**DOCUMENTO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**

**BOLIVIA**

****

Rehabilitación Autopista La Paz – El Alto

BO–L1093

**INFORME DE GESTION AMBIENTAL Y SOCIAL (IGAS)**

**JUNIO 2013**

Este documento fue preparado por el Equipo de Proyecto compuesto por: René Cortés (INE/TSP), Jefe de Equipo; Enrique Sossa (TSP/CBO), Jefe de Equipo Alterno; Ramón Muñoz Raskin (TSP/CBO); Rafael Acevedo; Nicolás Dei Castelli, Paula Castillo y Virginia Navas (INE/TSP); Francisco Zegarra (CAN/CBO); Carlos Perez-Brito (VPS-ESG), Juan Quintero (Consultor VPS/ESG); Carolina Escudero y Zoraida Arguello (FMP/CBO); y Javier Jiménez (LEG/SGO).

Rehabilitación Autopista La Paz – El Alto

BO–L1093

**INFORME DE GESTION AMBIENTAL Y SOCIAL (IGAS)**

1. **INTRODUCCION**

**.1. UBICACIÓ GÁFICA**

|  |  |
| --- | --- |
| País | Bolivia |
| Sector | Transporte |
| Nombre del proyecto | Rehabilitación Autopista La Paz-El Alto |
| Prestatario y / o el Patrocinador | Banco Interamericano de Desarrollo |
| Organismo de Ejecución y / o Compañía | Administradora Boliviana de Carreteras – ABC |
| Tipo de transacción | Préstamo |
| Costo total del proyecto (en dólares estadounidenses) | US $ 35 millones |
| Tipo de Financiamiento | Préstamo de Inversión |
| Categoría Ambiental | B |

1. **DESCRIPCION DEL PROYECTO**
   1. Los objetivos de la rehabilitación de la Autopista La Paz – El Alto son: (i) reducir los costos de transporte y tiempo de viaje mediante la mejora de las condiciones de transitabilidad; y (ii) mejorar las condiciones de seguridad vial de la vía. Las obras se desarrollarán sobre una extensión de 10,6 kilómetros entre el Distribuidor Montes y la Estación de Peaje llegando a El Alto, en un terreno predominantemente empinado, donde se pasa de una altura de 3.650 a 4.061 metros sobre el nivel del mar (msnm). La ubicación del Proyecto se presenta en la Figura 1. Para lograr estos objetivos, el Proyecto financiará los siguientes componentes.
   2. **Componente 1. Obras civiles y seguridad vial.** Este componente financiará la rehabilitación y mejora de la ALPEA en una longitud de 10,6 km desde el Distribuidor Montes en La Paz hasta la estación de peaje llegando a El Alto, incluyendo medidas de seguridad vial.
   3. **Subcomponente 1.1. Obras civiles.** Este financiará las obras necesarias para la implantación de dos carriles más una berma por sentido, donde la berma tendrá las mismas especificaciones técnicas de un carril y funcionaría en el futuro como un tercer carril. Adicionalmente, se realizará la reconstrucción del sistema de drenaje, la renovación de instalaciones eléctricas y el sistema de iluminación, entre otros. Este subcomponente también financiará el costo de mitigación socioambiental. Estas intervenciones permitirán mejorar el estado de la vía e incrementar su capacidad, reduciendo los tiempos de viaje, los niveles de accidentalidad, los costos de mantenimiento y operación vehicular.
   4. **Subcomponente 1.2.** **Seguridad vial.** Este financiará la implementación de medidas que aborden las condiciones de seguridad vial en la autopista. Estas medidas incluyen: i) la construcción de paraderos; ii) nuevas pasarelas peatonales; iii) mejoras a accesos, puentes y distribuidores de tráfico vehicular; iv) señalización; v) vallado; vi) reductores de velocidad; y vii) paradas de emergencia, entre otros. Estas intervenciones incrementarán los niveles de seguridad vial de la vía, reduciendo la accidentalidad.
   5. **Componente 2.** **Administración, supervisión y equipos.** Este componente financiará los costos de: i) la administración y fiscalización del proyecto por parte de la ABC; ii) la supervisión de las obras; y iii) la auditoría, el seguimiento y evaluación del proyecto de acuerdo a los lineamientos del Plan de Seguimiento y Evaluación.
   6. El ejecutor del proyecto será la ABC que estará a cargo de todo el proceso desde el diseño hasta la construcción final. El costo de la obra será de US$ 35 millones de dólares para un periodo de construcción de 3 años. La obra generará 250 empleos permanentes y 200 empleos no-permanentes de mano de obra no calificada.
   7. Las instalaciones auxiliares para la construcción de las obras serán las siguientes:

* Campamentos: se utilizará una explanada existente en el Km 6+200, en donde ABC actualmente tiene una infraestructura que es utilizada para el mantenimiento de la autopista, con un área disponible de 14.000 m2. En esta área se instalaran las oficinas de la Constructora y de la Supervisión, talleres de mecánica, planta mezcladora de hormigón, y depósitos de materiales.
* Bancos de préstamos: se utilizará un banco en la cuenca del rio Kaluyo. Unos 40.000 m3 de materiales serán transportados unos 7 km a la planta de hormigón.
* Caminos de acceso: inicialmente no se prevén caminos auxiliares durante la construcción ya que se utilizará la misma autopista tanto de subida como de bajada manteniendo siempre un carril para el tráfico. Cualquier modificación en este sentido será indicada en el plan de gestión de tráfico.
* Depositos de materiales: aperoximadamente 60.000 m3 de materiale excedentes de los cortes será trasladado a sitios acordados con la municipalidad de La Paz.

