

PLAN DE REASENTAMIENTO

PROYECTO REHABILITACIÓN, RECTIFICACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL EJE VIAL
IV, TRAMO 2: DE LA VIA BELLAVISTA – ZUMBA – LA Balsa.



Elaborado por:

Ing. Elbio Hidalgo.
Antropólogo
Ing. Geología

Ing. Telmo Granda C.
Consultor
Consultora Ambiental CGA Cia. Ltda.

Loja - Ecuador

Septiembre 2019.

TABLA DE CONTENIDOS

	Pág.
1. Introducción	3
1.1 Contexto del Proyecto	3
1.2 Breve descripción del proyecto	4
1.3 Componentes del proyecto	5
1.4 Principios del Plan de Reasentamiento	6
1.5 Objetivos del Plan de Reasentamiento	10
2. Marco Legal e Institucional	11
3. Identificación de Impactos	15
3.1 Reducción de Impactos	15
3.2 Tipos de Afectaciones	16
3.3 Grupos Vulnerables	20
4. Programas del Plan de Reasentamiento	24
4.1 Actores Clave	24
4.2 Programa Identificación de Afectados	24
4.3 Programa de Afectaciones	28
4.4 Programa de adquisición de terrenos	33
4.5 Programa Restitución Medios de Vida	39
5. Programa Comunicacional	41
6. Mecanismos de Atención y Quejas	48
7. Monitoreo	61
8. Cronograma Plan de Reasentamiento	63
9. Presupuesto	65
10. Anexos	68

ANEXOS

Anexo I: Estrategias para reducir impactos a personas afectadas

Anexo II: Resumen Línea Base Social

Anexo III: Informe de participación social sitios críticos considerados como vulnerables

Anexo IV: Mapas de propietarios afectados

1. INTRODUCCIÓN.

1.1. CONTEXTO DEL PROYECTO.

Ecuador y Perú suscribieron el Acuerdo de Paz de Brasilia el 26 de octubre de 1998, dentro de este Acuerdo se define el Acuerdo Amplio Ecuatoriano-Peruano de Integración Fronteriza, Desarrollo y Vecindad, estructurado en base al Plan Binacional de Desarrollo de la Región Fronteriza entre los dos países, con el propósito de mejorar el nivel de vida de las poblaciones fronterizas e impulsar la integración y la cooperación entre ambos países.

En el mencionado Plan se encuentra el Programa Binacional de Proyectos de Infraestructura Social y Productiva, donde constan 5 proyectos de interconexión vial, denominados ejes viales, los cuales suman 2176 kilómetros y cuyo objetivo es revertir la situación de interconexión vial limitada y mejorarla para facilitar la integración e intercambio comercial.

Las entidades a cargo del desarrollo de los proyectos son el Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador (MTOPE) y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de Perú (MTC). El Eje Vial IV es el único eje vial pendiente de ejecución en el caso de Ecuador.

Dentro de este contexto, el Gobierno de Ecuador solicitó al BID un préstamo de inversión para apoyar la finalización de las obras correspondientes al Eje Vial No. 4 en Ecuador. El préstamo del BID financiará la señalización, protección de taludes y obras complementarias de 101 km de carretera Clase III existente (Tramo 1, Vilcabamba – Bellavista), la rehabilitación de 12 km de carretera Clase III (Tramo 2, Bellavista – Progreso), construcción de 37,2 km de carretera Clase III (Tramo 2, Progreso – Zumba – La Balsa) y la construcción de un nuevo acceso desde la vía existente a la parroquia Zumba, incluyendo además, facilidades asociadas como escombreras, campamentos para trabajadores, canteras, entre otras. Las obras serán ejecutadas por el MTOPE con el apoyo de subcontratistas.

El Eje Vial No. 4, cuando esté terminado, conectará Ecuador con las ciudades de Namballe - Jaén - Bagua - Santa María de Nieva – Saramiriza en territorio peruano y permitirán el acceso desde Ecuador hacia el río Marañón.

1.2. BREVE DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

El proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa localizado en la provincia de Zamora Chinchipe es parte del proyecto de Integración Fronteriza, nace en Loja y atraviesa la cordillera oriental hasta llegar a la frontera con Perú en el poblado La Balsa.

El tramo del lado ecuatoriano tiene 204 km de un total de 690 km hasta Sarameriza en el Perú, y constituye parte del Eje Multimodal del Amazonas y del Eje Andino. La carretera oscila entre los 1.580 y los 700 msnm.

El proyecto es financiado con un préstamo del BID e incluye la señalización, protección de taludes y obras complementarias de 101 km de carretera Clase III existente (Tramo 1, Vilcabamba – Bellavista). El Tramo 1 entre Loja y Bellavista es una vía de clase III, con una calzada de concreto hasta Valladolid. La vía entre Valladolid y Bellavista está parcialmente terminada con secciones de concreto y lastre, pero las obras geotécnicas y de drenaje no han sido completadas. La sección que cruza la Cordillera Lagunillas (Parque Nacional Podocarpus) ha experimentado derrumbes y aluviones, algunos por causas naturales, pero la mayoría han sido provocados por los cortes en la construcción de la vía.

Algunos cruces de ríos y quebradas no tienen puentes y alcantarillas adecuados. El acceso por el Tramo 1 al proyecto es adecuado en meses de verano (normalmente de junio a diciembre), pero puede ser cerrado por días en los meses lluviosos (de enero a mayo).

Esta segunda parte del proyecto incluye la rehabilitación (ampliación y rectificación de la vía existente) de 12 km de carretera Clase III (Tramo 2, Bellavista – Progreso); construcción de 37,2 km de carretera Clase III (Tramo 2, Progreso – Zumba – La Balsa), y la construcción de un nuevo acceso desde la vía existente al poblado Isimanchi. Esta variante de alrededor de 10 km aproximadamente inicia en el km 10+500, para vencer la gradiente que presenta el río Isimanchi y después sube hasta empatar con la vía existente, luego el proyecto avanza aproximadamente 2,00 km. al acercarse a la población de Zumba, rectificando la vía existente y después se separará hacia el lado occidental y pasa bordeando Zumba hasta empatar con la vía existente en la abscisa 28+500.

La carretera cuenta a partir del kilómetro 28,00 con pequeñas variantes de longitudes de entre 500 metros y 2,00 km en sectores como El Tablón (km 34,00 con una longitud de 500 metros), El Chorro (km. 39+500, con una longitud de 2,00 km), Pucapamba (km 45,00, con una longitud de 1,00 km) y La Balsa (km 49,00 con una longitud de 2,00 km).

La carretera será asfaltada y contará con una capa de rodadura de hormigón asfáltico mezclado en planta en frío o caliente de 7,5 cm de ancho, una base granular clase 2 de 15 cm. de ancho y una subbase granular clase 3 de 20 cm de ancho.

La carretera contará con cunetas laterales y obras de drenaje menores (alcantarillas) y mayores (puentes) para un oportuno y eficiente drenaje de la escorrentía superficial de agua lluvia. Estas obras de drenaje se diseñarán en concordancia con parámetros hidrológicos e hidráulicos, así como también con relación al trazado del proyecto y de su entorno.

Se contará con un sistema de estabilización de cortes y taludes, que han sido sectorizados tomando en cuenta las características de los materiales descritos durante el estudio geológico detallado del área del proyecto.

La señalización vial horizontal y vertical, se realizará de acuerdo con las instrucciones del Manual de Carreteras del MTOP.

La ejecución del proyecto incluye además la construcción de facilidades asociadas como escombreras, campamentos para trabajadores (estará ubicado en las cercanías de la población de Zumba, para programar de forma óptima la utilización de los equipos e insumos) y canteras, entre otras. La distancia promedio tanto para las canteras como para las escombreras es de 16,1 km.

1.3. COMPONENTES DEL PROYECTO.

El proyecto para su estudio y ejecución está dividido en tres subtramos:

- *Subtramo Bellavista – El Progreso (0+000 - 11+000)* - Tiene una longitud de aproximadamente 11,00 km. Se plantea una ampliación y rectificación de la vía existente, un ensanchamiento que se realizará al lado del corte respetando al máximo la presencia de viviendas e infraestructura pública y privada, hasta conseguir la obra básica enmarcada en los parámetros definidos por la clase de vía, según se plantea en los términos de

referencia, es decir, curvas horizontales con radios no menores de 40 metros y gradientes máximas entre 8 y 10 %.

- *Subtramo El Progreso – Zumba (11+000 – 21+000)* - Una variante de alrededor de 10,00 km se realiza aproximadamente desde el km. 10+500, para vencer la gradiente que presenta el río Isimanchi y volver a subir hasta empatar con la vía existente. Se cruzará con un nuevo puente de aproximadamente 30,00 m de luz. Se cruzará con la provisión de alcantarillas metálicas no menores a 1,20 m de diámetro en los cruces de cauces pequeños y hondonadas; y, en donde sea necesario, alcantarillas en hormigón armado a fin de superar adecuadamente la presencia de esorrentías superficiales. En las abscisas (21+000 – 28+500), el proyecto avanza aproximadamente 2,00 km al acercarse a la población de Zumba, rectificando la vía existente, para luego separarse hacia el lado occidental y pasar bordeando esta población, aprovechando las facilidades topográficas del sector y volver a empatar con la vía existente en la abscisa 28+500, mejorando siempre las condiciones existentes.
- *Subtramo Zumba – La Balsa 24 Km. (28+500 – 52+000)* - El proyecto vuelve a retomar la vía existente a partir del kilómetro 28,00 con pequeñas variantes de longitudes de entre 500 metros y 2,00 km en sectores como El Tablón (km 34,00 con una longitud de 500 metros), El Chorro (km. 39+500, con una longitud de 2,00 km), Pucapamba (km 45,00, con una longitud de 1,00 km) y La Balsa (km 49,00 con una longitud de 2,00 km) con el objeto de conseguir una vía segura enmarcada en los parámetros técnicos requeridos según la clase de vía estudiada.

1.4. PRINCIPIOS DEL PLAN DE REASENTAMIENTO.

Se han identificado tres salvaguardas del BID que deben ser consideradas, debido a que son lineamientos base que todo prestamista debe acatar:

- OP 703. Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias.
- OP 710. Política Operativa de Reasentamiento Involuntario.
- OP 761. Política Operativa de Igualdad de Género en el Desarrollo.

OP 703 – POLÍTICA OPERATIVA DE MEDIO AMBIENTE Y CUMPLIMIENTO DE SALVAGUARDIAS

Esta política tiene como objetivo fomentar el desarrollo sostenible y la reducción de la pobreza siendo sus objetivos específicos: maximizar los beneficios del desarrollo; manejar los riesgos para garantizar operaciones y actividades ambientalmente viables; y, promover la responsabilidad socioambiental de forma transversal en el desarrollo social y económico. La transversalidad del medio ambiente se enfoca en una dimensión integral del desarrollo económico y social y va más allá de la mitigación del impacto ambiental.

El BID adopta un enfoque precautelar frente a los impactos ambientales negativos: a) cuando los impactos son inevitables se deben aplicar medidas de mitigación; b) cuando los impactos no pueden ser mitigados se adoptan medidas de compensación o reposición.

La gestión de riesgos e impactos es fundamental en las salvaguardas ambientales. Se considera como riesgo a aquellos factores ambientales, sociales, de salud y seguridad asociados que puedan afectar adversamente las operaciones de proyectos financiados por el Banco o estar relacionados con ellas, bajo un enfoque precautelar.

Esta Política Operativa conmina, en términos generales, a que la ejecución del Proyecto sea ambientalmente viable cumpliendo estas directrices y el marco de la política de salvaguardia ambiental obligatorio, las leyes, regulaciones, estándares y procedimientos de evaluación ambiental nacional.

Es importante destacar que las evaluaciones ambientales deben prever una preevaluación y caracterización de impactos; consulta adecuada y oportuna y procesos de difusión y examen de alternativas; análisis de impactos y planes de gestión y mitigación.

OP 710 – POLÍTICA OPERATIVA DE REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO

Abarca todo desplazamiento físico involuntario de personas causado por un proyecto. Su objetivo es “minimizar alteraciones perjudiciales en el modo de vida de las personas que viven en la zona de influencia del proyecto, evitando o disminuyendo la necesidad de desplazamiento físico, y asegurando que, en caso de ser necesario el desplazamiento, las personas sean tratadas de

manera equitativa y, cuando sea factible, participen de los beneficios que ofrece el proyecto que requiere su reasentamiento.”¹

Se deben tomar todas las medidas posibles para evitar o reducir al mínimo la necesidad de reasentamiento involuntario. Es necesario elaborar un plan de reasentamiento, enfocado en indemnizar y rehabilitar a las personas afectadas, siguiendo principios de equidad y cuidado, cuando sea inevitable el desplazamiento.

La política señala que, en caso de riesgo de empobrecimiento, relacionado con poblaciones de bajos ingresos, marginales o en situación de vulnerabilidad social, se deberán tomar las medidas necesarias para mitigar y de ser necesario compensar para la restitución de los medios de vida de los afectados. En este sentido, se deberá considerar principalmente: “i) la pérdida de vivienda, tierras, acceso a propiedad común u otros derechos a bienes raíces, debido a la falta de titulación transparente, presiones económicas u otros factores; ii) la pérdida de empleo; iii) la pérdida de acceso a los medios de producción; iv) la inseguridad alimentaria y el aumento de la morbilidad y mortalidad; v) la desarticulación de las redes sociales; y vi) la pérdida del acceso a la educación.”²

Los criterios clave para el diseño, aplicación y evaluación de un plan de reasentamiento son los siguientes:

- Información de Base: se deberá recopilar información confiable de base, la cual deberá incluir datos sobre el número de personas que se reasentarán, sus características socioeconómicas y culturales, incluida la desagregación por género. La información constituirá una base importante para la definición de criterios de elegibilidad y los requisitos de indemnización y rehabilitación. (Para este proyecto, Ver Anexo II).
- Participación de la comunidad: el Plan de Reasentamiento incluirá los resultados de la Consulta Específica realizada de manera oportuna a los afectados considerados como vulnerables, identificados durante el proceso de levantamiento de la línea base social asentada en el área de influencia directa del proyecto. (Para este proyecto, Ver Anexo III).

¹ <https://www.iadb.org/es/mici/politicas-operativas>

² Idem.

- **Indemnización y Rehabilitación:** Las medidas deberán no solo cubrir el valor justo y equitativo de la expropiación de los predios, sino también de sus consecuencias socioeconómicas, por ejemplo, pérdida de cosechas, costos del desplazamiento, interrupción o pérdida del empleo, pérdida de ingresos, etc.
- **Marco Jurídico e Institucional:** determinar las medidas que se aplicarán en el marco de las leyes nacionales y competencias de las instituciones involucradas.
- **Medio Ambiente:** los planes de reasentamiento tomarán en cuenta consideraciones ambientales, incluyendo presiones demográficas, traslado a zonas ecológicamente vulnerables, la capacidad de sustento de la tierra, etc.
- **Cronograma:** en el Plan se deberá incluir un cronograma para su aplicación, considerando el proceso de participación de la comunidad, la evaluación de elegibilidad de los casos, fechas tentativas para el desplazamiento y la indemnización, así como para la aplicación de las medidas de restitución de medios de vida, y, por último, del proceso de evaluación de la efectividad del plan y seguimiento de los casos.
- **Seguimiento y Evaluación:** el seguimiento de la aplicación del Plan deberá estar incluido en los informes de progreso del proyecto y el marco lógico de la operación. Se incluirán indicadores cualitativos y cuantitativos del cumplimiento de los planes y una evaluación de su impacto. Se realizará una evaluación final del plan, demostrando que se han alcanzado los objetivos relacionados con salvaguardar los estándares de vida de los afectados.

OP 761 – POLÍTICA OPERATIVA DE IGUALDAD DE GÉNERO EN EL DESARROLLO

Esta política tiene por objetivo “Fortalecer la respuesta del Banco a los objetivos y compromisos de sus países miembros en América Latina y el Caribe, de promover la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer.”³ Esto con miras a fortalecer el desarrollo económico y social de los países miembros, bajo principios de igualdad.

La política trabaja sobre dos líneas de acción: “(i) la acción proactiva, que promueve activamente la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer a través de todas las intervenciones de

³ <https://www.iadb.org/es/mici/politicas-operativas>

desarrollo del Banco; y (ii) la acción preventiva, que integra salvaguardias a fin de prevenir o mitigar los impactos negativos sobre mujeres u hombres por razones de género, como resultado de la acción del Banco a través de sus operaciones financieras.”⁴

En el contexto de esta política, igualdad de género significa que mujeres y hombres tengan las mismas condiciones y oportunidades para el ejercicio de sus derechos y para alcanzar su potencialidad en términos sociales, económicos, políticos y culturales. La Política reconoce que la búsqueda de la igualdad requiere de acciones dirigidas a la equidad, lo cual implica la provisión y distribución de beneficios o recursos de manera que se reduzcan las brechas existentes, reconociendo que estas brechas pueden perjudicar tanto a mujeres como a hombres.

1.5. OBJETIVOS DEL PLAN.

- **Objetivo general.**

- Generar una herramienta de gestión que permita mitigar los impactos sociales y económicos producidos por el proyecto vial hacia los actores afectados por el reasentamiento involuntario.

- **Objetivos Específicos.**

- Establecer el cumplimiento de la normativa ambiental y social vigente en el Ecuador y las salvaguardas ambientales y sociales del BID en lo referente a reasentamiento involuntario.
- Identificar a los grupos de personas, hogares y actividades formales e informales que serán afectados por el reasentamiento involuntario.
- Implementar medidas apropiadas enfocadas en la mitigación de daños y compensación adecuada de la población afectada por el reasentamiento involuntario.
- Diseñar procedimientos idóneos de socialización, consulta, trato directo y exposición de medidas contempladas en el Plan hacia la población afectada por el reasentamiento involuntario.

⁴ Idem

2. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL.

La Constitución de la República del Ecuador contiene los preceptos más importantes que rigen al país. El Art. 3 numeral 7 de la Constitución considera como deberes primordiales del Estado “proteger el patrimonio natural y cultural del país”, lo complementa el Art. 14 que reconoce el derecho de la población de vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado. La reubicación, migración o reasentamiento de individuos genera situación de vulnerabilidad para los afectados, en virtud de lo cual el Art. 42 de la Constitución de la República del Ecuador expresa: “Se prohíbe todo desplazamiento arbitrario, las personas que hayan sido desplazadas tendrán derecho a recibir protección y asistencia humanitaria emergente de las autoridades, que asegure el acceso a alimentos, alojamiento, vivienda y servicios médicos y sanitarios. Las niñas, niños, adolescentes, mujeres embarazadas, madres con hijas/os menores, personas adultas mayores y personas con discapacidad recibirán asistencia humanitaria preferente y especializada. Todas las personas y grupos desplazados tienen derecho a retornar a su lugar de origen de forma voluntaria, segura y digna.”

El Art. 395 expresa: “La Constitución reconoce los siguientes principios ambientales:

1. El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras.
2. Las políticas de gestión ambiental se aplicarán de manera transversal y serán de obligatorio cumplimiento por parte del Estado en todos sus niveles y por todas las personas naturales o jurídicas en el territorio nacional.
3. El Estado garantizará la participación activa y permanente de las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades afectadas, en la planificación, ejecución y control de toda actividad que genere impactos ambientales.
4. En caso de duda sobre el alcance de las disposiciones legales en materia ambiental, éstas se aplicarán en el sentido más favorable a la protección de la naturaleza”.

Por otra parte, el proyecto de Integración Fronteriza- Eje Vial No. 4, al estar financiado por el BID y ejecutado por el MTOP, se enmarca en contratos financiados con préstamos de cooperación internacional.

En este contexto, el Artículo 3 de la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública señala: “En las contrataciones que se financien, previo convenio, con fondos provenientes de organismos multilaterales de crédito de los cuales el Ecuador sea miembro, o, en las contrataciones que se financien con fondos reembolsables o no reembolsables provenientes de financiamiento de gobierno a gobierno; u organismos internacionales de cooperación, se observará lo acordado en los respectivos convenios. Lo no previsto en dichos convenios se regirá por las disposiciones de esta Ley.”⁵

El efecto del desplazamiento en la normativa del Ecuador corresponde a la figura de “Expropiación”, cuya regulación está definida en la forma, así como en la metodología que aporta la Política Operacional.