1. **DESCRIPCION DEL ENTORNO AMBIENTAL Y SOCIAL**
   1. Desde el punto de vista socio-ambiental, la autopista La Paz – El Alto presenta las siguientes condiciones determinantes para analizar los impactos de la obra propuesta:

* La Autopista tiene las características de una vía urbana más que una autopista intermunicipal.
* Una topografía empinada en una geología inestable. Se esperan por lo tanto algunos cortes y movimientos de tierra y la necesidad de obras de estabilización de taludes.
* Un sistema de drenaje en la carretera actual que ha variado sustancialmente debido al cambio del uso del suelo, y el cual se verá afectado por la ampliación en especial el rio Chiqueyapo.
* La presencia de comerciantes y vendedores que desarrollan actividades en una feria cercana a la autopista. El paso de la carretera existente a través de centros poblados, con altos niveles de congestión en la actualidad.
* La existencia de infraestructuras públicas y residenciales relativamente cercanas a la autopista.
* La zona es netamente urbana con altos niveles de pobreza.
* La escasa presencia o ausencia de áreas sensibles, áreas protegidas o hábitats naturales intactos.
* Un uso vehicular intensivo con problemas de congestión que unido a la falta de vías alternas implicarán la necesidad de una planificación detallada del tráfico durante la construcción.
* La baja de afectación de predios y la nula necesidad de reasentamientos.

3.2 En conclusión, el área de intervención del proyecto presenta una baja sensibilidad ecológica ya que no se encuentran ecosistemas sensibles o áreas de importancia biológica. Sin embargo, el manejo de la estabilidad de taludes ameritará un tratamiento especial. Socialmente, el área presenta una moderada sensibilidad, siendo los aspectos de mayor relevancia los relacionados con: (i) el manejo del tráfico durante la construcción; (ii) la ubicación de paraderos de buses y pasarelas; (ii) seguridad vial y peatonal durante la construcción y operación.

1. **CUMPLIMIENTO DE POLITICAS Y ESTANDARES**
2. **Evaluación y Cumplimiento de Licencias Ambientales y Sociales** 
   1. El marco ambiental y legal que aplica para esta operación se enfoca en la construcción de una obra vial en espacios públicos urbanos de la Municipalidad de La Paz, los mismos que están orientados a mejorar el nivel de servicio al tráfico existente en la zona de influencia del proyecto. Estas obras representan impactos negativos o riegos ambientales moderados. La clasificación que el Banco ha dado de Categoría B se sustenta en la adquisición de predios y en los impactos menores asociados a las obras y actividades previstas durante la construcción y operación del proyecto.
   2. El Estado Plurinacional de Bolivia, para el desarrollo de actividades que puedan generar impactos ambientales, aplica la Ley Nº 1333 de Medio Ambiente, disposición legal de este contexto legal, el EEIA del Proyecto de manera puntual considera el contenido de la citada Ley y los siguientes Reglamentos: i) de Prevención y Control Ambiental (RCPA), ii) en Materia de Contaminación Hídrica (RPCH), iii) General de Residuos Sólidos (RGRS), iv) para Actividades con Sustancias Peligrosas (RASP), v) en Materia de Contaminación Atmosférica (RMCA) y vi) Ambiental para la Explotación de Áridos (RAA).
   3. Para proyectos lineales la ABC, cuenta además con un Manual Ambiental para Carreteras (MAC) que proporciona una orientación en el cumplimiento adecuado de la normativa y gestión ambiental, las herramientas para que se realicen los análisis y valoración de los impactos ambientales generados por la construcción de carreteras, sin modificar el alcance de los requerimientos establecidos en los reglamentos ambientales generales y específicos por ser una norma de jerarquía jurídica.
   4. Dentro del alcance del contrato para realizar el Estudio de las Obras para la Rehabilitación de la Autopista La Paz – El Alto, la empresa adjudicataria deberá elaborar los diseños y estudios correspondientes, que incluyen el Estudio de Impacto Ambiental. Para la elaboración del Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental, la Empresa Consultora presentó a la Autoridad Ambiental Nacional, la Ficha Ambiental, tal como lo estipula la Ley de Medio Ambiente 1333 y su reglamentación correspondiente. En fecha 20 de marzo de 2012, mediante la nota MDRAyA-VMA – DGMACC-FA No 4729(b)- No. 789/12, la Autoridad Ambiental Competente (AAC), otorga al tramo proyecto la Categoría III, por lo que se deberá presentar el Programa de Prevención y Mitigación y el Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental.
   5. La fiscalización del proyecto, por tratarse de una carretera de la Red Vial Fundamental, estará a cargo de la Autoridad Ambiental Competente Nacional (AACN), la que realizará el seguimiento al correcto cumplimiento de las medidas aprobadas en la licencia ambiental, mediante inspecciones periódicas al proyecto.
   6. El Manual Ambiental para Carreteras de la ABC, al ser una norma de menor jerarquía jurídica, deberá cumplir de manera obligatoria todos los requerimientos establecidos en los reglamentos ambientales generales y específicos. El Programa de Reposición de Perdidas (PRP) y otros planes y programas mencionados en el Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental (PASA), una vez aprobado el Estudio de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA) y otorgada la Licencia Ambiental, Declaratoria de Impacto Ambiental (DIA), son de obligatorio cumplimiento para la ABC y los Contratistas.

**CONSULTAS PÚBLICAS**

* 1. Considerando que esta es una operación Categoría B, el requerimiento del BID es que las partes afectadas sean consultadas por lo menos una vez durante la etapa de preparación del proyecto. Hasta este momento se han desarrollado dos consultas públicas sobe el proyecto. La primera fue realizada el 25 de Octubre del 2011 en el Auditorio de la Sub-Alcaldía de Periférica, y la Segunda el 31 de Octubre de 2011 en la Biblioteca de la Sub-Alcaldía de Max Paredes. Los temas tratados fueron (i) los alcances del proyecto; (ii) los programas de mitigación ambiental; y (iii) los beneficios del proyecto. En estas consultas se recogió las percepciones de la población respeto a la ejecución del mismo y se discutieron problemas y demandas, soluciones propuestas, que se incorporarán en las etapas posteriores del proyecto. Un programa intenso de consulta y participación ciudadana será implementado durante la construcción del proyecto.
  2. El Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia, a través de la ABC, verificó que estas consultas se realizaron para informar i) sobre los alcances del proyecto, y ii) sobre la inclusión de las preocupaciones y acuerdos con la población respecto a la implementación de las obras del proyecto. Estas consultas dan cumplimiento a lo estipulado en la Directiva B6 de la Política de Medio ambiente y Salvaguardias del Banco (OP-703).

1. POLÍTICAS DE SALVAGUARDAS DEL BANCO
   1. De acuerdo con la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco (OP-703), el proyecto de Rehabilitación de la Autopista La Paz-El Alto corresponde a la Categoría B, sustentada en los impactos moderados generados por las actividades de construcción y operación del Proyecto.
   2. Las políticas activadas para esta operación incluyen: OP-703 (B.1,B.2,B.3,B.5, B.6,B.7,B.11,B.17), OP-102 Acceso a la Información, y OP-710 Reasentamiento Involuntario.

Resumen del estado de cumplimiento del Proyecto.

| Política/ Directiva | Estado de Cumplimiento (Presentación del Proyecto al Directorio) | Acciones para asegurar cumplimiento |
| --- | --- | --- |
| OP-703 | | |
| B.1 | Políticas del Banco  **Se espera cumplimiento** | Supervisión y monitoreo, que incluye esquemas de monitoreo a diferentes niveles, i.e. subcontratistas, contratistas, ABC, y supervisión directa del Banco con apoyo de consultores externos independientes. |
| B.2 | Legislación y regulaciones nacionales.  **Se espera cumplimiento** | Supervisión y monitoreo BID/ABC Bolivia. |
| B.3 | Pre-evaluación y clasificación  **Cumplido** | El Programa es categoría B por su impacto social y ambiental bajo, moderado. Se preparó un Estudio de Impacto Ambiental y estudios adicionales. |
| B.5 | Requisitos de evaluación ambiental.  **Se espera cumpli**miento | Supervisión y monitoreo, con énfasis en el Marco de Gestión Ambiental y Social. |
| B.6 | Consultas  **Cumplido** | Se realizaron dos consultas públicas en Agosto del 2011 en los dos macro-distritos de la ciudad de La Paz, se detalló y explicó los objetivos del PRP y la manera cómo se iba a desarrollar este programa. |
| B.7 | Supervisión y cumplimiento  **Se espera cumplimiento** | Supervisión y monitoreo (ver B.1) |
| B.11 | Prevención y reducción de la contaminación  **Se espera cumplimiento** | Marco de Gestión Ambiental y Social.  Especificaciones técnicas ambientales para contratistas que incluirán estándares para emisiones atmosféricas, ruido, aguas subterráneas y superficiales durante la construcción. |
| OP-102 | Acceso a Información  **Se espera cumplimiento** | El análisis ambiental y social fue publicado por la ABC |
| OP-710 | Reasentamiento Involuntario  **Se espera cumplimiento cuando se presente la afectación en predios** | Se aplicará Plan de Reposición de Pérdidas, ver anexo 1. |

1. **PRINCIPALES IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES**
2. **Resumen de los Principales Impactos y Riesgos**
   1. La construcción del proyecto favorecerá el transporte entre La Paz y El Alto ya que la vía actual se encuentra saturada. En términos generales, las intervenciones previstas en este Proyecto no presentan mayores impactos socio-ambientales, más allá de los usuales de este tipo de obras, en su mayoría temporales y consignados a un área de influencia inmediata alrededor del eje de la vía ampliándose a las zonas de fuentes de materiales, campamentos y plantas asfálticas. Por tratarse de una traza existente, las obras serán ejecutadas mayormente dentro del derecho de vía actual que será ampliado. En el caso de los intercambiadores propuestos, las afectaciones serían de predios urbanos.