La compensación de dicho efecto (desplazamiento o la pérdida de la vivienda) ya está regulada de forma adecuada en la normativa nacional previa declaratoria de Utilidad Pública conforme lo establece la Constitución de la República:

Art. 323.- “Con el objeto de ejecutar planes de desarrollo social, manejo sustentable del ambiente y de bienestar colectivo, las instituciones del Estado, por razones de utilidad pública o interés social y nacional, podrán declarar la expropiación de bienes, previa justa valoración, indemnización y pago de conformidad con la ley. Se prohíbe toda forma de confiscación”.

Las expropiaciones realizadas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se sustentan en su normativa⁶ y siguen el siguiente proceso:

- Acuerdo Ministerial de aprobación y anuncio del proyecto
- Declaratoria de Utilidad Pública
- Negociación
- Transferencia de dominio

⁵ <https://www.iadb.org/es/mici/politicas-operativas>

⁶Reglamento Ley Sistema Infraestructura Vial del Transporte Terrestre; Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre; Ley Orgánica para la Eficiencia en la Contratación Pública; Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión de Suelo; Reglamento Ley de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo; Código Orgánico Administrativo; Acuerdo Ministerial No. 001-19 MIDUVI.

Respecto a la pérdida de los activos o el acceso a ellos y la pérdida de las fuentes de ingreso o de medios de subsistencia, concebidos como efectos del proyecto vial representa una afectación a las comunidades, la norma sustantiva civil establece sobre responsabilidad legal al respecto:

El Código Civil: Art. 2184.- “Las obligaciones que se contraen sin convención, nacen, o de la ley, o del hecho voluntario de una de las partes. Las que nacen de la ley se expresan en ella.

Si el hecho de que nacen es lícito, constituye un cuasicontrato.

Si el hecho es ilícito y cometido con intención de dañar, constituye un delito.

Si el hecho es culpable, pero cometido sin intención de dañar, constituye un cuasidelito”.

Art. 2214.- “El que ha cometido un delito o cuasidelito que ha inferido daño a otro, está obligado a la indemnización; sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por el delito o cuasidelito”.

El Código Civil establece que de existir un daño aun siendo no intencional, este debe ser indemnizado. Esta indemnización según el mismo cuerpo legal comprende “el daño emergente y el lucro cesante.” (Art. 1572)

El Código Civil establece la procedencia de las indemnizaciones por daños aún involuntarios; y, tomando en consideración que la norma ambiental nacional responde a las compensaciones desde un lado socio-ambiental, es necesario entonces la aplicación de las Políticas Operacionales del BID OP 710 como complemento del Derecho constitucional y nacional para efectos de la pérdida de los activos o el acceso a ellos y la pérdida de las fuentes de ingreso o de medios de subsistencia, concebidos como efectos del Reasentamiento Involuntario.

El Código Orgánico Administrativo, siguiendo en la línea de las indemnizaciones por daños no intencionales, también trata sobre esta indemnización que deben realizar las instituciones públicas en el evento de ocasionar “daños” reconociéndola como Responsabilidad Extracontractual del Estado y señala:

“Las instituciones del sector público, con excepción de la función judicial cuya responsabilidad está determinada en su propia ley, responden por el daño debidamente calificado proveniente de sus actuaciones u omisiones, incluso cuando estas sean lícitas, siempre que el particular

perjudicado no tenga la obligación jurídica de soportarlo, en los términos de la reparación por daños prevista en este Código”(Art. 330).

Art. 334.-“Daño calificado. Daño calificado es aquel que la persona no tiene la obligación jurídica de soportar o que resulte de la violación del principio de igualdad en el reparto de las cargas públicas y se deriva específica e inmediatamente de la acción u omisión de las administraciones públicas”.

Art. 336.- “Reparación por daños. Cuando el daño sea patrimonial, se procurará la restitución de las cosas a su estado original o al más próximo al que se encontraban antes de la afectación o de no ser posible, mediante reparación pecuniaria en la que estará incluida la reparación por daños meramente morales, cuando corresponda. La reparación pecuniaria podrá sustituirse por una compensación equivalente en especie o ser abonada mediante pagos periódicos, cuando resulte más adecuado para lograr la reparación debida y convenga al interés público, siempre que exista acuerdo con el interesado. Cuando el caso lo amerite, la administración pública podrá, dentro del ámbito de su competencia y con sujeción a los principios de legalidad e igualdad, establecer reparaciones no patrimoniales siempre que no afecten derechos de terceros ni generen erogaciones adicionales al estado. están fuera del ámbito de esta disposición, la reparación integral prevista en la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional.”

Las normas nacionales citadas, dan a entender que el procedimiento para el proceso de indemnización, genera la necesidad de iniciar una acción judicial que permita en algún momento determinar la procedencia o no de una indemnización o compensación; sin embargo, en este caso las Políticas Operacionales del BID complementan positivamente la legislación nacional, toda vez que establecen normas de procedimientos y criterios de elegibilidad para el análisis previo al impacto socio-económico y consecuentemente la determinación o no de la procedencia del pago de una compensación u otras alternativas de mitigación y obligan al prestatario a iniciar por su propia cuenta este proceso de compensación; en este punto, atendido al criterio de la Corte Constitucional, estas Políticas Operacionales resultan directamente aplicables por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, por cuanto “desarrollan el contenido de una serie de derechos previstos en la Carta Fundamental” que, por tratarse de pérdida de los activos o el acceso a ellos y la pérdida de las fuentes de ingreso o de medios de subsistencia, refieren, entre otros, a los derechos de libertad desarrollados en los artículos 66 (15, 16,26), 325, 326, 329,330, 331 de la Constitución de la República.

Las Políticas Operacionales de los organismos multilaterales, también conciben la determinación de grupos vulnerables dentro de los criterios de elegibilidad, igualmente complementando la norma constitucional que considera como grupos de atención prioritaria a “las personas adultas mayores, niñas, niños y adolescentes, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas privadas de libertad y quienes adolezcan de enfermedades catastróficas o de alta complejidad, y además garantiza protección especial a las personas en condición de doble vulnerabilidad”. (Arts. 35- 50 Constitución de la República).

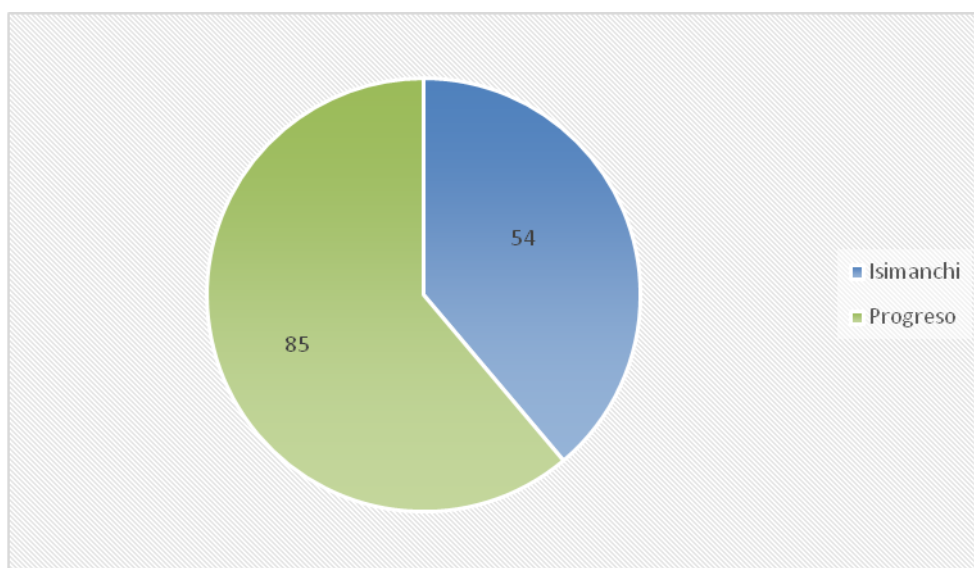
3. IDENTIFICACIÓN DE IMPACTOS.

3.1. REDUCCIÓN DE IMPACTOS.

El MTOP tuvo como criterio central evitar los impactos en viviendas y poblado cuando se realizó la evaluación de alternativas para la consideración de la ruta, sin embargo, la alineación actual de la carretera tiene infraestructura (casas) construidas junto a la carretera, las cuales deberán ser removidas para facilitar la construcción de la nueva carretera.

En la ciudad de Zumba, para evitar afectar a numerosas viviendas y negocios de la zona, se optó por variantes que pasen por zonas menos pobladas, de esta manera, muchos casos de personas que podían ser afectadas fueron evitados en esta fase.

Viviendas Evitadas por Cambio de Eje Vial



Fuente: Walsh, 2019

Se establecieron varias estrategias para la reducción de impactos a las personas localizadas en el área de influencia del proyecto (Ver Anexo I)

3.2. TIPOS DE AFECTACIONES.

Las categorías de actores afectados se establecieron a partir de una evaluación estadística de los datos de encuestas de las personas en viviendas potencialmente afectadas. Estas categorías, criterios e impactos se describen a continuación (Walsh, 2019):

1. Propietarios, pierden casa, se reconstruye vivienda en el mismo predio. Las personas que viven en el área del DDV, en su propia casa, pierde la casa durante la construcción y deben reubicarse en un sitio fuera de DDV. Este reasentamiento puede complicar movilidad y acceso a servicios básicos, por la necesidad de construir a una distancia segura de cortes.
2. Propietarios, pierden la vivienda, necesita una propiedad nueva para la vivienda nueva. Las personas cuya vivienda no se puede reconstruir en el mismo predio deberán reubicarse a un nuevo predio que cuente con condiciones similares o mejores que el predio que perdieron.
3. Personas que No son propietarios de vivienda. Las personas que no son propietarias de la vivienda donde habitan deberán recibir asistencia para reubicarse temporal o definitivamente en un nuevo lugar con condiciones similares o mejores a las que tenían.
4. Reasentamiento temporal durante construcción. Una vivienda debe ser desocupada por un período de tiempo, es temporal debido a los impactos o riesgos de las actividades de construcción (maquinaria cerca, riesgo de derrumbes, ruido, etc.).

Existe un total de 22 hogares que requerirán reasentamiento involuntario por estar dentro del área de la vía y obras asociadas (incluyendo una franja de diez metros de seguridad). De estos, dos hogares que requieren reasentamiento involuntario son habitados por personas en condiciones de vulnerabilidad.

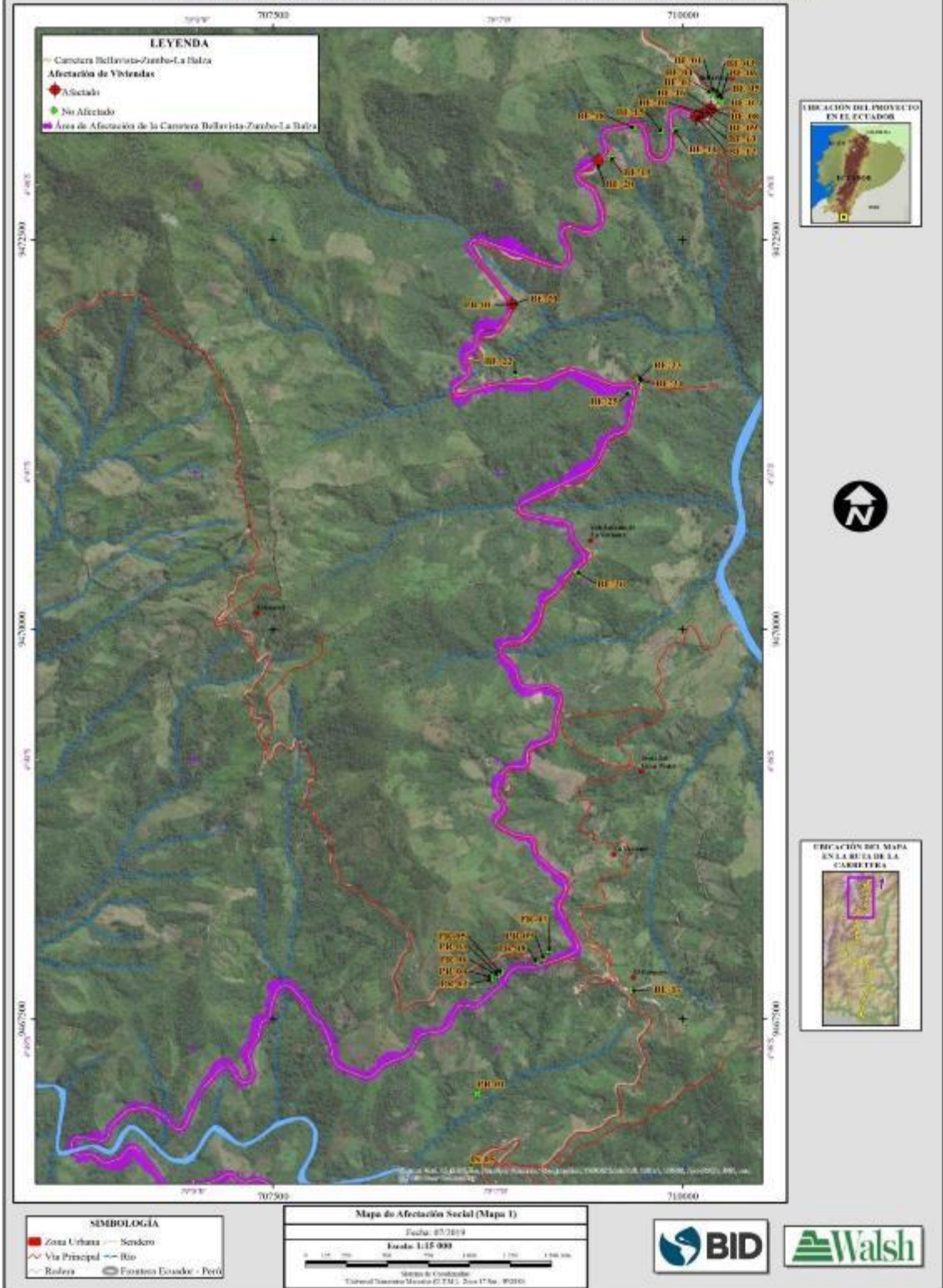
Se presenta en la tabla siguiente los casos que requerirán Reasentamiento Involuntario:

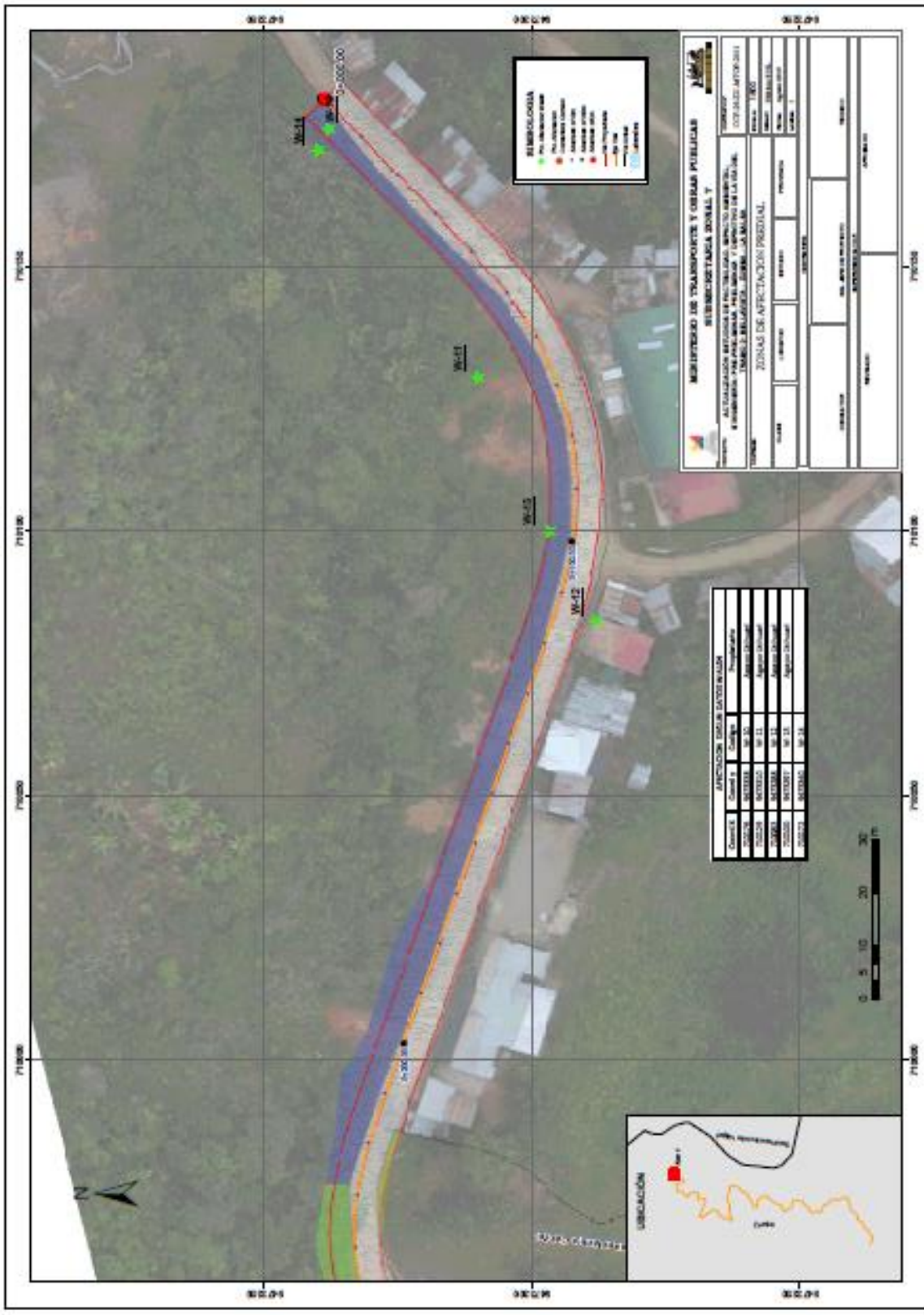
Casos de Reasentamientos Involuntarios

Comunidad	Tipo	Este	Norte
El Chorro	Vivienda ocupada	710341	9454452
El Chorro	Vivienda ocupada	709955	9457291
Las Cidras	Vivienda ocupada	707959	9464773
Zumba	Vivienda ocupada	707703	9463112
Zumba	Vivienda ocupada	707555	9463867
Ramos	Vivienda ocupada	706002	9461018
El Rejo	Vivienda ocupada	706108	9461678
Zumba	Vivienda ocupada	707475	9464063
Zumba	Vivienda ocupada	707532	9464308
Bellavista	Vivienda ocupada	710176	9473338
Bellavista	Vivienda ocupada	710129	9473310
Bellavista	Vivienda ocupada	710083	9473288
Bellavista	Vivienda ocupada	710100	9473297
Bellavista	Vivienda ocupada	710172	9473340
Progreso Alto	Vivienda ocupada	708962	9472087
La Balsa	Vivienda ocupada	708915	9449566
El Tablón	Vivienda ocupada	709278	9458677
El Tablón	Vivienda ocupada	709236	9458727
El Tablón	Vivienda ocupada	709249	9458703
El Tablón	Vivienda ocupada	709064	9458844
El Chorro	Vivienda ocupada	708765	9459049
Bellavista	Vivienda ocupada	709485	9473007
Fuente: Walsh, 2019			

*Los casos resaltados en color plomo, corresponden a las viviendas con presencia de personas en estado de vulnerabilidad.

Realización de una Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zamba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe (RG-L1132)





SEMBOLOSIA

- Polígono Verde
- Polígono Azul
- Polígono Rojo
- Polígono Naranja
- Polígono Gris
- Polígono Negro
- Polígono Blanco
- Polígono Rosa
- Polígono Púrpura
- Polígono Amarillo
- Polígono Cian

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS
SUBSECRETARÍA ZONAL 7

Proyecto: **ACTIVACION DE LAS ZONAS DE ATRACTACION DEL TRÁFICO EN LAS ZONAS DE ATRACTACION PARA LA MANO DE OBRERA Y EMPLEADOS DE LA ZONA**
ZONAS DE ATRACTACION PAROCIAL

Nombre: _____
 Cédula: _____
 Fecha: _____
 Lugar: _____
 Hora: _____
 Firma: _____
 Cargo: _____

APERTURAS EN LAS ZONAS DE ATRACTACION

Cantón	Código	Procedimiento
200000	000000	Apertura de Carretera
200000	000001	Apertura de Carretera
200000	000002	Apertura de Carretera
200000	000003	Apertura de Carretera
200000	000004	Apertura de Carretera
200000	000005	Apertura de Carretera
200000	000006	Apertura de Carretera
200000	000007	Apertura de Carretera
200000	000008	Apertura de Carretera
200000	000009	Apertura de Carretera
200000	000010	Apertura de Carretera

3.3. GRUPOS VULNERABLES

Las categorías de grupos vulnerables identificados se establecieron a partir de una evaluación estadística de los datos de encuestas de las personas del área de influencia del proyecto. Estas categorías, criterios e impactos se describen a continuación (Walsh, 2019):

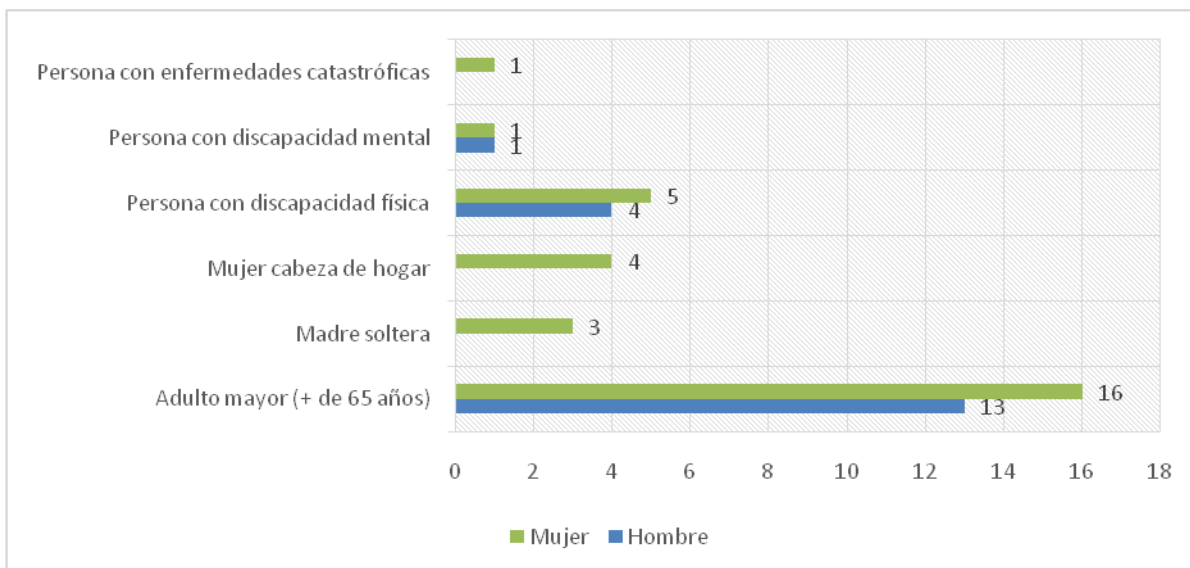
1. Adulto Mayor (+ de 65 años) viviendo solos o con otras personas, en condición de vulnerabilidad. Pueden tener problemas para realizar por sí solas las actividades y gestiones legales necesarias relacionadas con el proceso de reasentamiento involuntario, negociación, asistencia a reuniones de información, etc.
2. Madres Solteras. Mujeres viviendo solas con sus hijos, cumpliendo roles de proveedoras del hogar y cuidado doméstico y de los hijos. Estas personas pueden tener dificultad para manejar el tiempo para realizar las gestiones legales y actividades necesarios relacionadas con el proceso de reasentamiento involuntario negociación, asistencia a reuniones de información, etc.
3. Mujeres cabeza de hogar. Mujeres que son las únicas proveedoras del hogar. Su responsabilidad puede prevenirles de participar de las gestiones necesarias. Estas personas pueden tener dificultad para manejar el tiempo para realizar las gestiones legales y actividades necesarias relacionadas con el proceso de reasentamiento involuntario, negociación, asistencia a reuniones de información, etc.
4. Persona con discapacidad física. Estas personas pueden tener dificultad de acceso para realizar las gestiones legales y actividades necesarios relacionadas con el proceso de reasentamiento involuntario negociación, asistencia a reuniones de información, etc.
5. Persona con discapacidad mental. Estas personas pueden requerir de representantes legales y asistencia para realizar las gestiones legales y actividades necesarios relacionadas con el proceso de reasentamiento involuntario negociación, asistencia a reuniones de información, etc.
6. Persona con enfermedades catastróficas. Estas personas pueden requerir de asistencia para realizar las gestiones legales y actividades necesarios relacionadas con el proceso de reasentamiento involuntario negociación, asistencia a reuniones de información, etc.

Existe un total de 48 casos de personas vulnerables dentro de los hogares afectados por el proyecto. De estos, la mayor parte corresponden a Adultos mayores: 29 casos (60%), seguido por personas con discapacidad física: 9 casos (19%) y mujeres cabeza de hogar 4 casos (8%).

El asentamiento con mayor presencia de personas vulnerables es Bellavista con 20 casos, y los adultos mayores son los más recurrentes. Cabe mencionar que este no es el asentamiento más poblado dentro del proyecto. El segundo asentamiento con mayor cantidad de personas vulnerables es Zumba, 18 casos. (Walsh, 2019)

El siguiente gráfico presenta los casos vulnerables por género.

Casos Vulnerables por Género



Fuente: WALSH, 2019.

Se presenta en la siguiente tabla las características de los casos de personas vulnerables localizadas en el área de influencia del proyecto:

Casos Vulnerables relacionados con el Proyecto					
Poblado	Género	Parentesco con el jefe/a de Hogar	Edad	Nivel de Instrucción	Vulnerabilidad
El Chorro	Mujer	Cónyuge	69	Ninguno	Adulto mayor (+ de 65 años)
El Chorro	Hombre	Jefe/a	83	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
El Chorro	Mujer	Cónyuge	75	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Jefe/a	54	Primaria	Mujer cabeza de hogar
Zumba	Mujer	Jefe/a	51	Secundaria	Mujer cabeza de hogar
Zumba	Mujer	Jefe/a	76	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Hombre	Jefe/a	67	Primaria	Persona con discapacidad física
Zumba	Hombre	Hijo/a	16	Bachillerato - Educación Media (De 8vo hasta 10mo básica)	Persona con discapacidad mental
Zumba	Mujer	Jefe/a	64	Ninguno	Mujer cabeza de hogar
Zumba	Mujer	Hijo/a	26	Primaria	Persona con discapacidad física
Zumba	Mujer	Hijo/a	20	Bachillerato - Educación Media (De 8vo hasta 10mo básica)	Madre soltera
Zumba	Hombre	Jefe/a	71	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Cónyuge	70	Ninguno	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Hombre	Jefe/a	77	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Cónyuge	71	Primaria	Mujer cabeza de hogar
Zumba	Hombre	Jefe/a	65	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Cónyuge	65	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Jefe/a	89	Ninguno	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Hombre	Jefe/a	79	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Hombre	Jefe/a	80	Ninguno	Adulto mayor (+ de 65 años)
Zumba	Mujer	Cónyuge	80	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Cónyuge	76	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Jefe/a	72	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Jefe/a	40	Primaria	Madre soltera
Bellavista	Mujer	Nieto/a	1	No aplica	Persona con discapacidad física
Bellavista	Mujer	Jefe/a	74	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Cónyuge	28	Secundaria	Persona con enfermedades catastróficas
Bellavista	Mujer	Jefe/a	79	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Hombre	Jefe/a	93	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Hijo/a	56	Ninguno	Persona con discapacidad mental

Casos Vulnerables relacionados con el Proyecto					
Poblado	Género	Parentesco con el jefe/a de Hogar	Edad	Nivel de Instrucción	Vulnerabilidad
Bellavista	Hombre	Jefe/a	70	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Jefe/a	78	Otro	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Hombre	Hijo/a	47	Primaria	Persona con discapacidad física
Bellavista	Mujer	Jefe/a	66	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Hombre	Hijo/a	45	Bachillerato - Educación Media (De 8vo hasta 10mo básica)	Persona con discapacidad física
Bellavista	Hombre	Jefe/a	75	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Cónyuge	73	Primaria	Persona con discapacidad física
Bellavista	Mujer	Hijo/a	20	Bachillerato - Educación Media (De 8vo hasta 10mo básica)	Madre soltera
Bellavista	Mujer	Hijo/a	14	Educación Básica (De 1ro hasta 7mo básica)	Persona con discapacidad física
Bellavista	Hombre	Jefe/a	78	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Bellavista	Mujer	Cónyuge	66	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
La Balsa	Hombre	Jefe/a	70	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Pucapamba	Hombre	Jefe/a	73	Secundaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
Pucapamba	Mujer	Cónyuge	69	Secundaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
El Tablón	Mujer	Jefe/a	77	Primaria	Adulto mayor (+ de 65 años)
El Tablón	Hombre	Padre/madre	84	Ninguno	Adulto mayor (+ de 65 años)
El Tablón	Hombre	Jefe/a	85	Ninguno	Persona con discapacidad física
El Tablón	Mujer	Cónyuge	73	Ninguno	Persona con discapacidad física

Fuente: WALSH, 2019

4. PROGRAMAS DEL PLAN DE REASENTAMIENTO.

4.1. ACTORES CLAVE.

Actores institucionales relacionados con la implementación del Plande Reasentamiento:

- Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOB)
- Empresa Constructora y sus contratistas

La responsabilidad principal sobre la implementación está a cargo del MTOB, quien coordinará con la empresa Constructora, Contratistas y otras organizaciones locales relevantes, las actividades que sean necesarias.

Actores sociales

- Actores afectados por el reasentamiento en sus 4 tipologías: propietarios que pierden vivienda con reconstrucción en mismo predio, propietarios pierden vivienda con nueva propiedad para vivienda, Personas que no son propietarias, Personas que necesitan reasentamiento temporal.
- Grupos Vulnerables.
- Gobiernos Autónomos Descentralizados locales.
- Sociedad Civil Organizada.

4.2. PROGRAMA IDENTIFICACIÓN DE AFECTADOS.

- Objetivo del Programa.

Determinar con precisión y categorizar el número de casos de reasentamiento involuntario, mediante el estudio de afectación a predios.

- Procedimiento.

- a) Identificación de las personas que tienen viviendas o negocios directamente afectados por la construcción de la vía quienes deberían evacuar sus lugares de hábitat de forma permanente o temporal (si están localizados dentro de la obra, a 5 m de la obra o en zonas de riesgo de las actividades de construcción, ej. posibles daños por derrumbes, aluviones).

- b) Categorización de grupos para reasentamiento de acuerdo a 4 tipologías: propietarios que pierden vivienda con reconstrucción en mismo predio, propietarios pierden vivienda con nueva propiedad para vivienda, Personas que no son propietarias, Personas que necesitan reasentamiento temporal.

- c) Consulta a los afectados para determinar la opción de reasentamiento caso por caso. Se debe dar especial atención a casos de vulnerabilidad en necesidad de reasentamiento.

- d) Reelaboración de categorización de grupos posterior a la retroalimentación de la consulta a los afectados.

- e) Elaboración de un calendario de gestión: aplicación de medidas para facilitar la transición a corto y mediano plazo, programas de asistencia, consulta con las partes y monitoreo.

- Desarrollo.

PROGRAMA	ACCIONES	ACTIVIDADES	RESPONSABLE	OBSERVACIONES	ESTADO C:Cumplido P:Pendiente EP:En proceso
Cod.1000 IDENTIFICACIÓN DE AFECTADOS	Cod.1100 Identificación de las personas que tienen viviendas o negocios directamente afectados por la construcción de la vía, quienes deberían evacuar sus lugares de hábitat de forma permanente o temporal	1101 Identificación preliminar de afectados utilizando herramientas geográficas	MTOP - Consultora	Se cuenta con identificación preliminar	C
		1102 Elaboración de Instrumento de levantamiento (Ficha)	Consultora	Existe una ficha preliminar (Walsh, 2019)	EP
		1103 Aplicación de instrument en campo	Consultora		P
		1104 Sistematización de la información	Consultora		P
	Cod.1200 Categorización de grupos para reasentamiento tipologías:	1201 Establecimiento de Tipologías según retroalimentación de trabajo de campo	Consultora		P
		1202 Categorización y Elaboración de informe	Consultora		P
	Cod.1300 Consulta a los afectados para determinar la opción de reasentamiento caso por caso.	1301 Cronograma de Visitaspersonales	MTOP-Constructora		P
		1302 Elaboración material para visita-Tipos de alternativas	Constructora		P
		13003 Preparación visita para casos de	Constructora		P

PROGRAMA	ACCIONES	ACTIVIDADES	RESPONSABLE	OBSERVACIONES	ESTADO C:Cumplido P:Pendiente EP:En proceso
		vulnerabilidad-Tipos de alternativas			
		1304 Visitas en campo	MTOP-Constructora		P
		13005 Elaboración Informe	Constructora		P
	Cod.1400 Reelaboración de categorización de grupos posterior a la retroalimentación de la consulta a los afectados	1401 Informe	Constructora		P
	Cod. 1500 Elaboración de un calendario de gestión.	1501 Elaboración Calendario	MTOP- Constructora		P

4.3.PROGRAMA DE AFECTACIONES.

La consideración de este programa es que se debe cumplir con el marco legal e institucional señalado en la sección respectiva, para todos los casos se legalizará las situaciones contractuales.

Se ha estimado (Walsh, 2019) la presencia de 22 casos que deben ser reubicados por la construcción de la vía, teniendo una afectación permanente. Hay casos en que los arrendatarios necesitarán ayuda económica hasta que encuentren un nuevo lugar. Hay casos de reasentamientos temporales, lo cual implica necesidades durante la construcción ya que posteriormente regresarán a sus viviendas originarias.

El trabajo siempre debe ser particular, con cada caso, es decir, con cada familia, que mediante el diálogo y la comprensión se logre soluciones constructivas. En la estrategia de abordaje se coordinará con varios actores institucionales: MIDUVI, GADs locales.

- Objetivo del Programa.
 - Desarrollar procesos adecuados de reasentamiento involuntario mediante soluciones constructivas enmarcadas en la esfera legal.

- Procedimiento.
 - a) Socialización del proyecto y de las actividades específicas con grupos meta.
 - b) Generación de acuerdos con las personas afectadas
 - c) Desarrollo de acuerdos institucionales internos para el manejo de las actividades en áreas de intervención.
 - d) Implementación de estrategias de comunicación, socialización y manejo de conflictos con las personas afectadas.
 - e) **Medidas para reubicación de personas afectadas.
 - f) Seguimiento de personas afectadas.
 - g) Cumplimiento de acuerdos establecidos.

**Las medidas para las personas afectadas están referidas a que reciban asistencia técnica y económica para la mudanza y el alquiler de un lugar temporal en tanto encuentran una vivienda permanente o se rehabilita el acceso a su vivienda anterior.

- Medidas a ser consideradas:

- Arriendo temporal para personas y familias (unidad económica) para cubrir costos de transición a un nuevo lugar.
- Calcular el lucro cesante y daño emergente en casos donde se registran pérdidas económicas a causa de las expropiaciones y obras del proyecto.
- Dar seguimiento al restablecimiento de la unidad económica y dar seguimiento a su actividad.
- Apoyo para la generación de ingresos, en el caso de que el reasentamiento pueda implicar ruptura con las redes sociales existentes, cuyo objetivo será apoyar en el fortalecimiento de capacidades laborales de los individuos que residan en los predios afectados.

- Desarrollo.

PROGRAMA	ACCIONES	ACTIVIDADES	RESPONSABLE	OBSERVACIONES	ESTADO C:Cumplid P:Pendien EP: En proceso
Cod.2000 PROGRAMA DE AFECTACIONES	Cod.2100 Acciones con Propietarios que No necesitan un terreno nuevo (Pierde la casa durante construcción y se deben reubicar en un sitio afuera de DDV)	2101 Cronograma de visitas a propietarios	MTOP – Constructora		P
		2102 Acercamiento Inicial con cada propietario	MTOP – Constructora	Tomar en cuenta estado de vulnerabilidad	P
		2103 Identificación de vivienda para arrendar dentro del área, mientras se construye nueva vivienda	MTOP – Constructora	Actividadconjunta con involucrados	P
		2104 Identificación de nuevo sitio para construcción, (en el mismo terreno) y de instalaciones	MTOP – Constructora		P
		2105 Construcción de Nueva Vivienda	MTOP – Constructora		P
		2106 Habilitación de nuevos accesos y servicios (luz, agua, alcantarilla, etc)	MTOP – Constructora		P
		2107 Seguimiento del restablecimiento de la unidad familiar y económica	MTOP – Constructora		
	Cod.2200 Propietarios, Necesita un Terreno Nuevo (Pierden la vivienda y necesitan una propiedad nueva para construcción de vivienda)	2201 Cronograma de visitas a propietarios	MTOP – Constructora		P
		2202 Acercamiento Inicial con cada propietario	MTOP – Constructora		P
		2203 Identificación de vivienda en la zona, que ofrezca iguales o mejore condiciones.	MTOP – Constructora	Actividadconjunta con involucrados	P

PROGRAMA	ACCIONES	ACTIVIDADES	RESPONSABLE	OBSERVACIONES	ESTADO C:Cumplid P:Pendien EP: En proceso
		2204 Si no hay vivienda disponible, identificación de terreno para Construcción de Nueva Vivienda	MTOP – Constructora		P
		2205 Seguimiento del reestablecimiento de la unidad familiar y económica	MTOP – Constructora		P
Cod.2000 PROGRAMA DE AFECTACIONES	Cod.2300 Acciones con Personas que no son propietarios de viviendas Estas personas habitan pero no son dueños	2301 Cronograma de visitas a los actores	MTOP – Constructora		P
		2302 Acercamiento Inicial con cada actor	MTOP – Constructora	Tomar en cuenta estado de vulnerabilidad	P
		2303 Identificación de vivienda para transferencia	MTOP – Constructora	Actividadconjunta con involucrados	P
		2304 Asistencia pra reubicación temporal o definitiva	MTOP – Constructora		P
		2305 Seguimiento del reestablecimiento de la unidad familiar y económica	MTOP – Constructora		P
	Cod.2400 Acciones con personas de Reasentamiento temporal durante construcción. La vivienda debe ser desocupada por un período de tiempo temporal debido a los impactos o riesgos de	2401 Cronograma de visitas a los actores	MTOP – Constructora		P
		2402 Acercamiento Inicial con cada actor	MTOP – Constructora		P
		2203 Identificación de vivienda para trasferencia temporal.	MTOP – Constructora	Actividadconjunta con involucrados	P

PROGRAMA	ACCIONES	ACTIVIDADES	RESPONSABLE	OBSERVACIONES	ESTADO C:Cumplid P:Pendien EP: En proceso
	las actividades de construcción	2404 Asistencia para reubicación temporal	MTOP – Constructora		P
		2405 Seguimiento del reestablecimiento de la unidad familiar y económica	MTOP – Constructora		P
		2406 Regreso a vivienda original cuando se reestablezca condiciones de accesibilidad y seguridad	MTOP – Constructora		P

*Tomar en cuenta los dos casos de hogares que presentan estados de vulnerabilidad, localizados en las comunidades El Tablón y Bellavista. Descritas en Cap. 3.2 Tipos de afectaciones.

4.4.PROGRAMA DE ADQUISICIÓN DE TERRENOS.

Se cumplirá con el marco legal e institucional señalado en la sección respectiva, en todos los casos se legalizará con una escritura la expropiación de un bien privado o la compra-venta, donación o permuta de un bien público.