**Impactos y Riesgos Ambientales**

* 1. Los principales impactos ambientales y sociales y sus medidas de mitigación evaluadas son:
* Conectividad: la ampliación de autopista exacerbará los problemas de conectividad de los asentamientos a lo largo de la autopista. El proyecto asegurará una conectividad adecuada a través de la rehabilitación, levantamiento o construcción de nuevas pasarelas, coordinadas con los paraderos de buses programadas.
* Impactos sobre actividades económicas: la principal actividad, la feria de mercado, está ubicada después del peaje y por ende, no está dentro de la zona de afectación del proyecto. Sin embargo, se tendrán en cuenta otras actividades informales a lo largo de la vía.
* Impactos de la construcción: si bien los impactos de la construcción son ampliamente conocidos y pueden ser manejados con los manuales ambientales ya existentes, la ampliación de esta vía conllevara una planificación mucho más detallada. La construcción se hará en cerca y en estrecho contacto con comunidades urbanas y la presencia de trabajadores en la zona. El uso de las vías locales por parte de los contratistas crea preocupaciones en las comunidades sobre seguridad vial, y molestias tales como ruido y polvo en especial en sitios sensibles como escuelas y hospitales. El uso de vías alternas durante la construcción afectará el estado de estas vías. El proyecto incluye una planificación detallada del proceso de construcción, manejo del tráfico, programación de desvíos en consulta con las autoridades locales.
* Seguridad vial y ruido: la construcción y operación de la autopista ampliada podría exacerbar las condiciones de seguridad vial existente y generación de ruido en especial cerca de sitios como escuelas y centros de salud con mayor afluencia de niños y grupos vulnerables. Se ha verificado la no existencia de estos sitios vulnerables a lo largo de la autopista. El proyecto incluye un suncomponente de seguridad vial incluyendo educación y concientización de los usuarios de la vía.
* Disposición de materiales y prestamos: El acarreo de materiales desde los prestamos (rio Kaluyo) y hacia los botaderos (Quebrada Apumello y rio Melchuco) necesita ser planificado en un área tan densamente urbana. Los botaderos serán restaurados paisajísticamente y contarán con los debidos permisos ambientales y aprobación de la Alcaldía. La restauración de estas áreas seguirán los lineamientos de la Alcaldía de acuerdo con el uso futuro que se tiene previsto para esas áreas.
* Revegetación y paisajismo: El proyecto incluirá un diseño paisajístico basado en revegetación de taludes, reforestación y aprovechamiento y restauración de las áreas afectadas por el proyecto.
* Manejo de campamentos: el proyecto utilizará dos instalaciones existentes de la ABC, no necesitándose la adecuación de nuevas áreas de campamentos.
* Afectación de predios: la rehabilitación de la autopista afectará 9 predios sin necesidad de reasentamiento de ninguna vivienda. 5 de los 9 predios solo necesitarán la corrida del muro de la propiedad. El proyecto incluye un plan de reposición de pérdidas con detalles sobre las propiedades afectadas y los procedimientos que se seguirán para obtener la documentación relacionada al derecho propietario.
* Recursos culturales: no hay ninguna evidencia de sitios arqueológicos o históricos a lo largo del sub-tramo propuesto. Se incluirán procedimientos para Hallazgos Fortuitos de este tipo de artefactos en los contratos de construcción.

**Riesgos**

* 1. **Desastres naturales**. En la zona del Proyecto, existen riesgos de deslizamientos que pueden agravarse por desastres naturales. Algunos cortes implican riesgos sobre infraestructura (torres de energía) y viviendas. El proyecto incluye las medidas de estabilización de taludes, obras de drenaje y control de erosión para evitar o minimizar estos riesgos.
  2. **Afectación del acceso a y desde el aeropuerto**. Fallas en el manejo del tráfico durante la construcción podrán llevar a considerables atrasos para los viajeros nacionales e internacionales desde o hacia al aeropuerto creando una situación difícil para la imagen al proyecto. El proyecto incluirá un plan detallado del manejo de tráfico, señalización durante la construcción y diseminación pública de rutas alteras al aeropuerto.
  3. **Riesgos de reputación al Banco**, la sumatoria de los riesgos e impactos mencionados, además de la situación política en El Alto, podrían producir un efecto en cadena que podría generar descontento y críticas a nivel local, nacional e internacional al Proyecto.

1. **IMPACTOS INDUCIDOS**

5.6 La rehabilitación de la autopista agilizará el tráfico en ella pero podrá exacerbar la situación a la llegada en La Ceja. La ampliación de la vía traerá consigo cambios importantes en el uso del suelo y en el valor de la tierra. Medidas de mitigación están siendo estructuradas y serán incluidas en los proyectos urbanos del BID en La Ceja.