- Objetivos del Programa.
 - General: Desarrollar los procesos de legalización de terrenos necesarios para la construcción del proyecto.
 - Específicos:
 - Dar a conocer a los propietarios de terrenos, que se los requiere para ocupación definitiva por parte del proyecto.
 - Elaborar los documentos que se requieren internamente en la institución responsable del reasentamiento, para cumplir con los diversos procesos previos a la legalización para ocupación definitiva.
- Procedimiento.
 - a) Declaratoria de utilidad pública
 - b) Anuncio del proyecto
 - c) Avalúo del predio con el informe técnico valorativo
 - d) Avalúo del predio para establecer el valor del mercado
 - e) Negociación con el dueño del predio con firma del acta de negociación
 - f) Cancelación al afectado
 - g) Escritura a favor de Institución responsable
- Aplicación de la Normativa Nacional.

La Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública del 04 de agosto 2008 con última modificación del 14 de octubre 2013, en la sección III- De la Adquisición de Bienes Inmuebles, Artículo 58, establece el “Procedimiento”:

1. Cuando la máxima autoridad de la institución pública haya resuelto adquirir un determinado bien inmueble, necesario para la satisfacción de las necesidades públicas, procederá a la declaratoria de utilidad pública o de interés social de acuerdo con la Ley.
2. Perfeccionada la declaratoria de utilidad pública o de interés social, se buscará un acuerdo directo entre las partes, hasta por el lapso máximo de noventa (90) días; sin perjuicio de la ocupación inmediata del inmueble.
3. Para este acuerdo, el precio se fijará, tanto para bienes ubicados en el sector urbano como en el sector rural, en función del avalúo realizado por la Dirección de Avalúos y Catastros de la Municipalidad en que se encuentren dichos bienes, que considerará los precios comerciales actualizados de la zona.
4. El precio que se convenga no podrá exceder del diez (10%) por ciento sobre dicho avalúo. Se podrá impugnar el precio más no el acto administrativo, en vía administrativa.
5. El acuerdo y la correspondiente transferencia de dominio, se formalizarán en la respectiva escritura pública, que se inscribirá en el Registro de la Propiedad.
6. En el supuesto de que no sea posible un acuerdo directo se procederá al juicio de expropiación conforme al trámite previsto en el Código de Procedimiento Civil. El juez en su resolución está obligado a sujetarse al avalúo establecido por la Dirección de Avalúos y Catastros de la Municipalidad, sin perjuicio de que el propietario inicie las acciones que le franquea la Ley respecto de un eventual daño emergente.
7. Para la transferencia de inmuebles adquiridos por declaratoria de utilidad pública, los dueños deberán tener cancelados todos los impuestos correspondientes a dicha propiedad, excepto el pago de la plusvalía y los que correspondan a la transferencia de dominio, que no se generarán en este tipo de adquisiciones. Si los tributos se mantuvieran impagos, del precio de venta, se los deducirá.
8. La adquisición de bienes inmuebles en el extranjero por parte del Estado o entidades del sector público ecuatoriano se someterá al Reglamento Especial que para el efecto se dicte.
9. En el caso de las municipalidades el procedimiento expropiatorio se regulará por las disposiciones de su propia Ley.
10. Para la transferencia de dominio de bienes inmuebles entre entidades del sector público, siempre y cuando llegaren a un acuerdo sobre aquella, no se requerirá de declaratoria de utilidad pública o interés social ni, en el caso de donación, de insinuación judicial. Se la podrá realizar por compraventa, permuta, donación, compensación de cuentas, traslado de partidas presupuestarias o de activos. En caso de que no haya acuerdo la entidad pública que expropia

procederá conforme esta Ley. Para su trámite se estará a lo dispuesto en el Reglamento de esta Ley.

El Reglamento a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, expedido el 12 de mayo 2009, con última modificación del 19 de diciembre 2013, en el capítulo VI- Procedimientos especiales, Sección I-Adquisición de Bienes Inmuebles, Artículo 63, establece el "Avalúo":

- El valor del inmueble se establecerá en función del que constare en la respectiva unidad de avalúos y catastros del municipio en el que se encuentre ubicado el inmueble antes del inicio del trámite de expropiación, el cual servirá a efectos de determinar el valor a pagar y para buscar un acuerdo en los términos previstos en la ley.
- En las municipalidades que no se cuente con la Dirección de Avalúos y Catastros, o a petición de esa entidad, el avalúo lo podrá efectuar la Dirección Nacional de Avalúos y Catastros, para el efecto se podrá suscribir un convenio de cooperación interinstitucional. Asimismo, la Dirección Nacional de Avalúos y Catastros realizará el avalúo si es que habiendo sido requerido el Municipio no efectuare y entregare el avalúo en el plazo de treinta días de presentada la petición.
- Si judicialmente se llegare a determinar, mediante sentencia ejecutoriada, un valor mayor al del avalúo catastral, deberán reliquidarse los impuestos municipales por los últimos cinco años, conforme establece el artículo 449 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización. Tal valor se descontará del precio a pagar.

- Programa Detallado

PROGRAMA	ACTIVIDADES	RESPONSABLE	OBSERVACIONES	ESTADO C: Cumplid P: Pendien EP: En proceso
Cod.3000 ADQUISICIÓN DE TIERRAS	3100 Declaratoria de utilidad Pública	MTOP a través de la Constructora		P
	3200 Anuncio del Proyecto	MTOP a través de la Constructora		P
	3300 Avalúo del predio con el informe técnico valorativo	MTOP a través de la Constructora		P
	3400 Avalúo del predio para establecer el valor del mercado	MTOP a través de la Constructora		P
	3500 Negociación con el dueño del predio con firma del acta de negociación	MTOP a través de la Constructora		P
	3600 Cancelación al afectado	MTOP a través de la Constructora		P
	3700 Escritura a favor de Institución responsables	MTOP a través de la Constructora		P

FORMATO DE FICHA DE AVALUO.

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
SUBSECRETARIA DE INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE
INFORME TÉCNICO DE AVALUÓ

FECHA:

EXPEDIENTE NRO:

1.- DATOS DEL PROYECTO :																					
	PROYECTO: TRAMO : ACUERDO DE ANUNCIO Y/Ó APROBACIÓN DE PROYECTO: FECHA DEL ACUERDO DE ANUNCIO Y/Ó APROBACIÓN DE PROYECTO: CONTRATISTA: FECHA DE SUSCRIPCIÓN DEL CONTRATO:																				
2.- DATOS DEL PROPIETARIO DEL PREDIO AFECTADO																					
	NOMBRES: C. I./RUC: TELÉFONO: DIRECCIÓN DOMICILIARIA: CORREO ELECTRONICO:																				
3.- DATOS DEL PREDIO AFECTADO																					
	N° PREDIAL: PROVINCIA: PARROQUIA: ABCISA INICIAL: LADO:	CLAVE CATASTRAL: CANTÓN: SECTOR: ABCISA FINAL: LADO:																			
3.1.	INFORMACIÓN REGISTRAL DE LA PROPIEDAD																				
	FECHA DE INSCRIPCIÓN DEL PREDIO:		GRAVAMEN:																		
	AREA TOTAL(M2):																				
3.2	APTITUD DEL PREDIO:	<input type="checkbox"/> Agrícola <input type="checkbox"/> viviend a <input type="checkbox"/> Comerc o <input type="checkbox"/> Urban o <input type="checkbox"/> Rural																			
3.3	LINDEROS DEL AREA AFECTADA		COORDENADAS AREA AFECTADA (UTM WGS 84)																		
	NORTE:		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">V</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">D</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	V	Y	X	A			B			C			D			A		
V	Y	X																			
A																					
B																					
C																					
D																					
A																					
	SUR:		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">B</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">C</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	B	Y	X	C														
B	Y	X																			
C																					
	ESTE:		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;">D</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">A</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>	D	Y	X	A														
D	Y	X																			
A																					
	OESTE:		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 25%; text-align: center;"> </td> <td style="width: 25%; text-align: center;">Y</td> <td style="width: 25%; text-align: center;">X</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> </td> <td></td> <td></td> </tr> </table>		Y	X															
	Y	X																			
4.- INFORMACIÓN CATASTRAL UN AÑO ANTES AL ANUNCIO DEL PROYECTO (CERTI. MUNICIPIO)																					
4.1.	AVALUO TOTAL DEL TERRENO (\$)		-																		
4.2.	AREA TOTAL DE TERRENO (M2)		-																		
4.3.	VALOR METRO CUADRADO DE TERRENO (\$/M2)		-																		

4.4.	AVALUO TOTAL DE LA CONSTRUCCIÓN (\$)	-
4.5.	AREA TOTAL DE CONSTRUCCIÓN (M2)	-
4.6.	VALOR METRO CUADRADO DE LA CONSTRUCCIÓN (\$/M2)	-

A. VALOR A PAGAR POR AFECTACION DE SUELO

a.1.- VALOR DEL SUELO AFECTADO		
	VALOR METRO CUADRADO DE SUELO AFECTADO (\$/M2)	-
	AREA AFECTADA DEL SUELO (M2)	-
	PORCENTAJE DE AFECTACION:	0,00%
	ÁREA SOBRANTE (M ²)	-
	LOTE MINIMO (M ²):	-
	EXPROPIAR TODO EL PREDIO VALOR TOTAL DEL SUELO AFECTADO (\$)	-
a.2.- DESCUENTOS POR PLUSVALIAS		
a.2.1.	PLUSVALÍA POR OBRA PÚBLICA ANTERIOR	
-	(SE CALCULA SEGÚN LA METODOLOGÍA DE LA MIDUVI)	0,00
a.2.2.	PLUSVALÍA POR OBRA PÚBLICA POSTERIOR	
-	(SE CALCULA SEGÚN LA METODOLOGÍA DE LA MIDUVI)	0,00
VALOR TOTAL A PAGAR DEL SUELO AFECTADO		- (A)

B.- VALOR A PAGAR POR AFECTACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN

DETALLE	UNIDAD	CANTIDAD	V. UNITARIO	V. TOTAL
	m2		0,00	-
VALOR TOTAL DE LA CONSTRUCCIÓN AFECTADA				- (B)
DESCRIPCIÓN:				

C.- ACTIVIDAD ECONÓMICA (CULTIVOS ,COMERCIO ETC.)

CULTIVO AFECTADO:					
DETALLE	UNIDA D	EDAD	CANTIDAD	V. UNITARIO	V. TOTAL
					-
					-
					-
VALOR TOTAL DE LOS CULTIVOS AFECTADOS					- (C)

D.-TOTAL DE LA INDEMNIZACIÓN EN DÓLARES (A+B+C)	0,00 (D)
--	-----------------

SON: CON 00/100

COMENTARIOS Y OBSERVACIONES:

Fuente: MTOP, 2019.

4.5.PROGRAMA RESTITUCIÓN MEDIOS DE VIDA.

- Objetivo del Programa.
 - Establecer procedimientos para la atención especial y prioritaria de la población que se encuentre en una situación de vulnerabilidad social, localizara en el área de influencia del proyecto.

- Consideraciones
 - Asegurar un acompañamiento para acceder a los beneficios que apliquen de los programas del presente Plan de Reasentamiento.
 - Asegurar que las personas en condición de vulnerabilidad se encuentren conectadas con los servicios sociales apropiados (salud, educación, asistencia social, etc.).

- Acciones a seguir.
 - a) Identificación y clasificación de grupos vulnerables.
 - b) Visitas a las viviendas de las personas afectadas para informarles sobre los avances del proyecto y aplicación de los planes, así como del transcurso o desarrollo de cualquier evento o consulta a la que no pudieron asistir.
 - c) Asistencia para la elaboración o trámite de documentación necesaria para seguir con el proceso de Reasentamiento. De ser necesario, contactar o facilitar el contacto de parientes que puedan apoyar a la persona con vulnerabilidad como representantes legales y realizar un monitoreo cercano del caso para asegurar que se respeten los intereses de los afectados.
 - d) Identificación de los servicios sociales apropiados para las personas en condición de vulnerabilidad social y presentar a las personas o familias afectadas toda la información y acompañamiento necesarios para acceder a estos servicios, de manera paralela a las actividades de aplicación del Plan de Reasentamiento.

- Desarrollo.

PROGRAMA	ACCIONES	ACTIVIDADES	RESPONSABLE	OBSERVACIONES	ESTADO C:Cumplid P:Pendien EP: En proceso
Cod.3000 RESTITUCIÓN MEDIOS DE VIDA	Cod.3100 Acciones con Grupos de Categorías de Vulnerabilidad: -Adulto Mayor (29)* -Madres Solteras(3) -Mujer cabeza de hogar (4) -Persona con discapacidad física -Persona con discapacidad mental (9) -Persona con enfermedades catastróficas(2)	3101 Elaboración de Cronograma de visitas con grupos vulnerables	MTOP – Constructora		P
		3102 Comunicación y visitasmensuales	MTOP – Constructora		P
		3103 Asistenciaentrámites	MTOP – Constructora		P
		3104 Asistencia para inclusion en programas sociales	MTOP – Constructora		P
		3105 Asistencia para movilización	MTOP – Constructora		P

*() Número de casos identificados en estudio de Walsh, 2019

5. PROGRAMA COMUNICACIONAL.

Parte del éxito de un proyecto depende de manera crítica, de una efectiva estrategia de Información y Comunicación de los componentes. Incluso algunos de los programas mejor diseñados han obtenido escasos resultados porque las personas que toman las decisiones en el proyecto y los beneficiarios no fueron consultados adecuadamente, informados, educados y movilizados. Por lo tanto, para conseguir esto se debe crear una cultura de comunicación, donde el diálogo, la confianza y la participación se conviertan en un componente importante.

- Objetivo General.
 - Implementar estrategias comunicacionales que permitan difundir y/o posicionar los contenidos claves del Plan de Reasentamiento que forma parte del Proyecto “Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe (RG-L1132)”

- Objetivos Específicos.
 - Poner en conocimiento a las personas afectadas por el Reasentamiento involuntario, y a las personas pertenecientes al área de influencia del proyecto, sobre la importancia y los beneficios del mismo.
 - Generar una comunicación eficaz y transparente con los actores involucrados y la población del área de influencia del proyecto.
 - Contar con una metodología comunicacional clara durante todo el proceso de intervención del proyecto

- Ámbito de Intervención.

El Programa Comunicacional tendrá como ámbito de intervención el área de influencia del proyecto “Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe (RG-L1132)”.

- Público Objetivo.

Las actividades de comunicación tienen como finalidad transmitir una serie de mensajes e informaciones a un grupo de destinatarios claramente identificados a los que nos dirigimos con los diferentes productos y acciones de difusión.

La segmentación de las audiencias y sus necesidades de comunicación es esencial para una comunicación efectiva. Por lo que se ha dividido al público objetivo en dos grupos:

- **Los destinatarios directos:** afectados directos del Plan de Reasentamiento involuntario.
- **Los destinatarios indirectos:** Actores sociales e institucionales localizados en el área de influencia del proyecto y que tienen relación con el mismo.

Para cada grupo objetivo, será necesario establecer prioridades, con el fin de llevar a cabo acciones de comunicación, que se desarrollarán en el tiempo.

- Mensaje

El llegar a todos los públicos objetivo es un propósito del Programa Comunicacional, y para ello se pretende:

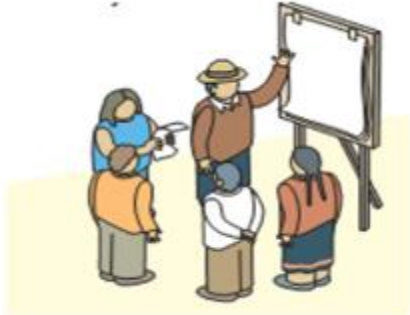

- Informar a los afectados por el trazado de la vía, sobre el proyecto y procesos de Reasentamiento con el objetivo de fomentar la participación de los mismos.
- Abrir líneas y sistemas de colaboración de los actores sociales y de los propietarios de predios a ser afectados, para que los habitantes de estas zonas se sientan partícipes activos del proyecto.
- Sensibilizar sobre la importancia de la participación en los procesos de desarrollo del proyecto.
- Crear una atmósfera de cooperación, confianza y motivarlos a resolver juntos los desacuerdos o descontentos que se presentaran.
- Apoyar al personal asignado al proyecto en las actividades que vienen desarrollándose.

- Sensibilizar los diferentes públicos y las audiencias
- Promover la participación y/o el empoderamiento de la mujer en el proceso

- Metodología Comunicacional.

La metodología a seguir para la definición y articulación de la estrategia de comunicación pasa por las siguientes fases:

Fases metodológicas de la comunicación.

FASE	OBJETIVO ESPECÍFICO POR FASE
<p>1. Identificación y diagnóstico de necesidades de comunicación</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Formular los objetivos, para fijar las necesidades y metas de comunicación en términos de cambio de actitudes y de comportamiento para impulsar el desarrollo del Plan de Reasentamiento
<p>2. Planificación de actividades de comunicación</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Articular los diversos enfoques de comunicación a aplicar (participación comunitaria, difusión, persuasión, sensibilización, comunicación interpersonal, organizacional, otros), de acuerdo a las necesidades y objetivos identificados. • Elaboración de la estrategia, seleccionando canales, medios, género, formatos y actividades de comunicación. • Elaboración de mensajes y productos de comunicación en torno al proceso del Plan de Reasentamiento

3. Diseño del Programa Comunicacional



- Planificar acciones y estrategias de difusión masiva e interpersonal, capacitación, exposición, difusión en medios, etc.

- Estrategias.

La estrategia de comunicación pretende mejorar el conocimiento, la información, las percepciones y actitudes frente a las etapas del Plan de Reasentamiento involuntario.

El objetivo de la estrategia es posicionar al Plan de Reasentamiento y al proyecto en sí. Para esto es importante conocer los mecanismos de diálogo de los actores vinculados a su entorno, priorizar las actividades en la intervención.

Es necesario dar a conocer los objetivos del Plan de Reasentamiento y del proyecto en las zonas de interés y con los públicos de interés. Esto se debe presentar de forma clara y didáctica, explicándose el origen, los objetivos, participantes, beneficiarios, afectaciones y beneficios económicos y sociales del Plan de reasentamiento y del proyecto.

- Desarrollo.

PROGRAMA	ESTRATEGIA	PUBLICO OBJETIVO	ACTIVIDADES	RESULTADOS
Cod.4000 PROGRAMA COMUNICACIONAL Cod.4000 PROGRAMA COMUNICACIONAL	Cod. 4100 Estrategia 1: Reuniones para socializar el proyecto, el Plan de Reasentamiento y asumir compromisos y acuerdos para el desarrollo del mismo	Destinatarios directos: afectados directos	4101 Convocatorias a reuniones de coordinación con los afectados	-Acta de acuerdos para el inicio de las actividades.
			4102 Visitas personalizadas periódicas con las personas afectadas por el proyecto	Actas de monitoreo
			4103 Reuniones con dirigentes comunitarios y representantes del GAD local de las comunidades a las que pertenecen los afectados.	-Capacitación a los representantes de las comunidades, autoridades locales sobre el proceso del Plan de Reasentamiento.
				Destinatarios indirectos: Actores sociales e institucionales localizados en el área de influencia del proyecto y que tienen relación con el mismo
			4105 Convocatorias a reuniones con los representantes de los GAD regionales	-Capacitación a los representantes -Actas reuniones con acuerdos con los representantes instituciones regionales para apoyar los procesos

PROGRAMA	ESTRATEGIA	PUBLICO OBJETIVO	ACTIVIDADES	RESULTADOS
	Cod. 4200 Estrategia 2: distribución y pegado de material de difusión	<p>Destinatarios directos: afectados directos</p> <p>Destinatarios indirectos: Actores sociales e institucionales localizados en el área de influencia del proyecto y que tienen relación con el mismo</p>	<p>4201 Distribución de trípticos con información del proyecto y del Plan de Reasentamiento, tanto a los propietarios de predios afectados como a la comunidad del area de influencia del proyecto</p> <p>4202 Pegado de afiches en lugares estratégicos</p> <p>4203 Participación en reuniones para entregar material informativo</p>	<p>Material de difusión elaborado e impreso:</p> <p>Afiches</p> <p>Trípticos</p> <p>Volantes</p> <p>Stickers</p>

- Cronograma.