**VI. MANEJO DE IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES, SOCIALES, SALUD, SEGURIDAD Y LABORALES**

1. **SISTEMAS Y PLANES DE MANEJO** 
   1. Los detalles de las medidas de mitigación para los impactos y riesgos más importantes en la etapa de construcción de la carretera se concluirán una vez finalizado el diseño final y se incluirán dentro de un Plan de Gestión Ambiental y Social para el Proyecto. El Plan de Gestión Ambiental y Social también incluirá los detalles de los sistemas de drenaje pluvial y obras de control de erosión, la provisión de agua para las actividades de construcción sin afectar la dotación a la población; cronogramas de trabajo ajustados a fin de reducir las molestias a la población por la falta de servicios; previsiones para informar sobre las actividades de construcción oportunamente a la comunidad y mediante medios de comunicación accesibles a la población sobre posibles cortes de vías de acceso. Adicionalmente, el Plan de Gestión Ambiental y Social deberá integrar planes específicos donde se describen las medidas de mitigación para los impactos más importantes, los cuales incluyen:
   2. Plan Integral de Manejo de Trafico. Se elaborará un Plan Integral de Manejo del Tráfico en varios niveles y con diferentes gestores: a) el contratista para el manejo del tráfico en la autopista, que será un requisito en el pliego de licitación y será parte de los criterios de evaluación; y b) las alcaldías para la coordinación de las vías alternas y socialización de las mismas con la población y actores claves con el apoyo de ABC, por ejemplo: la autoridad del aeropuerto, líneas aéreas, sindicatos de transporte, etc. Este procedimiento se hará una vez, se conozca el Plan de Trafico del Contratista en la autopista. De la misma forma, el contratista debe preparar planes de ruta para la disposición de materiales desde las fuentes de materiales y hacia los sitios de disposición final, incluyendo horarios acordados con la ABC y las alcaldías. En resumen, el Plan Integral de Manejo de Tráfico y Planes de Ruta deben ser preparados y socializados con anticipación al inicio de la construcción.
   3. Programa de Reposición de Perdidas (PRP), permite establecer las bases para la liberación del derecho de vía, identificando, verificando y validando a los posibles afectados, determinando criterios y mecanismos de compensación en base a la normativa vigente y principios de justicia social. El Plan de Reposición de Perdidas (PRP) se adjunta como anexo 1 de este IGAS.
   4. Plan de Educación Vial y Seguridad. Como parte del diseño del proyecto, se colocará y reforzará una malla de protección que limitará accesos a viviendas que fueron abiertos por los ciudadanos. Asimismo, se impulsará un plan de educación vial y seguridad para los ciudadanos en la zona de influencia de la carretera.
   5. Plan de Revegetación y Paisajismo. Como parte del proyecto, se desarrollará un programa de revegetación no solo para el control de la erosión en taludes al igual que para el aspecto paisajístico en una vía que es la entrada a La Paz para visitantes nacionales y extranjeros.
   6. Plan de Gestión para las Escombreras. El diseño de la restauración de las escombreras debe ser presentado a las alcaldías para su aprobación. Las escombreras, al igual que los sitios de acopio de materiales deben tener sus respectivas licencias ambientales.
   7. Plan de Gestión para el Campamento. Aunque para este proyectos, los trabajadores no vivirán directamente en el campamento, la contratista debe asegurarse de contar con instalaciones adecuadas y contar con procedimientos para selección, acopio y entrega de residuos sólidos a los servicios municipales correspondientes; contar con servicios de baños químicos u otros portátiles disponibles para los trabajadores en áreas que no afecten a la población; señalización adecuada de las áreas de trabajo y contar con un protocolo (código de conducta) para el personal contratado para la construcción de tal forma de minimizar el impacto sobre la población local. Dentro del campamente debe contarse con un área para dar mantenimiento preventivo y correctivo a la maquinaria y equipo y contar con un procedimiento para desechar químicos y desechos contaminantes.
   8. Plan de Higiene y Seguridad Ocupacional, incorpora lineamientos generales de identificación de riesgos ocupacionales y medidas de seguridad e higiene industrial.
   9. La elaboración y aprobación del EIA y los programas y planes que forman parte del mismo, son responsabilidad exclusiva de la ABC, entidad que deberá incorporar en los contratos de supervisión y fiscalización la exigencia de la correcta implementación.
2. **MONITOREO Y SUPERVISION**
   1. El Plan de Aplicación y Seguimiento Ambiental establece las condiciones para el monitoreo, considerando la ubicación, los parámetros de verificación, la frecuencia del monitoreo y la instancia responsable, teniendo en cuenta el factor, impacto, los límites permisibles, las medidas de mitigación y los costos para su implementación. La ABC a través del Coordinador del Proyecto, el equipo de fiscalización y equipos especializados socio ambientales son responsables de la coordinación, supervisión, monitoreo y seguimiento de los programas y planes aprobados por la Autoridad Ambiental Competente Nacional y los generados por la Supervisión del Contratista.
3. **REQUERIMIENTOS A SER INCLUIDOS EN LOS DOCUMENTOS LEGALES DEL PROYECTO**

# 7.1 El Banco requiere como parte del Contrato del Préstamo, que la ABC, los contratistas y la Alcaldía Local, así como todos los componentes del Proyecto, cumplan siempre y durante toda la vida del Contrato del Préstamo, con cada uno de lo siguiente:

7.2 Todos los requerimientos legales en Bolivia en materia de medio ambiente, social, salud y seguridad ocupacional, incluyendo los requerimientos asociados con permisos, autorizaciones o licencias aplicables al Proyecto en materia de medio ambiente, social, salud y seguridad ocupacional.

* 1. Cumplir con las políticas de salvaguardias ambientales y sociales del BID.