ACCIONES DE COMUNICACIÓN	Año 1											
	Mes1	Mes2	Mes3	Mes4	Mes5	Mes6	Mes7	Mes8	Mes9	Mes10	Mes11	Mes12
Elaboración de plan comunicacional	X											
Diseño e impresión material comunicacional	X	X										
Difusión material		X		X			X			X		
Convocatorias Reuniones iniciales		X	X									
Convocatorias Reuniones capacitación		X	X				X				X	
Visitas personalizadas propietarios			X			X			X			X
Afiches	X			X					X			

6. MECANISMO DE ATENCION Y QUEJAS.

6.1.INTRODUCCION.

La construcción de un proyecto de infraestructura vial por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas es un factor importante en el desarrollo vial y socio económico del país. La Subsecretaría Zonal 7, a través de la Dirección Distrital de la Provincia de Zamora Chinchipe, tiene concebido realizar el proyecto de infraestructura vial Rehabilitación, Rectificación y Mejoramiento del IV eje vial, tramo II: Bellavista – Zumba – La Balsa, de 52 Km aproximadamente con ello se pretende mejorar y ampliar la cobertura vial del país en concordancia con las políticas de desarrollo e integración asumidas dentro de los compromisos bilaterales y multilaterales.

El IV eje vial, cobra importancia desde el punto vista de integración entre nuestro país Ecuador con el país vecino el Perú; y de la necesidad de contar con una vía con buen servicio, funcional y segura en las Provincias de Zamora Chinchipe y Loja mejorando la conexión vial Nacional; su implementación es de vital importancia siendo su beneficio el incremento de las actividades económicas y el mejoramiento de calidad de vida de los pobladores de los sectores de Bellavista, Zumba y La Balsa.

Acorde con los requerimientos del BID, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP establece el mecanismo de atención a Reclamos y Quejas (MARQ). El MARQ garantizará que los reclamos, consultas y quejas interpuestos por la población que interactuará con la ejecución del proyecto de infraestructura vial sean gestionados inmediatamente para abordar y/o solucionar cualquier conflicto social o ambiental que se pueda presentar.

Por otra parte, el plan podrá dar a conocer los reclamos de los usuarios y trabajadores afectados negativamente por las actividades propias del proyecto y los actores sociales que necesiten realizar consultas; podrán dar a conocer sus peticiones al Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP, a la empresa contratista y/o a la fiscalización y administración del proyecto, con el objeto obtener una respuesta oportuna, clara, precisa, confiable, veraz e indicando la viabilidad o no, acorde a la realidad del proyecto.

El documento busca dar lineamientos claros sobre el procedimiento de la empresa constructora y MTOP para contar con el mecanismo que le permita manejar quejas y reclamos realizados por parte de los grupos de interés (Pobladores, usuarios, trabajadores y proveedores), el mismo que se describe en el presente informe.

6.2. OBJETIVOS.

- **Objetivo General:**

- ✓ Gestionar de manera oportuna las consultas, afectaciones, quejas y reclamos que se generaría a los grupos de interés o actores sociales al ejecutar el proyecto de infraestructura vial, Rehabilitación, Rectificación y Mejoramiento del eje Vial IV, tramo 2: de la Vía Bellavista – Zumba – La Balsa.

- **Objetivos Específicos:**

- ✓ Proveer el acceso a los actores sociales que deseen elevar una queja o reclamo, debido a las acciones que se desarrollan al ejecutar el proyecto vial, a través de la Recepción de reclamos físicos (en base a un formulario normalizado entre las entidades competentes).
- ✓ Contar con acciones para que el proyecto de infraestructura vial haga público el mecanismo de quejas y reclamos para que los actores sociales del proyecto conozcan los medios que aseguran su funcionamiento y aplicación.
- ✓ Desarrollar e identificar las partes del proceso, que involucre y sea aplicado en cada caso de queja o reclamo de los actores sociales del proyecto de infraestructura vial.
- ✓ Plantear un proceso que gestione las distintas quejas y/o reclamos y proceder a la respectiva solución o acuerdo con los actores sociales o partes interesadas que se vinculan con el proyecto de infraestructura vial a desarrollar.

6.3. ANALISIS DE ALTERNATIVAS.

Del análisis de la información que desarrolló WALSH-Ecuador en el año 2019 con respecto al mecanismo de recepción de quejas y reclamos para el proyecto de infraestructura vial, se establece las siguientes acciones las mismas que describen lo siguiente:

- Creación de línea de telefonía fija a modo de SOS, en el costado de las vías intervenidas/campamentos de la constructora o asentamientos.
- Recepción de reclamos físicos (en base a un formulario normalizado entre las entidades competentes).
- Gestor Social (con relacionadores comunitarios que pueden informar de manera eficaz, en tiempo real y oportunamente, las posibles soluciones a darse o existentes).

De las acciones enunciadas, se considera que la alternativa viable será el que se recepte los reclamos y quejas, por medio de instalación de buzones en las oficinas del

Constructor, Fiscalizador, Direcciones Distritales del MTOP Loja y Zamora Chinchipe. El instrumento que se utiliza sería un formulario normalizado que estará a disposición de las partes interesadas (población, trabajadores, etc.) en las oficinas descritas, tanto en formato físico como por medios electrónicos (página web del MTOP).

6.4. PROGRAMA DE GESTION DE QUEJAS.

6.4.1. Canales Previstos.

Los canales previstos son:

- Buzón en las oficinas del contratista y fiscalización, Oficinas de la Dirección Distritales de Loja y Zamora Chinchipe del MTOP.
- Creación de la línea telefónica fija de reclamos y quejas de la Subsecretaría Zonal 7 de Loja MTOP.
- Creación de la línea telefónica de reclamos y quejas en la Dirección Distrital de Zamora Chinchipe del MTOP.
- Creación de un correo de quejas y reclamos a través del correo electrónico institucional del MTOP.

6.4.2. Desarrollo.

Lugar de aplicación:	Áreas de influencia directa e indirecta del proyecto vial.
Responsables:	Contratista: Responsable de la recepción, compilación, análisis de la información, respuesta a reclamos y quejas y elaboración de informes.
	Técnico Ambiental y/o Social: Responsable de la recepción, compilación, análisis de la información, respuesta a reclamos y quejas y elaboración de informes.
	Fiscalización: Responsable de la recepción, compilación, análisis de la información, respuesta a reclamos y quejas y aprobación de informes.
	Supervisor: Responsable de la revisión de informes.
	Dirección Provincial de Zamora Chinchipe MTOP (Administrador del Contrato): Responsable de la recepción,

	levantamiento de información y análisis para dar solución, además del seguimiento, control, aprobación del informe y oficialización de la respuesta.
Impactos identificados:	Afectaciones negativas que ocasiona las actividades del proyecto de infraestructura Vial a los usuarios y trabajadores.
	Inquietudes que pueden tener los usuarios y trabajadores por las actividades directas del proyecto.
Medidas propuestas	Conformación del Comité de Atención al Usuario: El comité estará conformado por un delegado del Contratista, Fiscalizador, Supervisor, supervisor ambiental y el administrador del contrato (MTOPI)
	Instalación de buzones de recepción de quejas. Acorde a los requerimientos del BID, dentro del mecanismo de Reclamos y Quejas se implementará los buzones y las vías de atención a los usuarios y trabajadores del proyecto.
	Se colocará buzones en las oficinas del contratista, fiscalización, y oficinas de la Dirección Distrital de Zamora Chinchipe del MTOPI.
	Difundir información del buzón de quejas en los canales oficiales de la entidad (web, Facebook y twitter), comunicados radiales y perifoneo en la zona del proyecto vial; para que los usuarios, trabajadores y público en general tenga conocimiento del servicio que se presta de los lugares donde se ubican los buzones.
	Instrumento de Registro de quejas realizadas a través de los mecanismos disponibles por parte de los usuarios, trabajadores y público en general.

	<p>Se elaborarán los registros del número de quejas que se recibirán.</p>
	<p>Se revisa y analiza las quejas, opiniones, reclamos que existan. Todas las quejas y reclamos deben tener una respuesta.</p>
	<p>En el caso en el que la queja no se puede manejar entre el Contratista, la fiscalización y el MTOP; el interesado podrá exponer su reclamo antela Defensoría del pueblo.</p>
	<p>Se deberá Elaborar y aprobarel Informe de quejas.</p>
<p>Mecanismo</p>	<p>El Mecanismo deberá contar con una herramienta eficiente para la recolección, el seguimiento y la notificación de las quejas y reclamos. El proceso se documentará mediante un registro de quejas (en un archivo físico y en una base de datos). El procedimiento se iniciacón que se presente la denuncia (de manera oral o escrita) por el peticionario.</p> <p>Se realizará la inspección del área afectada o lugar producto del reclamo o queja.</p> <p>Si la queja o reclamo demanda una investigación, la respuesta incluirá información sobre el proceso de la investigación.</p> <p>Se analizará por la parte pertinente la evidencias de la queja o reclamo.</p> <p>La parte pertinente elaborará el Informe de afectación y/o reclamo (aceptación y/o rechazo).</p> <p>El proceso termina con el cierre y la conformidad en la resolución de ambas partes (el demandante y el Proyecto). Las partes firmarán actas con los respectivos acuerdos a cumplir.</p>
<p>Indicadores:</p>	<p>Número de reclamos receptados / número de actas legalizadas con acuerdos.</p>

Medios de verificación:	Contrato de ejecución de obra
	Registro de reclamos / quejas
	Registro de actas con acuerdos
	Registro fotográfico
	Informes de Quejas y reclamos
	Actas de acuerdos
Plazo	Permanente durante la ejecución del proyecto vial

6.5. FASES DEL MECANISMO.

Para la implementación y funcionamiento del servicio de reclamos y quejas se considerarán tres fases:

6.5.1. Fase de Preparación.

- **Procedimiento.**
 - ✓ Se cumplirá con el procedimiento sistematizado para la implementación del MARQ. En el que conste el formato de registro de quejas y reclamos que se anexa en el presente plan.
 - ✓ En el marco del Plan de Comunicación y Capacitación, previo al inicio de los trabajos el MTOP conjuntamente con la Fiscalización del proyecto, programará y realizará varias reuniones informativas en la que se dará a conocer la implementación del mecanismo de reclamos y quejas (procedimientos, canales disponibles, plazos, formatos, etc.).
 - ✓ Para la recepción de las quejas y reclamos se instalarán los respectivos buzones en sitios anteriormente señalados.
 - ✓ Se contará con un rótulo de identificación del proyecto, en el que se colocará la página web del Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP, donde estará disponible el formato de registro de quejas y reclamos.

- ✓ En la reunión informativa, comunicado radial y perifoneo en las poblaciones, se dará a conocer a las autoridades locales, usuarios y población asentada en el área de influencia directa del proyecto la implementación del sistema y la ubicación de los buzones y disponibilidad de otros canales para que se presenten las quejas, reclamos e inquietudes de los actores sociales.
- ✓ Se informará de la implementación del buzón de quejas y reclamos en las charlas de inducción que se realiza previo al inicio de las jornadas de trabajo.

- **Responsables.**

- ✓ Dirección Provincial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de Loja y Zamora Chinchipe: Supervisará la ejecución de las reuniones informativas dirigidas a los trabajadores, autoridades locales, usuarios y población asentada en el área de influencia directa del proyecto.
- ✓ Empresa Constructora. Ejecutará las reuniones informativas para la divulgación del MAQR dirigidas a los trabajadores, autoridades locales, usuarios y población asentada en el área de influencia directa del proyecto.
- ✓ Fiscalización: Realizará el seguimiento y control de la ejecución de todos los componentes establecidos en el procedimiento.

- **Medios de Verificación.**

- ✓ Registro fotográfico de los buzones
- ✓ Registro de firmas de los pobladores asistentes a la reunión informativa que se realizará previo el inicio de la ejecución del proyecto en diferentes sectores.
- ✓ Registro de firmas de los trabajadores asistentes a las charlas de inducción que se realizan previo al inicio de la ejecución del proyecto.

6.5.2. Fase de Ejecución.

- **Procedimiento.**

- ✓ Se realizará por parte de la constructora la compilación de la información con una periodicidad semanal con la ayuda de la fiscalización del proyecto.
- ✓ El Comité de Atención al Usuario, procesará y analizará las opiniones emitidas por los usuarios y/o trabajadores del proyecto con una periodicidad quincenal.
- ✓ La parte pertinente preparará las respuestas en un plazo máximo de 30 días hábiles.
- ✓ La fiscalización deberá reportar las gestiones realizadas en los informes mensuales sobre quejas y reclamos.
- ✓ Se remitirá informes semestrales al BID que incluirán en anexo el registro de las quejas y reclamos recibidos.

- ✓ En caso de que el Comité de Atención al Usuario no pueda resolver, en el marco de sus capacidades y competencias la queja o reclamo; el usuario podrá elevar su queja o reclamo al Administrador del Contrato para que pueda resolver sobre el mismo en un plazo no mayor a 7 días hábiles; informando del mismo al BID.

- **Responsables**

- ✓ Administrador y Supervisor del proyecto (MTOP): Supervisará la ejecución de las actividades establecidas para esta etapa.
- ✓ Superintendente de la obra (contratista): Responsable de la recepción, compilación, análisis de la información y respuesta a reclamos y quejas.
- ✓ Fiscalizador de la obra (contratado): Responsable de la recepción, compilación, análisis de la información y respuesta a reclamos y quejas.
- ✓ Dirección provincial de Zamora Chinchipe MTOP (Administrador del Contrato): Responsable de la recepción, levantamiento de información y análisis para dar solución, además del seguimiento, control y oficialización de la respuesta.
- ✓ Técnicos ambientales de la constructora, fiscalización y supervisión: elaboración de informes de cumplimiento de este procedimiento.

- **Indicadores**

- ✓ Número de reclamos receptados / Número de reclamos solucionados.
- ✓ Adicionalmente se reportará las encuestas de satisfacción a los servicios brindados en el proyecto.

- **Medios de verificación**

- ✓ Registro de las quejas y reclamos recibidos.
- ✓ Registro de respuestas emitidas.
- ✓ Informes Trimestrales y semestrales presentados.

6.5.3. Fase de Cierre.

- **Procedimiento**

- ✓ Los buzones de quejas y reclamos se cerrarán luego de la firma del acta de entrega recepción provisional del proyecto. Para posteriores quejas y reclamos (durante las fases de operación y mantenimiento), el Gobierno de Ecuador dispone de un sistema de atención de quejas, sugerencias o solicitud de información que conecta todas las entidades gubernamentales y al que se puede acceder por medio del siguiente link:

<https://aplicaciones.administracionpublica.gob.ec/>.

- ✓ Se realizará actividades de divulgación a los actores sociales sobre el nuevo canal de atención de quejas y reclamos antes de culminar la fase de cierre.
- ✓ Se deberá presentar como parte de informe de cierre ambiental del proyecto un informe de las gestiones realizadas, donde se incluya los medios verificación de lo actuado.

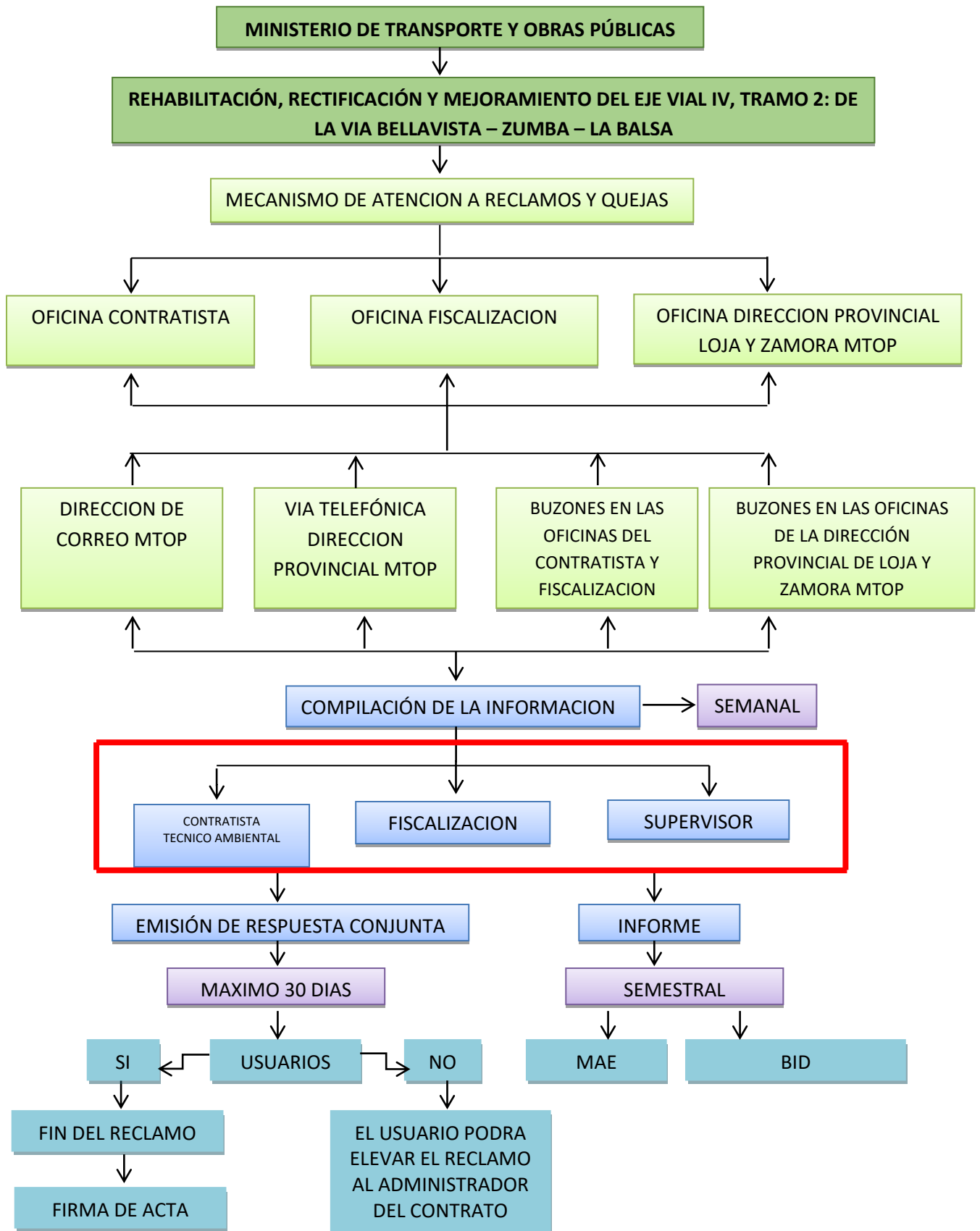
- **Responsables**

- ✓ Administrador y Supervisor del proyecto (MTOP): Supervisará la ejecución de las actividades establecidas para esta etapa.
- ✓ Superintendente de la obra (contratista): Divulgación del mecanismo de reclamos y quejas para la etapa de operación y mantenimiento.
- ✓ Fiscalizador de la obra (contratado): Supervisar el cumplimiento del proceso de divulgación del mecanismo de reclamos y quejas para la etapa de operación y mantenimiento.
- ✓ Técnicos ambientales de la constructora, fiscalización y supervisión: Elaboración de informe de cierre de los buzones.



- **Medios de Verificación.**

- ✓ Informe ambiental de cierre de los buzones.



FLUJOGRAMA DEL PROCEDIMIENTO DE MECANISMO DE ATENCION DE RECLAMOS Y QUEJAS



ANEXO 1. FORMATO DE REGISTRO DE ASISTENCIA CHARLAS Y CAPACITACION.