1. Todos los requerimientos de medio ambiente, social, salud y seguridad de los Contratos asociados con el Proyecto, incluyendo modificaciones subsecuentes.
2. Todos los aspectos y componentes de cualquier documento de medio ambiente, salud y seguridad ocupacional.
3. Consultar al BID previo a aprobar o implementar cualquier cambio significativo al Proyecto o a sus documentos ambientales y sociales, particularmente para cambios que pudieran generar efectos sociales o al medio ambiente.
4. Enviar comunicación por escrito dentro de los 10 días de presentarse (i) incumplimiento material de los requerimientos ambientales y sociales del acuerdo de crédito (ii) accidentes, impactos, eventos o quejas materiales relacionadas a aspectos ambientales o sociales (iii) acciones tomadas y medidas de prevención implementadas para el futuro en relación a cualquier infracción, accidente, impacto o evento.
5. Asegurarse de que todas las compañías contratadas para las actividades de construcción y operación cumplan con los requerimientos ambientales.
6. Implementar actividades rutinarias para poner a disposición del público información de medio ambiente y social relativa al Proyecto y mantener un sistema de consulta y quejas para el público.
7. Implementar un sistema de administración ambiental, de salud y seguridad ocupacional que sea consistente con los principios de ISO 14001 y OHSAS respectivamente.
   1. Previo al inicio de la construcción del Proyecto, la ABC deberá presentar, sujeto a la aprobación del BID, la versión final de Plan de Gestión Ambiental y Social y sus planes de manejo asociados (referidos en los párrafos 6.1 y 6.8) así como el sistema de gestión para la supervisión del Proyecto.
   2. Durante la vida del préstamo, la ABC deberá preparar y entregar un Reporte de Cumplimiento Ambiental y Social, en forma y contenido a satisfacción del BID. El reporte deberá elaborarse anualmente y presentarse al Banco 60 días después del cierre del año calendario. Las actividades comprendidas Proyecto serán llevadas a cabo de acuerdo con lo establecido en el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS). El reporte deberá incluir como mínimo lo siguiente:
8. Certificación del cumplimiento del Proyecto con los requisitos ambientales del Banco.
9. Descripción de cualquier incumplimiento con respecto a requisitos ambientales y el plan de acción para corregir este incumplimiento.
10. Descripción de cualquier cambio importante en la operación del Proyecto que puede producir un impacto negativo sobre aspectos ambientales, sociales o seguridad e higiene.
11. Descripción de cualquier impacto ambiental, social, de salud y seguridad que ha ocurrido (ej., accidentes, impactos imprevistos, etc.), incluyendo las acciones tomadas para resolver el problema y para prevenir su ocurrencia en un futuro.
12. Descripción de cualquier contacto por terceros en relación con aspectos ambientales, sociales o de seguridad e higiene, incluyendo contactos por el gobierno, instituciones públicas, empleados de la compañía, denuncias o quejas.
13. Descripción de los principales programas y actividades respecto al medio ambiente, social, seguridad e higiene programadas para el año siguiente.
14. Descripción de los resultados de todos los programas de monitoreo (incluyendo auditorías, inspecciones, etc.) y controles ambientales, sociales y seguridad e higiene realizados durante el año aplicable del reporte.
15. Copias de todos los documentos que demuestren el cumplimiento ambiental del Proyecto con todas las normas, leyes y disposiciones aplicables.
    1. El Banco realizará actividades de monitoreo de los componentes ambientales, sociales y de seguridad e higiene a través de acciones de supervisión internas del Banco (p.ej., visitas al sitio, revisión de documentación, etc.) y con base a las actividades de consultores externos independientes quienes realizaran actividades más frecuentes de supervisión.

**Figura 1**

**Ubicación del Proyecto**



**Anexo 1.**

**Plan de Reposición de Pérdidas preparado por ABC**

1. **DEFINICIÓN FINAL DE LOS DIRECTAMENTE AFECTADOS.**
2. Por Rubro

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **DETALLE** | **DEFINICIÓN FINAL** |
| **1** | **GRADERIAS - A** | Reposición |
| **2** | **GRADERIAS -B** | Indemnización |
| **3** | **REUBICACIÓN DE LETREROS** | Indemnización |
| **6** | **SERVICIO DEPTAL DE CAMINOS (SEDCAM)** | Reposición |
| **7** | **VIVIENDA AFECTADAS** | Indemnización |

1. Por Afectado

| **Nº** | **CODIGO AFECTADO** | **NOMBRE DEL PROPIETARIO** | **TIPO DE AFECTACION** | **GRADO DE VULNERABILIDAD** | **TIPO DE SOLUCION** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | MP 04 | Abel Martínez Carrasco | Muro | Menos Vulnerable | Indemnización |
| 2 | MP 05 | Antonio Liendo Ramos | Muro | Vulnerable | Indemnización |
| 3 | MP 06 | Propietario Ausente | Muro | Menos Vulnerable | Indemnización |
| 4 | MP 08 | Industrias ALBUS | Muro y baños | Menos Vulnerable | Indemnización |
| 5 | MP 20 | SEDCAM | Terreno e infraestructura | Menos Vulnerable | Reposición |
| 6 | MP 24 | Germán Olivarez Ruiz | Muro | Más Vulnerable | Indemnización |
| 7 | PE 25 | Carmela Mollinedo de Quipe | Terreno | Vulnerable | Indemnización |
| 8 | PE 26 | Felipe Quispe Laura | Terreno | Más Vulnerable | Indemnización |
| 9 | PE 27 | Daniel Kelvin Quispe | Terreno | Menos Vulnerable | Indemnización |

1. **DEFINICIÓN DEL PROCESO Y PAQUETE DE COMPENSACIÓN.**

El proceso a emplear se denomina **Liberación del Derecho de Vía**

Y se define como: el relevamiento de información geográfica, legal y social, cuyo objetivo general es el de identificar, cuantificar, valorar y avaluar las áreas o predios afectados y ubicados en el Derecho de Vía de la carretera, para prevenir, minimizar o mitigar impactos negativos emergentes, durante la ejecución de obras viales. La ABC lleva adelante el proceso por intermedio de la Supervisión y fiscalización quienes son los gestores de información y aprobación de la información realizada para culminar con el pago o reposición según corresponda a cada caso.

Este proceso determina dos criterios: **la indemnización y la reposición.**

En el caso de indemnizaciones está sustentada por los avalúos físicos (Carpetas) y en el caso de reposición la construcción de la afectación de igual o mejor manera (Proyecto).

El paquete de compensación para el proyecto es:

|  |  |
| --- | --- |
| **CODIGO** | **TIPO DE COMPENSACION** |
| MP 04 | Indemnización |
| MP 05 | Indemnización |
| MP 06 | Indemnización |
| MP 08 | Indemnización |
| MP 20 | Reposición |
| MP 24 | Indemnización |
| PE 25 | Indemnización |
| PE 26 | Indemnización |
| PE 27 | Indemnización |

1. **MARCO LEGAL QUE LO REGULA**

Legislación Internacional y Boliviana Relevante aplicable al proyecto

|  |  |
| --- | --- |
| **Legislación Internacional** | |
| Convenio sobre Diversidad Biológica. | Firmado por Bolivia en la Convención de Río en 1992 y ratificado por Ley 1580 en julio de 1994. |
| **Legislación Boliviana** | |
| Nueva Constitución Política de Bolivia | 7 de Febrero, 2009 |
| Decreto Supremo 24781. Reglamento General de Áreas Protegidas | 31 de julio, 1997 |
| Decreto Supremo 22927 – Bosquecillo de Pura Pura declarado como Bosque Permanente de Protección | Junio, 1991 |
| Ley 1333, Ley de Medio Ambiente  Reglamento General de Gestión Ambiental  Reglamento de Prevención y Control Ambiental  Reglamento en Materia de Contaminación Hídrica (RMCH)  Reglamento en Materia de Contaminación Atmosférica (RMCA)  Reglamento para Actividades con Sustancias Peligrosas (RASP)  Reglamento de Gestión de Residuos Sólidos (RGRS)  Complementación y Modificaciones RGGA y RPCA | 27 de abril, 1992 |
| Ley No. 3425 de áridos o agregados | 20 de junio de 2006 |
| Reglamento a la Ley Nº 3425 para el Aprovechamiento y Explotación de Áridos y Agregados | 20 de Junio de 2006 |
| Ley Forestal 1700 | 12 de julio de 1996 |
| Decreto Supremo 25134 del sistema Nacional de Carreteras | 21 de agosto, 1998 |
| Ley 3507 de creación de la ABC |  |
| Reglamentos Bolivianos sobre Salud y Seguridad Ocupacional |  |

1. **CALENDARIO PARA LA COMPENSACIÓN CON HITOS RELEVANTES.**

|  |  |  | **AÑO 1** | | | | | | | | | | | |  |  |  |  |  |  | **AÑO 2** | |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **No** | **Subprograma** | **Actividad** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** | **1** | **2** | **3** | **4** | **5** | **6** | **7** | **8** | **9** | **10** | **11** | **12** |
| 1 | Programa de información pública | Informar a la población sobre las actividades del proyecto y posibles impactos ambientales y las medidas de mitigación que se adoptarán |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2 | Programa de Reposición de Pérdidas | Actualización de la Información |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Liberación del Derecho de Vía de afectados con documentación completa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Complementación de documentación de carpetas rezagadas y su Liberación del Derecho de Vía respectiva |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

1. **CONSULTAS PUBLICA.**

En Consultas públicas realizadas en el mes de Agosto del 2011 en los dos macrodistritos de la ciudad de La Paz, se detalló y explicó los objetivos del PRP y la manera cómo se iba a desarrollar este programa, de manera que la población contribuya y coadyuve en el relevamiento de información en campo.

Esta explicación fue indispensable para que los afectados apoyen y proporcionen la información requerida durante la fase de relevamiento de campo.

Adicionalmente en la fase de estudio, se realizó el relevamiento de información de cada afectado, incluyendo el catastro socio-económico, logrando los siguientes resultados para cada caso:

1.- SEDCAM

Catastro Socio Económico respondido y firmado por el Dr. Jorge Oblitas Ortíz – Jefe Unidad Asesoría Legal del SEDCAM.

No cursa en la carpeta Acta de Preacuerdopor se una institución.