 <p>Ministerio de Transporte y Obras Públicas</p>	<p>REHABILITACIÓN, RECTIFICACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL EJE VIAL IV, TRAMO 2: DE LA VIA BELLAVISTA – ZUMBA – LA BALSA</p>	 <p>BID Mejorando vidas</p>
REGISTRO DE ASISTENCIA A TALLER DE CAPACITACION		
TEMA:		
FECHA:		HORA:
INSTRUCTOR:		
NOMBRE Y APELLIDO	N° DE CEDULA	FIRMA
FIRMA DE RESPONSABILIDAD:		

ANEXO 2. FORMATO DE REGISTRO DE QUEJAS Y RECLAMOS

 <p>Ministerio de Transporte y Obras Públicas</p>	<p align="center">REHABILITACIÓN, RECTIFICACIÓN Y MEJORAMIENTO DEL EJE VIAL IV, TRAMO 2: DE LA VIA BELLAVISTA – ZUMBA – LA BALSA</p>		 <p>BID Mejorando vidas</p>
<p align="center">REGISTRO DE QUEJAS Y RECLAMOS</p>			
<p>LUGAR:</p>			
<p>FECHA:</p>			
<p align="center">Nombres y Apellidos</p>	<p align="center">Cédula</p>	<p align="center">Comunidad / Organización</p>	<p align="center">Firma</p>
<p>QUEJAS Y/O RECLAMOS:</p>			
<p align="center">Nombres y Apellidos</p>	<p align="center">Cédula</p>	<p align="center">Comunidad / Organización</p>	<p align="center">Firma</p>
<p>QUEJAS Y/O RECLAMOS:</p>			

7. MONITOREO.

El Mecanismos de Monitoreo se orienta a encauzar el proceso de ejecución para el cumplimiento de los objetivos del Plan de Reasentamiento y que las personas reasentadas logren restablecer sus medios de vida.

Su implementación está bajo la responsabilidad del ejecutor del proyecto, y deberá realizarse de forma paralela al proceso de reasentamiento. Se establecen indicadores de monitoreo y evaluación, así como los lineamientos en cuanto a la participación y reportes a las partes interesadas en el resultado, efectos e impactos del reasentamiento involuntario causado por el desarrollo del proyecto vial.

Mediante el programa de monitoreo se busca analizar la eficiencia y eficacia de las medidas de mitigación y compensación expuestas en este documento, lo que permitirá, si se requiere, ajustarlo a las nuevas condiciones que se vayan presentando durante la ejecución del mismo, para alcanzar los objetivos definidos en cada una de las medidas compensatorias acordadas.

Se entiende el Monitoreo como el procedimiento sistemático que permitirá comprobar la efectividad y eficiencia del proceso de ejecución del plan de reasentamiento, para identificar los logros, nivel de avance, debilidades y recomendar medidas correctivas para optimizar los resultados deseados.

El monitoreo debe ser sistemático de manera que permita:

- Determinar el progreso de la ejecución de los planes,
- Dar retroalimentación a actores involucrados, y
- Recomendar acciones correctivas para abordar problemas que afecten a los planes.

El Monitoreo es un proceso continuo de análisis, observación y sugerencias de ajustes para asegurar que el proyecto está encarrilado para alcanzar sus resultados planificados.

En la siguiente matriz se presenta una estructura general del programa de monitoreo con base en las medidas de mitigación y compensación propuestas. Se establecen los indicadores de seguimiento y los medios de verificación para las medidas propuestas.

- Desarrollo

Medidas a monitorear	Indicadores de monitoreo	Medios de verificación
Compensación por expropiación de predios a valor de reposición	-% de escrituras de expropiación firmadas y pagadas -% de reclamos levantados y no resueltos por los dueños de los terrenos afectados	Escritura pública firmada y notariada
Reubicación de pobladores y restitución de su calidad de.	% de pobladores se han reubicado y reestablecido su calidad de vida.	-Informes de reubicación de los afectados -Actas de satisfacción de los comerciantes

Un aspecto fundamental del proceso de monitoreo es que debe ser participativo y consensuado para que los análisis que se produzcan y los resultados que se generen sean aceptados con confianza por las partes involucradas.

8. CRONOGRAMA DEL PLAN DE REASENTAMIENTO.

PROGRAMAS DEL PLAN DE REASENTAMIENTO	Año 1											
	Mes1	Mes2	Mes3	Mes4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Cod.1000 PROGRAMA IDENTIFICACION DE AFECTADOS												
C. 1100 Identificación de afectados	X											
C. 1200 Categorización de Grupos	X											
C.1300 Consulta a los afectados para determinar la opción de reasentamiento caso por caso	X											
C.1400 Reelaboración de categorización de grupos posterior a la retroalimentación de la consulta a los afectados	X											
C. 1500 Elaboración de un calendario de gestión: aplicación de medidas para facilitar la transición a corto y mediano plazo, programas de asistencia, consulta con las partes y monitoreo	X											
Cod. 2000 PROGRAMA DE AFECTACIONES												
C.2100 Acciones con Propietarios que No necesitan un terreno nuevo		X	X			X		X			X	X
C.2200 Propietarios, Necesita un Terreno Nuevo			X	X				X			X	

9. PRESUPUESTO.

Presupuesto de Actividades del Plan de Reasentamiento

PROGRAMA	ACCIONES	COSTOS POR CASO	NUMERO ESTIMADO DE CASOS	PRESUPUESTO
Cod.2000 PROGRAMA DE AFECTACIONES	Cod.2100 Acciones con Propietarios que No necesitan un terreno nuevo	<ul style="list-style-type: none"> • Casa Temporal (\$300/m): \$ 3.600,00 • Casa Nueva: \$15.000 • Mudanzas: \$1.000 • Perdidas Productivas (\$250/m por 1 yr): \$3.000 • Acercamientos/Seguimiento \$100 Total: \$ 21.700	15	\$ 325.000
	Cod.2200 Acciones con Propietarios, Necesita un Terreno Nuevo	<ul style="list-style-type: none"> • Casa Temporal (\$300/m por 3 meses): \$900 • Casa y Terreno Nueva: \$25.000 • Mudanzas: \$500 • Perdidas Productivas (\$250/m por 3 meses): \$750 • Acercamientos/Seguimiento \$100 Total: \$27.250	4	\$ 109.000
	Cod. 2300 Acciones con personas que No son Propietarios	<ul style="list-style-type: none"> • Casa Temporal (\$300/m por 1 año): \$3.600 • Mudanzas: \$500 • Pérdidas Productivas (\$250/m por 3 meses): \$750 • Acercamientos/Seguimiento \$300 Total: \$5150	3	\$15450

	Cód. 2400 Acciones con personas que tienen Reasentamiento Temporal	<ul style="list-style-type: none"> • Casa Temporal (\$300/m por 6 meses): \$1.800 • Mudanzas: \$1.000 • Perdidas Productivas (\$250/m por 6 meses): \$1.500 • Acercamientos/Seguimiento \$300 Total: \$4.600	20	92.000
		GastosAdministrativos		\$ 150000
		TOTAL		\$691.450
PROGRAMA	ACCIONES	COSTOS POR CASO	NUMERO ESTIMADO DE CASOS	PRESUPUESTO
Cod.3000 RESTITUCIÓN MEDIOS DE VIDA	Cod.3100 Acciones con Grupos de Categorías de Vulnerabilidad*: -Adulto Mayor (29) -Madres Solteras(3) -Mujer cabeza de hogar (4) -Persona con discapacidad física -Persona con discapacidad mental (9) -Persona con enfermedadescatastróficas(2)	<ul style="list-style-type: none"> • Procesos de comunicación y visitas mensual: \$100 • Asistencia tramitación mensual: \$100 • Asistencia inclusión programas sociales: \$300 • Asistencia movilidad mensual: \$200 Total: \$700	48	\$33600. Gastosmensuales. Cálculo anual: \$403.200
		GastosAdministrativos		\$ 60000
		TOTAL		\$463200

PROGRAMA	ACCIONES	PRESUPUESTO
<p style="text-align: center;">Cod.1000</p> <p style="text-align: center;">IDENTIFICACIÓN DE AFECTADOS</p>	Cod.1100 Identificación de las personas que tienen viviendas o negocios directamente afectados por la construcción de la vía quienes deberían evacuar sus lugares de hábitat de forma permanente o temporal	\$ 700
	Cod.1200 Categorización de grupos para reasentamiento tipologías:	\$ 200
	Cod.1300 Consulta a los afectados para determinar la opción de reasentamiento caso por caso.	\$ 2000
	Cod.1400 Reelaboración de categorización de grupos posterior a la retroalimentación de la consulta a los afectados	\$400
	Cod. 1500 Elaboración de un calendario de gestión: aplicación de medidas para facilitar la transición a corto y mediano plazo, programas de asistencia, consulta con las partes y monitoreo	\$200
	GastosAdministrativos	2000
	TOTAL	\$ 5500

10.ANEXOS.

ANEXO I

ESTRATEGIAS PARA REDUCIR IMPACTOS A PERSONAS AFECTADAS⁷

1.1 Definición de Ruta

El MTOP tuvo como criterio central evitar los impactos en viviendas y negocios cuando se evaluó alternativas para la ruta. Gran parte de la alineación actual de la carretera tiene casas que se construyeron justo al lado de la carretera, y tendrían que ser removidas para facilitar la construcción de la nueva carretera. En la ciudad de Zumba, para evitar afectar a numerosas viviendas y negocios de zona, se optó por variantes que pasan por zonas menos pobladas. Consecuentemente, muchos casos de personas que hubieran sido potencialmente afectadas fueron evitados en esta fase.

1.2 Medias de Estabilización para Proteger la Vía y Viviendas

El MTOP incorporará medidas para proteger la vía y las viviendas durante la construcción y para la fase de operación de la vía. Estas medidas protegerán a las personas que viven fuera del área de afectación del Proyecto, pero que han sido impactadas históricamente por derrumbes y aluviones provocados por la presencia de la vía.

1.3 Estudio de Afectaciones de Predios

Una vez que se cuente con el trazado definitivo y el estudio topográfico correspondiente donde se definan claramente el área y límites de cada predio, MTOP realizará el estudio definitivo de afectaciones a través de un censo de los predios a ser afectados en base a la normativa ecuatoriana. Este estudio incluirá la valoración del terreno, estructuras y mejoras que existan en el predio.

La base legal para la determinación de la afectación de los predios es la siguiente:

- Reglamento Ley Sistema Infraestructura Vial del Transporte Terrestre
- Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial Transporte Terrestre
- Ley Orgánica para la Eficiencia en la Contratación Pública
- Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión de Suelo
- Reglamento Ley de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo
- Código Orgánico Administrativo
- Acuerdo Ministerial No. 001-19 MIDUVI

El procedimiento se encuentra detallado a continuación:

- Acuerdo ministerial de aprobación y anuncio del proyecto
- Declaratoria de Utilidad Pública

⁷ Walsh, 2019. Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el proyecto de Integración Fronteriza-Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista Zimba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe (REG-L1132)

- Negociación
- Transferencia de dominio

1.4 Programa de Adquisición para la Vía

Este programa tiene por objetivo facilitar el proceso de adquisición de predios por el derecho de vía y a la vez reducir su potencial impacto. Para ello, se presentan las siguientes actividades:

- Evaluar, por parte del MTOP, los diseños de ingeniería para reducir la necesidad de adquisición de propiedad privada, en tanto sea posible, sin comprometer los objetivos del Proyecto.
- MTOP tiene las siguientes políticas de compensación a los dueños de la propiedad:
 - El derecho de vía es 25m en cada lado del eje.
 - Solo el área de afectación hasta los laterales es compensada.
 - Se compensa una franja de 5m adicionales en los laterales que tiene cunetas de coronación.
 - Daño a bienes están compensadas de acuerdo a cifra establecidos.
 - No se cuenta con políticas específicas para reasentamiento ni restitución de medias de vida, pero para este Proyecto MTOP incluirá provisiones y presupuesto para estos casos.
- Facilitar la adquisición de los predios que deberán ser expropiados para el DDV o que se encontrarán inhabilitados por la construcción del proyecto.
 - La Contratista deberá diseñar medidas para el trato directo con los propietarios, arrendatarios y/u ocupantes para la negociación del procedimiento de expropiación y la presentación de los programas de apoyo diseñados para restitución de los medios de vida.
 - Diseñar procedimientos ajustados a la norma y a las políticas de salvaguarda del BID para casos de predios que no se puede tratar directamente.

1.5 Regularización de la Propiedad de Predios

Los predios pueden necesitar ser regularizados ya que en ciertos casos los afectados no tienen títulos de propiedad. Esto permitirá facilitar el proceso adquisición de derecho de vía, donde sea requerido, y el cumplimiento de los derechos de los ciudadanos a acogerse a las indemnizaciones, y programas de reasentamiento y restitución de medios de vida, en los casos que sea necesario. Se incluyen las siguientes actividades, las cuales serán responsabilidad del MTOP:

- Evaluar la tenencia del predio de todos los potenciales afectados por reasentamiento involuntario.
- Donde sea posible, regularizar o actualizar la tenencia del predio, con la participación de las autoridades del cantón Chinchipe y otros poblados.
- Establecer los procedimientos apegados a la norma y a las políticas del BID para los casos en los que no existe propiedad legal sobre el predio a ser adquirido totalmente o parcialmente.

1.6 Medidas para Evitar y Mitigar Casos de Afectados

WALSH proporcionó información a BID, MTOP y su Contratista sobre las ubicaciones de viviendas y negocios dentro del DDV en la fase de diseño. El siguiente Cuadro resume las decisiones para minimizar el impacto a viviendas cerca o dentro de la obra, y minimizar los casos de que ameriten reasentamiento o restitución de medidas de vida.

Cuadro 0-1			
Medidas de Evitar y Mitigar Casos de Afectados			
Mitigación	Ubicación Geográfica	Descripción de Mitigación	Impacto Residual
Evadir o evitar zonas de viviendas y negocios con desvíos.	Variantes en El Progreso, valle del río Isimanchi, Zumba y desvíos menores de los pueblos al sur.	Reducción del número de casos de viviendas y negocios a ser afectados por desvíos en zonas rurales con menos viviendas y negocios.	Media Reducción de casos de reasentamiento y afectación, pero casos remanentes.
Delinear área de intervención en topografía para minimizar casos de afectación viviendas y negocios	DDV	El informe de afectación de predios delinear las áreas de afectación. Determinar áreas de restitución de medios de vida y compensación. Áreas de afectación claramente firmadas para que los equipos de construcción apliquen disposiciones para estas áreas.	Media Que algunas viviendas y negocios no sean evadibles o evitables
Reducción de ancho de diseño de calzado (de 9.2 m a 7.2 m).	DDV	Ancho de calzada, reduce área de afectación, reduce además el número de predios, viviendas y negocios afectados.	Media Reducción de casos de reasentamiento y afectación, pero casos remanentes.
Medidas geotécnicas para controlar erosión, aluviones, derrumbes.	Zonas inestables, Bellavista a El Progreso, valle del río Isimanchi, sitios al sur.	Diseño de cortes y rellenos con mitigación geotécnica en áreas de taludes inestables que puede afectar viviendas y negocios.	Media Reducción de casos de reasentamiento y afectación por riesgo geológico, pero casos remanentes. Posibilidad de fallas por causa naturales, afectaciones a predios.
Ubicar operaciones claves en un campamento y áreas de acopio distante de viviendas.	Cerca de Zumba en un área intervenida	Reducción de casos de reasentamiento temporal al lado de áreas de acopio o áreas improvisados de mantenimiento. Identificar viviendas y ubicar áreas de acopio un mínimo 50 m de distancia.	Bajo Algunas áreas de acopio necesitarán establecerse en la vía cerca de viviendas, y actividades de mantenimiento en la obra cerca de viviendas, que puede requerir reasentamiento temporal.
Sistemas de drenaje.	DDV	Sistemas de drenaje, incluyendo de coronación que protegerán viviendas y	Bajo Lluvias fuertes

Cuadro 0-1			
Medidas de Evitar y Mitigar Casos de Afectados			
Mitigación	Ubicación Geográfica	Descripción de Mitigación	Impacto Residual
		negocios.	exceden la capacidad del sistema de drenaje, daños a la propiedad privada aguas abajo.
Escombreras en zonas estables.	Mapa de escombreras posibles en la descripción del Proyecto.	No escombreras en áreas inestables. Control de depósito de escombros en la construcción.	Bajo Posibilidad de fallas por causas naturales, afectaciones a predios.
Medias de Movilidad	Viviendas y negocios junto a la vía.	Transporte para residentes, programación de trabajo, para facilitar movilidad.	Media La movilidad se verá afectada por el cierre de carreteras, algunas personas necesitarán un reasentamiento temporal.
Movimiento de tierras en áreas de inestabilidad crítica durante la época seca.	Propiedades en las secciones de: Bellavista a El Progreso, Valle del río Isimanchi, sitios al sur de Zumba.	Planificar movimiento de tierras en zonas inestables con altos niveles de precipitación en meses de verano.	Positivo Algunos trabajos de movimiento de tierra en zonas inestables tendrán que realizarse en invierno.
Control de polvo, emisiones y ruido	Residentes en el DDV	Controles de polvo (agua). Minimizar la presencia de maquinaria junto a predios. Presencia de maquinaria en predios con autorización de propietarios.	Bajo Polvo, ruido y emisiones afectarán residentes al lado del DDV.
Programa de revegetación	Todo el DDV	Restauración geomorfológica, capa superficial del suelo, y replantar con plantas de viveros. Que proteja viviendas y negocios cerca de la vía.	Positivo Algunas áreas empinadas pueden no revegetar de manera efectiva y deben mantenerse como estructuras geotécnicas (e.g. cubiertas de hormigón, gaviones, etc.)
Controles de transporte hacia escombreras	Todo el DDV	Control de velocidad. Volquetas con carpas para prevenir polvo derrames en carretera. Control de emisiones.	Bajo Algo de polvo y emisiones será producido por camiones que

Cuadro 0-1			
Medidas de Evitar y Mitigar Casos de Afectados			
Mitigación	Ubicación Geográfica	Descripción de Mitigación	Impacto Residual
			afectarán residentes al lado del DDV temporalmente.
Fuente: WALSH, 2019			

ANEXO II

RESUMEN LÍNEA BASE SOCIAL⁸

El Proyecto se ubica en el Cantón Chinchipe cuya cabecera cantonal es la Ciudad de Zumba. Las parroquias del cantón afectadas por el Proyecto son: Zumba, El Chorro, La Chonta y Pucapamba.

En el 2010 el cantón Chinchipe contaba con una población de 7.473; para el 2020 se estimó un crecimiento a 8.752 habitantes. La parroquia más poblada del cantón es Zumba con 6.878 habitantes seguida por El Chorro (216); La Chonta (261) y Pucapamba (118). La población de la parroquia de Zumba está concentrada en la ciudad de Zumba y se estima un crecimiento a 8.055 para 2020⁹.

La vía existente pasa por los siguientes centros poblados: Bellavista, El Progreso, El Tablón, El Chorro, Pucapamba, La Balsa (poblado fronterizo junto al puente internacional entre Perú-Ecuador). Estos poblados son asentamientos junto a la carretera actual con poblaciones pequeñas. La vía nueva va a evitarlos por desvíos, excepto por Bellavista, donde la vía va a seguir la vía existente y pasará por centro del pueblo. El poblado de Ishimanchi es afectado por el camino actual, pero el nuevo diseño vial evita este poblado con una variante larga incluida por la imposibilidad de obtener un trazado geométrico que cumpla con las guías técnicas del MTOP e inestabilidad geotécnica en El Progreso.

La auto-identificación étnica de la población obtenida durante las entrevistas fue: Mestizo 85%, Blanco 5%, Afroecuatoriano/descendiente 2%, Montubio 2% e Indígena 1%. No se identificaron comunidades ni asentamientos indígenas, ni personas indígenas en el área de influencia directa (AI) del área Proyecto. Los porcentajes de indígenas no sobrepasan el 1% en las diferentes parroquias.

El área se caracteriza por un alto porcentaje de personas vulnerables debido a la migración de la fuerza laboral adulta a otras partes del Ecuador por falta de oportunidades económicas en el cantón.

Las encuestas aplicadas por WALSH en Junio y Julio de 2019 en hogares potencialmente afectados por el Proyecto, se identificaron 48 casos de personas vulnerables dentro de los hogares potencialmente afectados por el proyecto. Es importante notar que al momento en que se llevó a cabo esta encuesta, la ruta y diseño de la vía estaba finalizado. Por lo tanto se estima que número de casos afectados se reduzca después de que se complete la obra.