2.- FELIPE QUISPE LAURA

No cursa en la carpeta Acta de Preacuerdo y en Observaciones del Diagnóstico se señala que no firma el afectado el Acta de Preacuerdo porque no está de acuerdo con afectación a su terreno.

3.- DANIEL KELVIN LIMACHI ARANDA

No cursa en la carpeta Acta de Preacuerdo por ausencia del afectado.

4.-CARMELA MOLLINEDO DE QUISPE

No cursa en la carpeta Acta de Preacuerdo por ausencia del afectado.

5.-ANTONIO MARIO LIENDO RAMOS

Catastro Socio Económico respondido y firmado por el afectado Sr. Antonio Mario Liendo Ramos.

Cursa en la carpeta Acta de Preacuerdofirmada por el afectado (24-11-2011).

6.-INDUSTRIAS ALBUS

Catastro Socio Económico respondido y firmado (sin aclaración de firma), tiene el sello de la empresa ALBUS.

No cursa en la carpeta Acta de Preacuerdo.

7.- ABEL MARTÍNEZ CARRASCO

Catastro Socio Económico respondido y firmado por el afectado Sr. Abel Martínez Carrasco.

Cursa en la carpeta Acta de Preacuerdo firmada por el afectado (29-11-2011).

8.- GERMÁN OLIVARES RUI y BEATRIZ MARIN DE OLIVARES

Catastro Socio Económico respondido con la firmafaltante por loausencia del afectado.

Cursa en la carpeta Acta de Preacuerdo firmada por los afectados (11-12-2011).

9.- PROPIETARIO AUSENTE

Catastro Socio Económico no llenado.

No cursa en la carpeta Acta de Preacuerdo.

**ASPECTOS RELEVANTES**

* Tres de los nueve afectados firmaron Acta de Preacuerdo en el que expresan tener conocimiento del área que será afectada y estar de acuerdo con el proyecto y no realizar nuevas mejoras.
* Seis de los nueve afectados no firmaron actas de Preacuerdo por distintas razones.
* Cinco afectados llenaron la boleta de Catastro Socioeconómico, de los cuales cuatro firmaron y uno no.

1. **MECANISMO DE RESOLUCIÓN DE CONFLICTOS, QUEJAS Y RECLAMOS.**

La Supervisión dentro de sus competencias, tiene la obligación de atender reclamos, quejas y resolver conflictos en coordinación con la Fiscalización del proyecto y las instancias correspondientes de la ABC, de acuerdo a la temática del conflicto, queja o reclamo.

Para una adecuada coordinación con los afectados por la Rehabilitación de la Autopista, se propone establecer **una oficina de relaciones públicas** (Supervisión) que atienda los reclamos de la población.

En esta oficina ubicada en el campamento principal, el que deberá contar con un juego de planos del tramo vial, con indicación de los avances, los problemas surgidos y soluciones planteadas además un cronograma de ejecución de la obra.

En esta oficina trabajará una persona que recibirá las denuncias escritas de afectados por la construcción vial y tratará de absolver de manera inmediata algún requerimiento (sugerencia, demanda, etc.) de la población local. Se establece, en lo posible, un plazo de 15 días para la resolución de cada conflicto generado.

Por otra parte la ABC, cuenta con la Unidad de Transparencia y Lucha contra la corrupción que recibe denuncias o reclamos y establece un procedimiento de control social para cada proyecto. Por otra parte se tiene también con profesionales encargados de Movimientos Sociales que dependen de la Unidad de Secretaría General de la ABC, para la atención y coordinación con los distintos actores del proyecto.

Tómese también en cuenta las siguientes conclusiones a fin de evitar conflictos, atender quejas, reclamos para dar soluciones de forma oportuna:

* En síntesis Las medidas de compensación recomendadas en el presente Informe son adecuadas para su Implementación en el Proyecto, las cuales consideran una reducción en el Ancho del Derecho de Vía Liberado en esta Etapa, evitando de esta forma problemas sociales, empobrecimiento y daños una áreas protegida municipal y el paisaje urbano de la ciudad de La Paz a largo plazo, además de poner en duda la factibilidad socio económico del Proyecto. Es así que como consecuencia del análisis de los resultados del trabajo se plantea y se aplicaran tales medidas adoptadas como justificativo técnico, pero sobre todo social.
* La mayoría de las edificaciones a lo largo de la Autopista, se encuentran en una franja de los 30 a 40 metros a partir del eje de los carriles de subida y bajada de la Autopista.
* El número de afectados identificados en todo el tramo de la carretera aplicando el UEDDV es de 9 afectados entre viviendas, fabricas, equipamiento, mejoras y propiedades mixtas.
* De toda la población afectada una gran parte no cuentan con documentación en vigencia, las herencias, dotaciones, compra ventas y otros no están regularizadas en su trámite, poner esta documentación al día conlleva a muchas dificultades a los interesados, cosa que no justifica considerando los ingresos económicos que tienen.
* La población en su mayoría ha mostrado su predisposición de participar en todo este proceso, principalmente por las expectativas que crea el tener una Autopista asfaltada.
* Áreas verdes se ha tomado en cuenta en el plan de reposición de Revegetación de taludes de corte y jardineras incluidas en el PPM-PASA.