Las personas vulnerables identificadas incluyeron los siguientes grupos:

- Adulto mayor (+ de 65 años)
- Mujer cabeza de hogar
- Madre soltera
- Persona con discapacidad física

⁸ Walsh, 2019. Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el proyecto de Integración Fronteriza-Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista Zimba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe (REG-L1132)

⁹Censo de Población y Vivienda 2001 y 2010 – INEC

- Persona con discapacidad mental
- Persona con enfermedades catastróficas

La mayor parte de estos casos corresponden a Adultos mayores (29 casos - 60%), personas con discapacidad física, (9 casos - 19%) y mujeres cabeza de hogar (4 casos - 8%), entre las más puntuadas.

Hay una alta concentración de casos de vulnerabilidad cerca de los poblados ubicados cerca de la vía existente, y una concentración baja de casos de vulnerabilidad en zonas rurales (e.g. valle de río Isimanchi). Las personas vulnerables son más susceptibles a sufrir limitaciones en su movilidad, por lo que tienden a vivir cerca de la vía.

El poblado con mayor presencia de personas vulnerables es Bellavista (20 casos). Este poblado – que no es el lugar con más población del proyecto- concentra los casos más recurrentes de adultos mayores. El segundo asentamiento con mayor cantidad de personas vulnerables es Zumba con 18 casos. La distribución de casos de vulnerables por asentamiento se encuentra en la línea base social.

Los poblados que son evitados por la variante en esta sección de la nueva vía, El Progreso e Isimanchi, tiene 32 casos de personas vulnerables, que están excluidos del total de afectados.

La población femenina en las parroquias alcanza un 59% -con excepción de Pucapamba que presenta 31% de población femenina- en algunos casos son además adultos mayores, mujer cabeza de hogar o madre soltera.

No se detectó la presencia de inmigrantes ilegales habitando los hogares de la zona del proyecto.

**ANEXO III - INFORME DE PARTICIPACIÓN SOCIAL SITIOS CRITICOS
CONSIDERADOS COMO VULNERABLES**

DIRECCION DE GESTION SOCIO AMBIENTAL

**INFORME DE PARTICIPACIÓN SOCIAL SITIOS CRITICOS
CONSIDERADOS COMO VULNERABLES**

PROYECTO: BELLAVISTA – ZUMBA – LA BALSA

**Elaborado por: Ing. Cesar Piñeda
Dr. Franco Rengel**

TABLA DE CONTENIDO

	Pág.
1. INFORME DE PARTICIPACION SOCIAL	77
1.1 ANTECEDENTES	77
1.2 OBJETIVO DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL DE CARÁCTER ESPECIFICO	78
1.3 POBLACIÓN OBJETIVO DE LA CONSULTA	78
1.4 METODOLOGÍA	80
1.5 INFORME DE AFECTACIÓN.....	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
1.6 RESULTADOS.....	82
1.7 MARCO LEGAL DE LAS MEDIDAS DE COMPENSACIÓN.....	86
1.8 CONCLUSIONES	87
1.9 RECOMENDACIONES	87

1 INFORME DE SOCIALIZACIÓN ESPECÍFICA (AFECTACIONES SOCIALES VULNERABLES)

ANTECEDENTES:

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el marco de la realización de los Estudios para la Rehabilitación, Rectificación y Mejoramiento del Eje Vial IV, Tramo II: BELLAVISTA – ZUMBA – LA Balsa, ubicado en la provincia de Zamora Chinchipe, a través del equipo conformado por técnicos de la Consultora, Subsecretaría Zonal 7, Dirección de Gestión Socio Ambiental y técnico de apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo – BID, conforme a los compromisos adquiridos, procedió a realizar el primer nivel de participación social, mediante entrevistas y reuniones con autoridades locales, comunidades, organizaciones de base, cooperativas de transporte regional y local, logrando contar con la participación directa de los diferentes actores sociales quienes emitieron criterios sobre el beneficio de la obra, potenciales impactos, preocupaciones e inquietudes respecto de la ejecución de la obra.

En función de la programación para la consulta, se realizó un segundo evento de socialización específico dirigido a los potenciales afectados, determinados como personas vulnerables que están ubicadas en el área de influencia directa del proyecto vial.

El Banco Interamericano de Desarrollo-BID, entidad que financiará la ejecución de la obra, dentro de sus políticas establece el cumplimiento de las Salvaguardas Ambientales y Sociales a fin de asegurar que la población afectada por el proyecto reciba la indemnización y compensación justa y se den soluciones adecuadas a las afectaciones generadas por el proyecto; incluyendo dentro del Plan de Manejo Ambiental planes, programas y medidas para el manejo socio-ambiental desde el inicio de los trabajos, estableciendo los respectivos presupuestos para su implementación.

La afectación sobre el componente socioeconómico se dará por la afectación a viviendas e infraestructuras, comercios, tránsito de personas y vehículos y sobre las actividades laborales, el impacto será moderado y temporal, para mitigar estas afectaciones se plantea incorporar los planes de Reasentamiento Involuntario y Compensación correspondientes.

El levantamiento de la información de las afectaciones sociales se determinaron mediante el uso de fichas en donde se evaluó a los propietarios y posesionarios de los predios afectados por efecto de la ejecución de la obra públicas, utilizando un formato que permitió a la Consultora recoger información específica sobre las familias cuyos predios serán afectados por el proyecto.

El presente informe corresponde a una verificación en campo los hallazgos encontrados y presentados en el informe de la Consultora Walsh, en especial a los identificados como vulnerables, 22 casos y dentro de ellos 2 con vulnerabilidad crítica, ubicados en el área

de influencia directa del proyecto, Eje Vial IV, Tramo II: Bellavista-Zumba-La Balsa, provincia de Zamora Chinchipe.

OBJETIVOS DE LA PARTICIPACIÓN SOCIAL DE CARÁCTER ESPECÍFICO:

El objeto de realizar la socialización específica fue dar cumplimiento al compromiso establecido en la Misión de análisis del BID, Programa RG-L1132, realizada del 26 al 30 de agosto de 2019 relacionada con lo siguiente: “Iniciará cuanto antes una consulta específica con las 22 familias afectadas, entre las cuales están personas vulnerables y presentará estos resultados hasta el 08 de septiembre de 2019”.

Informar sobre los impactos sociales directos e indirectos, que potencialmente se generarían por efectos de la realización de obras de rehabilitación, rectificación y mejoramiento de la vía y de su operación.

Conocer problemas, expectativas y capacidad de participación ciudadana para la posible incorporación de propuestas de la población en el proyecto, determinar las medidas adecuadas para prevenir, corregir, mitigar y/o compensar los potenciales impactos, generados como consecuencia de las actividades del proyecto, con la participación de la sociedad civil e instancias gubernamentales locales.

Obtener información de la población vulnerable “directamente afectada por las actividades del proyecto, para su análisis y determinación de las alternativas técnicas, económicas, ambientales y sociales viables”.

POBLACIÓN OBJETO DE LA CONSULTA

La población considerada como vulnerable identificada por la Consultora Walsh, está ubicada en las variaciones que realiza la ingeniería para mejorar las características técnicas del trazado de la vía.

WALSH realizó la identificación y recolección de la información, datos e información geográfica de todas las viviendas y negocios ubicados dentro de un rango de 200 metros desde el eje de la vía, a través de la conjugación de técnicas de investigación cualitativas y cuantitativas. Esto, debido a que no se contó con información clara sobre el trazado definitivo de la vía (dentro de la fase de campo) y la posibilidad de que existan cambios conforme avanza el diseño del proyecto.

A través de este trabajo, la Consultora Walsh identifica los casos potenciales de afectación, reasentamiento y vulnerabilidad.

Según datos constantes en el informe presentado por Walsh, de manera general se menciona que se encontraron un total de 48 casos de personas vulnerables dentro de los hogares afectados por el proyecto. De estos, la mayor parte corresponden a adultos mayores, 29 casos (60%), seguido por personas con discapacidad física, 9 (19%) y mujeres cabeza de hogar 4 (8%), entre los principales. Esta información fue tomada del acápite 7.2 Análisis de Vulnerabilidad Social, de la Línea Base Social.

Adicionalmente, es preciso mencionar que existe un total de 22 hogares que requerirán reasentamiento involuntario por estar dentro del área de la vía y obras asociadas (incluyendo una franja de diez (10) metros de seguridad) de los cuales dos (2) hogares corresponden a casos de vulnerabilidad crítica, siendo necesario aplicar la política de reasentamiento involuntario acordado entre las partes.

En la siguiente tabla se presentan las principales características de los casos que requerirán reasentamiento involuntario.

Cuadro 1-1			
Casos de Reasentamientos Involuntarios			
Comunidad	Tipo	Este	Norte
El Chorro	Vivienda ocupada	710341	9454452
El Chorro	Vivienda ocupada	709955	9457291
Las Cidras	Vivienda ocupada	707959	9464773
Zumba	Vivienda ocupada	707703	9463112
Zumba	Vivienda ocupada	707555	9463867
Ramos	Vivienda ocupada	706002	9461018
El Rejo	Vivienda ocupada	706108	9461678
Zumba	Vivienda ocupada	707475	9464063
Zumba	Vivienda ocupada	707532	9464308
Bellavista	Vivienda ocupada	710176	9473338
Bellavista	Vivienda ocupada	710129	9473310
Bellavista	Vivienda	710083	9473288

	ocupada		
Bellavista	Vivienda ocupada	710100	9473297
Bellavista	Vivienda ocupada	710172	9473340
Progreso Alto	Vivienda ocupada	708962	9472087
La Balsa	Vivienda ocupada	708915	9449566
El Tablón	Vivienda ocupada	709278	9458677
El Tablón	Vivienda ocupada	709236	9458727
El Tablón	Vivienda ocupada	709249	9458703
El Tablón	Vivienda ocupada	709064	9458844
El Chorro	Vivienda ocupada	708765	9459049
Bellavista	Vivienda ocupada	709485	9473007
Fuente: WALSH, 2019			

Los casos resaltados, corresponden a las viviendas con presencia de vulnerables.

METODOLOGÍA:

La metodología utilizada para la socialización específica de los 22 casos identificados como vulnerables por la consultora Walsh, fue realizar una verificación en sitio de los casos considerados como vulnerables utilizando la información georeferenciada de la consultora la cual se implantó en el trazado definitivo entregado por la consultora Cordero, mismo que a la fecha del levantamiento de la información de campo de Walsh no estaba definido.

Conforme a lo recomendado por Walsh se realizó una verificación de la información de los 22 casos de vulnerabilidad en sitio contando para ello con el trazado definido, sección

típica de la vía y laterales que se considera como el área de influencia directa del proyecto dentro de la cual se establecerían las potenciales afectaciones.

En la medida en que el proyecto plantea su variación respecto de los trazados realizados en los estudios ejecutados en 2002 y 2012, el trabajo de campo se enfocó en entrevistas a los potenciales afectados identificados por la Consultora Walsh, con el fin de conocer su actitud respecto a la afectación y las alternativas de solución y/o compensación.

El presente informe considera las actividades desarrolladas para cumplir con los objetivos del evento de socialización específica solicitada por el BID:

- Se procedió a trasladar el número de casos de vulnerabilidad que identificó la consultora Walsh con el polígono de afectación directa del proyecto de infraestructura vial.
- Los casos de vulnerabilidad que se encuentran dentro del polígono del área de afectación directa, se procedieron a ubicarlos en imágenes satelitales del sector y en el sitio.

El desarrollo de los aspectos detallados a través de una síntesis y análisis de información permitieron la elaboración del presente informe, tomando en cuenta lo siguiente:

- Las afectaciones están determinadas en los tramos de vía donde de acuerdo al trazado geométricos establecido determina la necesidad de diseñar variantes a la vía, o por la conformación de la sección típica de la clase de vía establecida para proyecto Bellavista – Zumba – La Balsa.
- Ubicados los sitios de potencial afectación, se realizó un recorrido de campo en base al abscisado del proyecto, se identificaron los sitios y abscisas que delimitan las afectaciones y la identificación de los propietarios calificados como vulnerables.
- Se realizó la investigación de los costos de los terrenos, edificaciones en las municipalidades a donde pertenece el predio afectado, también se realizó una consulta de los costos de predios a propietarios y moradores de la zona.
- La información oficial (referencial) de los valores de los predios e infraestructuras a ser afectadas la Consultora Cordero deberá incluir en el Informe de Afectaciones del proyecto integral, mismos que deberán sustentados documentalmente.

Los sitios identificados como afectaciones vulnerables del proyecto se presentan en la **Error! Reference source not found.:**

TABLA No. 1

PUNTOS GEOGRAFICOS DE HOGARES Y PERSONAS VULNERABLES IDENTIFICADOS EN CONSULTA ESPECÍFICA

Puntos	Coordinás x	Coordinás y	Comunidad	Tipo
Punto 1	710341	9454452	El Chorro	Vivienda ocupada
Punto 2	709955	9457291	El Chorro	Vivienda ocupada
Punto 3	707959	9464773	Las Cidras	Vivienda ocupada
Punto 4	707703	9463112	Zumba	Vivienda ocupada
Punto 5	706108	9461678	El Rejo	Vivienda ocupada
Punto 6	708915	9449566	La Balsa	Vivienda ocupada
Punto 7	709278	9458677	El Tablón	Vivienda ocupada
Punto 8	709249	9458703	El Tablón	Vivienda ocupada

Fuente: Walsh.

Resultados:

Del trabajo de Socialización Específica realizado para determinar el número de personas vulnerables dentro de los hogares que se van a ser afectados por la ejecución del proyecto de infraestructura vial se obtuvieron los siguientes resultados:

Del traslape del trazado de la vía aprobado por el MTOP con el polígono del área de afectación directa del proyecto de infraestructura vial que tiene una superficie de 124 Ha. definido en Qgis, con los 22 hogares de personas vulnerables que se establecieron en el estudio Walsh, se determinó en campo que intersecta con 11 puntos de los cuales a través del análisis de imágenes satelitales del Google Earth actuales, se llegó a establecer la prevalencia de 8 sitios que cuentan con infraestructura (viviendas).

En anexo adjunto, se presentan las imágenes de la ubicación de 14 sitios vulnerables que no intersectan con el área de afectación directa del proyecto de infraestructura vial, identificados por Walsh. (Ver Anexo No. 1)

Los puntos geográficos de los 8 hogares que prevalecen a lo largo de la vía, se encuentran enlistados en la Tabla No. 1 y su caracterización está demostrada en las siguientes imágenes:



Imagen 1. Sector las cidras. Manifiestan que en caso de ejecutar el proyecto se les construya una nueva vivienda o se pague lo justo que permita adquirir una igual a la que poseen.



Imagen 2. Sector de Zumba. Aspiran un reconocimiento justo o se evite afectar toda la casa, de ser posible en obra se mueva el eje de la vía y se construyan obras de protección y /o seguridad.



Imagen 3. Sector El Rejo. Propietario manifiesta estar de acuerdo con el proyecto y aspira se le pague el precio justo por su propiedad, o se vea posibilidad de evitar afectación a su propiedad.



Imagen 4. Sector El Tablón VC, abscisa 34+330. Sra. Emperatriz Núñez, considerada como vulnerable crítica, indica estar de acuerdo con el proyecto, solicita se le construya su vivienda en la parte posterior de su vivienda, cuenta con espacio suficiente y aspira se reconozca precio justo por el área de terreno y cultivos.



<p>Imagen 5. Sector El Tablón. Solicita, se pague lo justo o se construya una nueva casa.</p>	<p>Imagen 6. Sector El Chorro. Manifiesta que su aspiración es que se pague lo justo o se construya una nueva casa con todos los servicios básicos.</p>
	
<p>Imagen 7. Sector El Chorro. Solicita se pague lo justo o se construya una nueva vivienda.</p>	<p>Imagen 8. Sector La Balsa. Se trata de infraestructura que se puede reubicar durante la ejecución de la obra: Caseta de la Agencia Ecuatoriana de Aseguramiento de Agro Calidad, una parada de bus de madera y una urna de la virgen.</p>
	
<p>Imagen 8. Progreso Alto. Vulnerable crítico dos (Walsh). Se verifico en sitio, que no será afectado por la conformación de la sección típica de la vía, es decir quedaría fuera del área de afectación. Propietario señor Milton Jiménez.</p>	

A continuación se hace una descripción de los sitios considerados como vulnerables críticos identificados por la Consultora Walsh.

SITIO VULNERABLE CRÍTICO No. 1:

El sitio definido como Vulnerable Crítico No. 1, se encuentra ubicado en la población de El Tablón entre las abscisas 34+330 – 34+630, propiedad de la señora Emperatriz Núñez. En este sitio se tiene previsto realizar una rectificación al eje de la vía para mejorar el trazado geométrico que brinde mayor seguridad a la circulación vehicular lo que ocasionará la afectación total de la propiedad.

Del diálogo mantenido con la señora propietaria indica no oponerse al proyecto siempre y cuando se le reconozca el pago justo por su terreno, sugiere se le construya una nueva vivienda, la construcción puede ser en su propiedad ya que cuenta con espacio suficiente para ello, está dispuesta a mantener diálogos con el Ministerio previo a la ejecución de la obra para llegar a un acuerdo donde se firmarán los actos administrativos y legales que correspondan en presencia de un abogado y de sus familiares.

Los costos de expropiación tanto en terreno como en estructuras (viviendas, cerramientos, chancheras, etc.) estarán incluidos en el presupuesto del informe de expropiaciones que está elaborando la Consultora Cordero.



SITIO VULNERABLE CRÍTICO No. 2:

El sitio definido como Vulnerable Crítico No. 2, se encuentra ubicado en la población de Bellavistaagundo punto crítico identificado como vulnerable propiedad del señor Milton Jiménez ubicado en las coordenadas 709485 – 9473007, de acuerdo a la verificación del trazado de la vía no intersecta con las secciones ni laterales del proyecto, es decir queda fuera de la afectación.

	
<p>Propiedad del señor Milton Jiménez, considerado como crítico en el informe de Walsh. Verificado el trazado y la sección de la vía, queda fuera del área de afectación directa.</p>	<p>Propiedad del señor Milton Jiménez.</p>

MARCO LEGAL DE LAS MEDIDAS DE COMPENSACIÓN

El estudio de Impacto Ambiental a ser implementado en la ejecución de los trabajos del proyecto: Eje Vial IV, Tramo II: BELLAVISTA – ZUMBA – LA BALSA, en su Plan de Manejo Ambiental contemplará planes, programas y medidas para la prevenir, mitigar y/o compensar los impactos socio-ambientales que se generarán por la ejecución de la obra. Dentro del Plan de Manejo Ambiental y Social de la obra se incluirán los planes: Afectaciones e Indemnizaciones, Plan de Reasentamiento Involuntario y Plan de Compensación Ambiental y Social, cuya implementación estará a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, conforme a lo que establece el Reglamento de Ley del Sistema Nacional de Infraestructura del Transporte;

Dentro del proceso definido para la expropiación de terrenos, se debe considerar lo siguiente:

A favor del dueño se plantean las siguientes disposiciones:

- Precio comercial a la fecha de adquisición
- Valor de las mejoras puestas por el diseño
- Plusvalía del terreno por depreciación monetaria
- Plusvalía por obras del propietario
- Cuantía por desvalorización
- Valor de obras de seguridad de los terrenos marginales
- Valor de los cultivos y ocupaciones temporales

Una vez realizado el diagnóstico y definido el predio o predios a expropiar, el Ministerio de Obras Públicas designará la supervisión y fiscalización del proyecto, quienes serán los encargados de hacer cumplir las disposiciones señaladas anteriormente.

Las disposiciones legales señalan que para el establecimiento de los valores de las indemnizaciones se designarán peritos; las funciones de éstos deben ser coordinadas con las instancias administrativas del contrato de obra.

CONCLUSIONES:

El informe presentado por la Consultora Walsh, responsable de los estudios complementarios solicitados por el BID, estableció 22 casos de afectaciones vulnerables de las cuales dos tienen las características de críticos.

Del traslape del polígono de afectación directa del proyecto de infraestructura vial, con las afectaciones de Walsh, se establece que se intersecta con 11 afectaciones, de las cuales a través del análisis de imágenes satelitales, se determinó un total de hogares afectados y vulnerables de 8 sitios, de los dos sitios críticos vulnerables únicamente se considera el de la señora Emperatriz Núñez por ubicarse dentro del área de afectación directa, el segundo sitio considerado como crítico vulnerable se encuentra fuera de la sección y laterales de la vía.

RECOMENDACIONES:

Para los casos de personas vulnerables dentro de los hogares que se afectarán por el proyecto de infraestructura vial identificados por la Consultora Walsh y resto del tramo vial, se entrevistarán y llenarán las fichas socioeconómicas definitivas y actualizadas para lo cual se designará el Rubro 229-(2)E Socialización – Tramite legal y entrega de expediente para el pago de expropiaciones.

La empresa consultora deberá completar las fichas de afectación de cada propietario del proyecto integral a fin de contar con información que determine los valores de afectación de terrenos e infraestructura.

En el plan de reasentamiento y relacionamiento comunitario, se tomará en cuenta los sitios vulnerables críticos a fin considerar la medida concensuada con la propietaria del inmueble determinado como vulnerable crítico, Sra. Emperatriz Núñez. (construcción de nueva vivienda).

Previo a la ejecución de la obra, a través de la fiscalización que realizará el replanteo del proyecto se verificará en sitio y se determinará la real afectación de viviendas, predios y/u otras infraestructuras para la aplicación de las medidas de prevención, mitigación y/o compensación que correspondan; debiendo además establecer las respectivas medidas de seguridad para la población y usuarios de la vía.

ACCION	NOMBRE	FIRMA	CARGO
Elaborado por:	Dr. Franco Rengel S. Ing. César Piñeda A.		Supervisor Ambiental Técnico Ambiental Zonal
Revisado por:	Lic. Marcia Vizquete V.		Directora Gestión Socio Ambiental

ANEXO No. 1

IMÁGENES DE LA UBICACIÓN DE 14 DE LOS 22 SITIOS VULNERABLES IDENTIFICADOS POR LA CONSULTORA WALSH QUE NO INTERSECTAN CON EL ÁREA DE AFECTACIÓN DIRECTA DEL PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA VIAL: BELLAVISTA – ZUMBA – LA BALSA



	
<p>Imagen 1.</p>	<p>Imagen 2.</p>



Imagen 3.



Imagen 4.



Imagen 5.



Imagen 6.



Imagen 7.



Imagen 8.



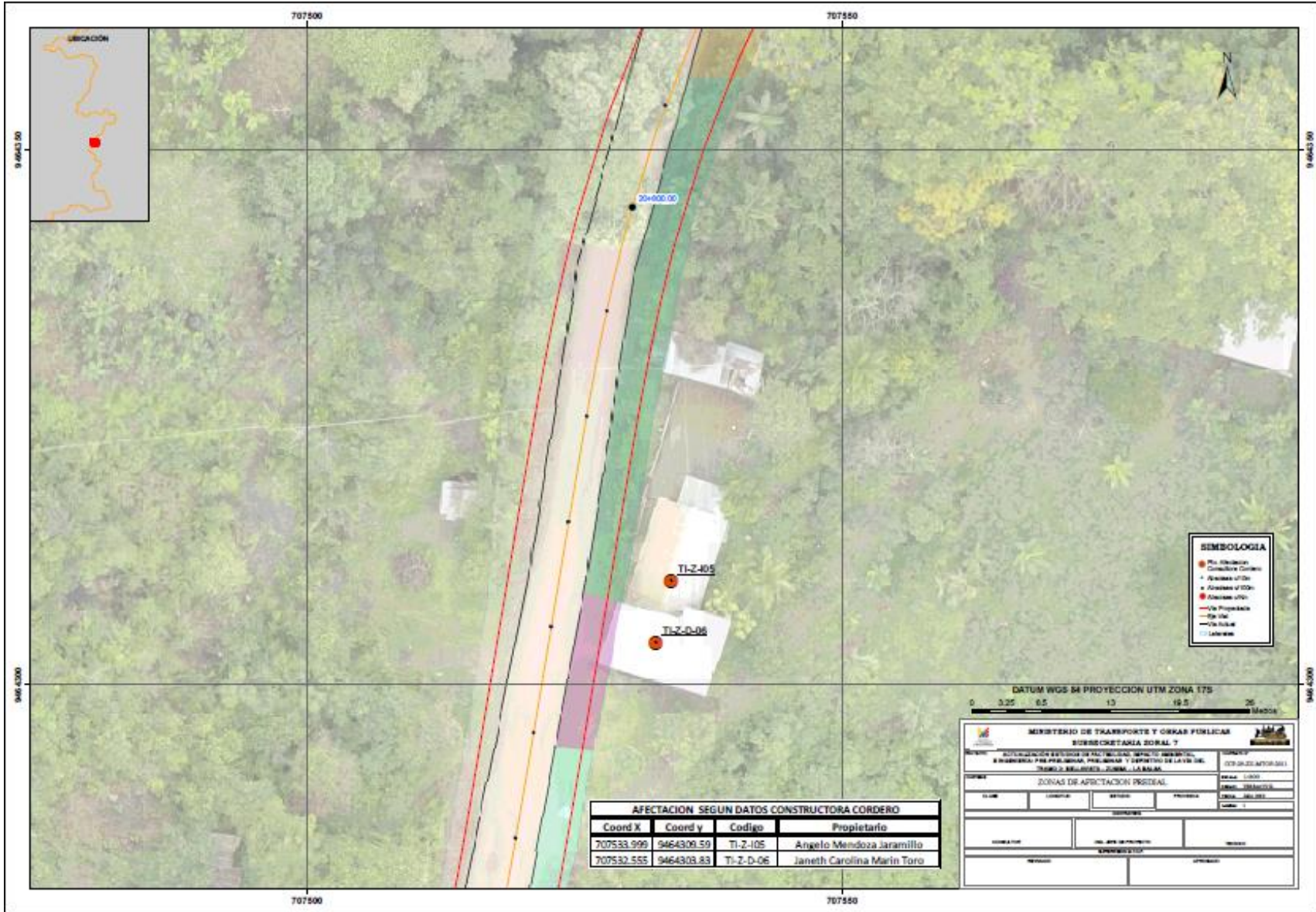
Imagen 9.



Imágenes 10.

ANEXO IV. MAPAS DE PROPIETARIOS AFECTADOS-PRELIMINAR





SIMBOLOGIA

- Pto. Afectación
- Límite de Construcción
- Límite de UTO
- Límite de EDO
- Límite de UTO
- Límite de Propiedad
- Límite de Calle
- Límite de Lote
- Límite de Lote

DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S
 0 3.25 6.5 13 19.5 26
 Metros

AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO

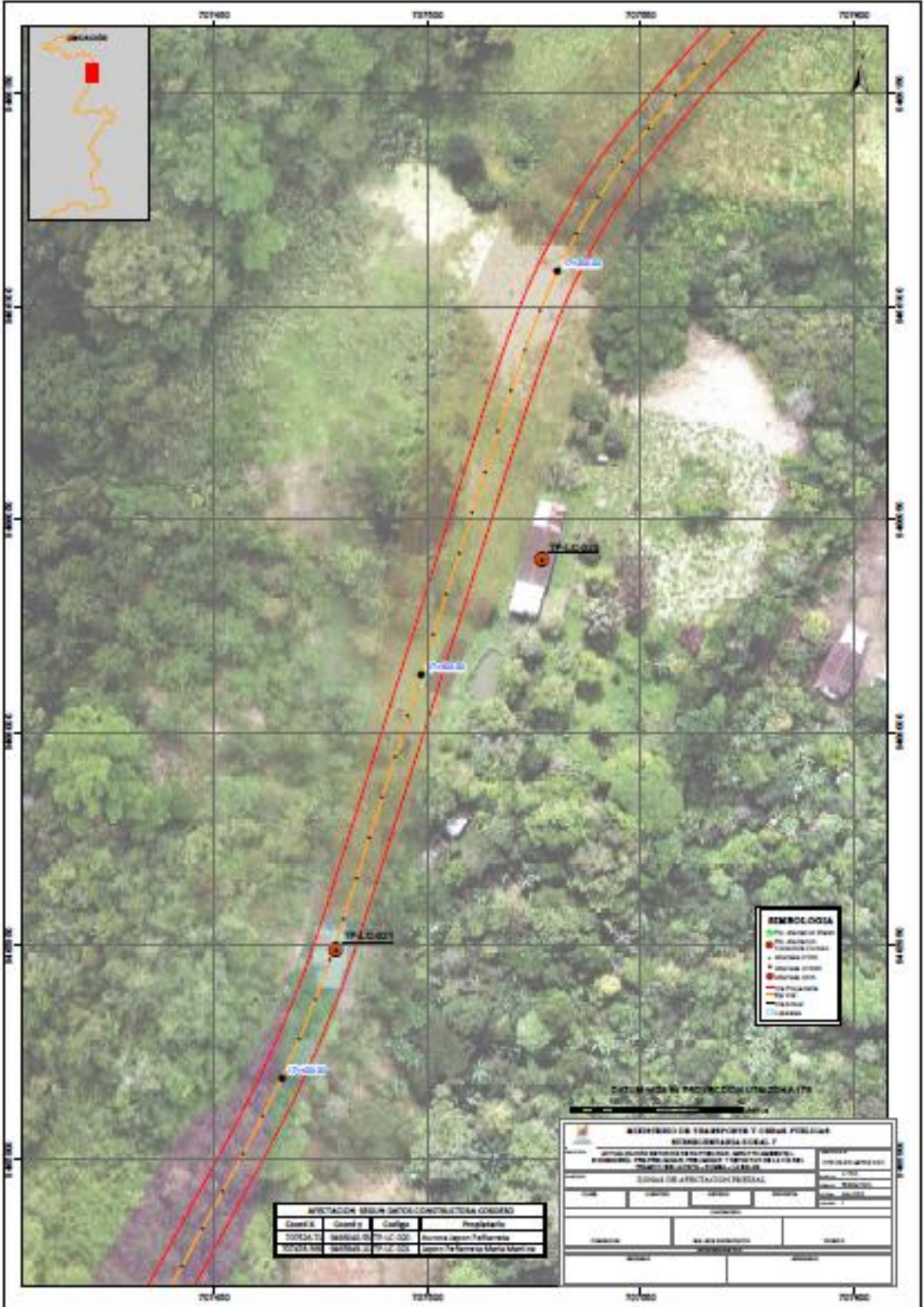
Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
707533.999	9464309.59	TI-Z-105	Angelo Mendoza Jaramillo
707532.555	9464308.83	TI-Z-D-06	Janeth Carolina Marin Toro

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS
SECRETARIA ZONAL 7

SECRETARIA DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS
 DIRECCION GENERAL DE INGENIERIA Y DISEÑO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA
 TRONCO BARRIOZUELO, ZONA LA BARRA

ZONAS DE AFECTACION PRELIMINAR

NO. LINEA	COMUNIDAD	SECTOR	PROYECTO	FECHA DE ELABORACION
				2024-08-02
AUTORIZACION				
PROYECTANTE	NO. DE AUTORIZACION	FECHA		
PROYECTO	SECRETARIA ZONAL	AFECTADO		



- SEMBOLOGIA**
- Puntos de control
 - Puntos de control
 - Puntos de control
 - Puntos de control
 - Puntos de control
 - Puntos de control
 - Puntos de control
 - Puntos de control
 - Puntos de control
 - Puntos de control

DETALLE DE PROYECTO UTM ZONA 17S
 10780 10790 10800 10810

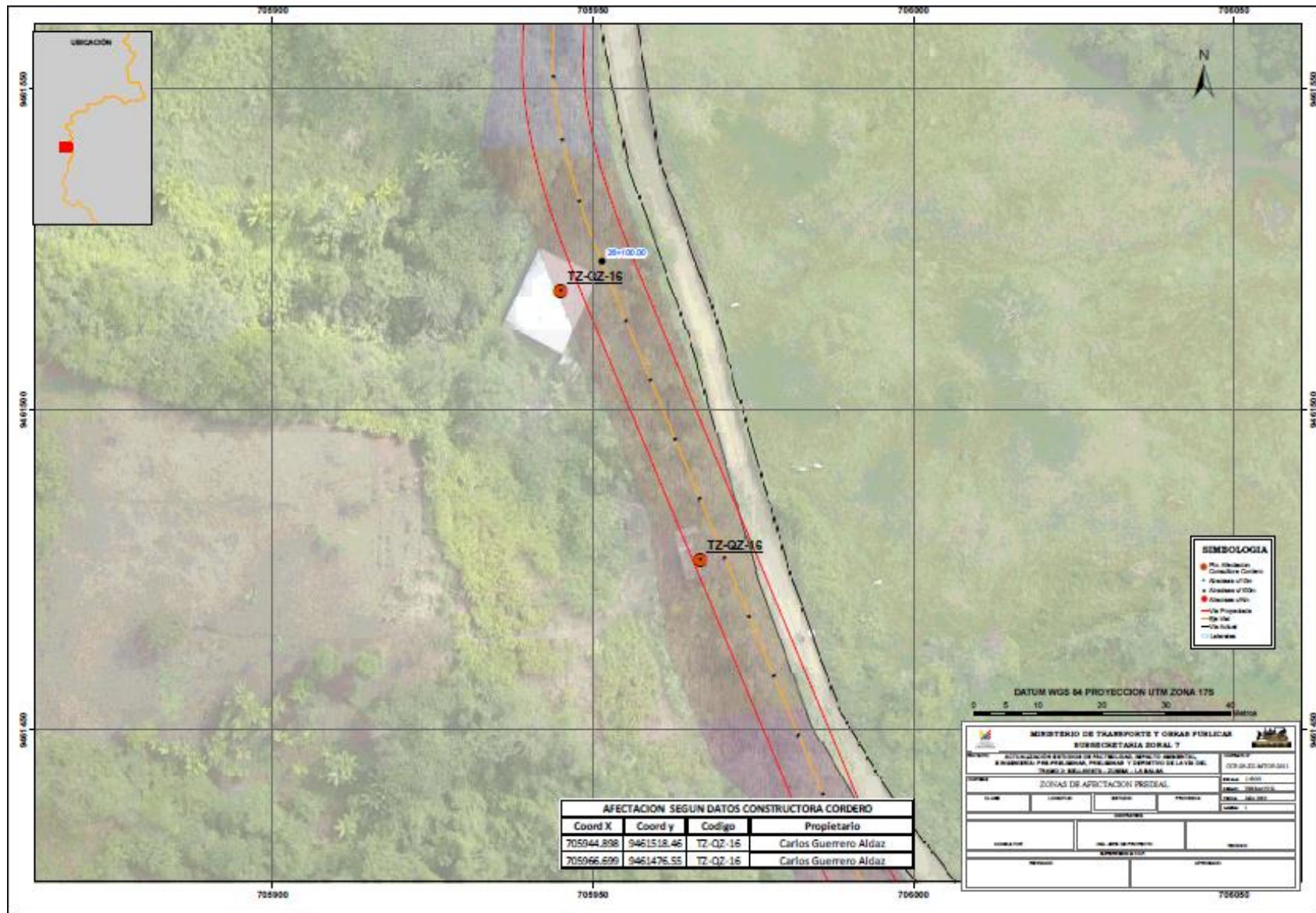
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS
SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE INGENIERÍA Y PLANIFICACIÓN
PROYECTO DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES

LÍNEA DE AFECTACIÓN FISCAL

Proyecto	Financiamiento	Presupuesto

ESPECIFICACIONES SEGUN DATOS CONTRACTUALES CORRELACION

Código	Descripción	Código	Descripción
0001	0001	0001	0001
0002	0002	0002	0002
0003	0003	0003	0003

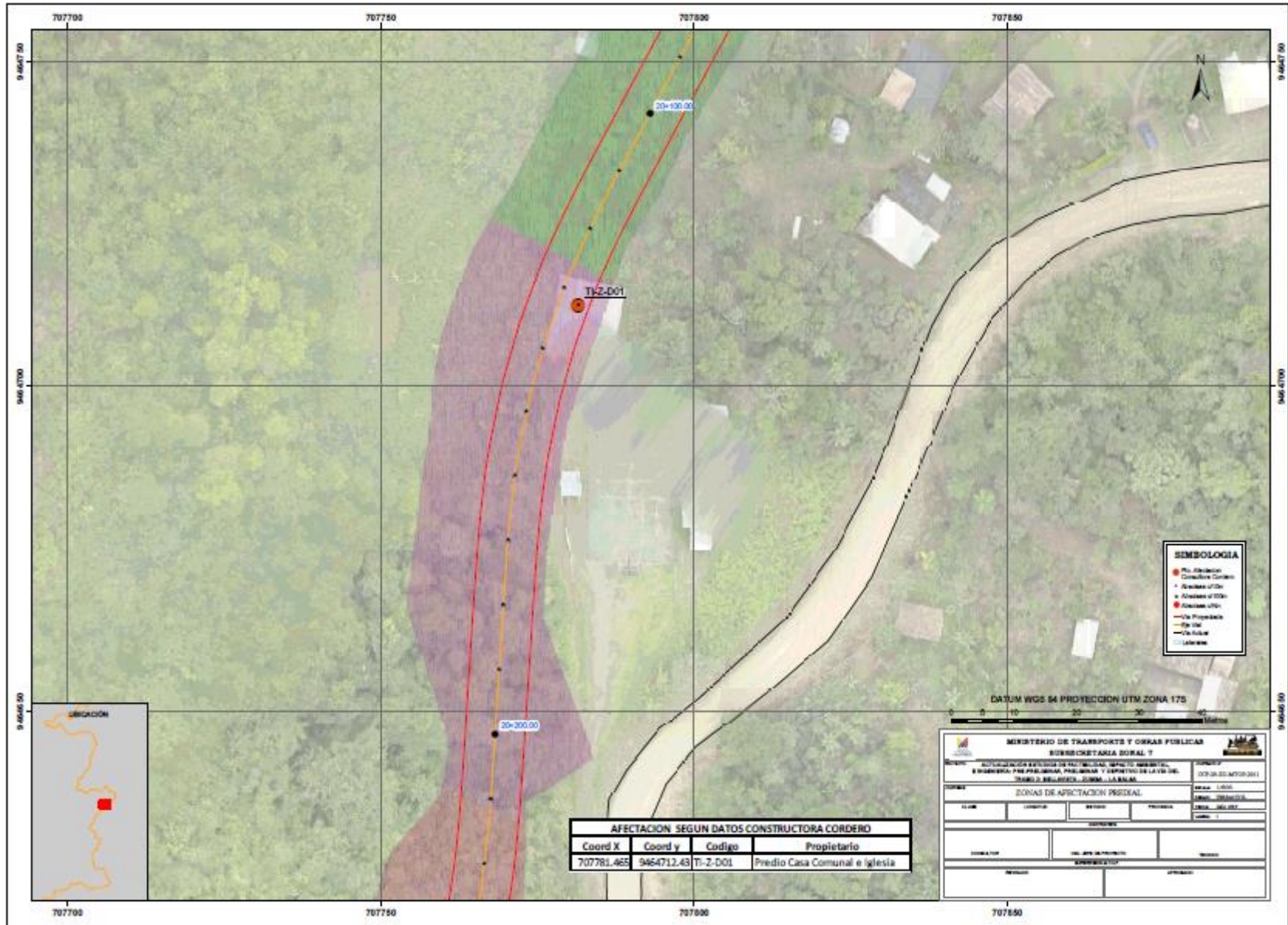


SIMBOLOGIA	
	Pto. Ubicación Construcción Carretera
	Áreas de 50m
	Áreas de 100m
	Áreas de 150m
	Vía Propuesta
	Vía Real
	Vía Actual
	Carretera

DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S
 0 5 10 20 30 40 Metros

AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO			
Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
705044.898	9461518.46	TZ-QZ-16	Carlos Guerrero Aldaz
705066.699	9461476.55	TZ-QZ-15	Carlos Guerrero Aldaz

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS		SECRETARIA ZONAL 7	
DIRECCION GENERAL DE PLANEACION, SEPTIMO SEMESTRE, E INGENIERIA POR PROYECTOS, PROGRAMAS Y DEPARTAMENTO DE LA VÍA DEL CARRETEL BUENOS AIRES, ZONA LA RAMA.			
ZONAS DE AFECTACION PRECISA			
TIPO	CONDICION	ESTADO	PROYECTO
EMPRESA POR DEL AREA DE PROYECTO INGENIERIA			
REVISADO		APROBADO	



AFECCION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO

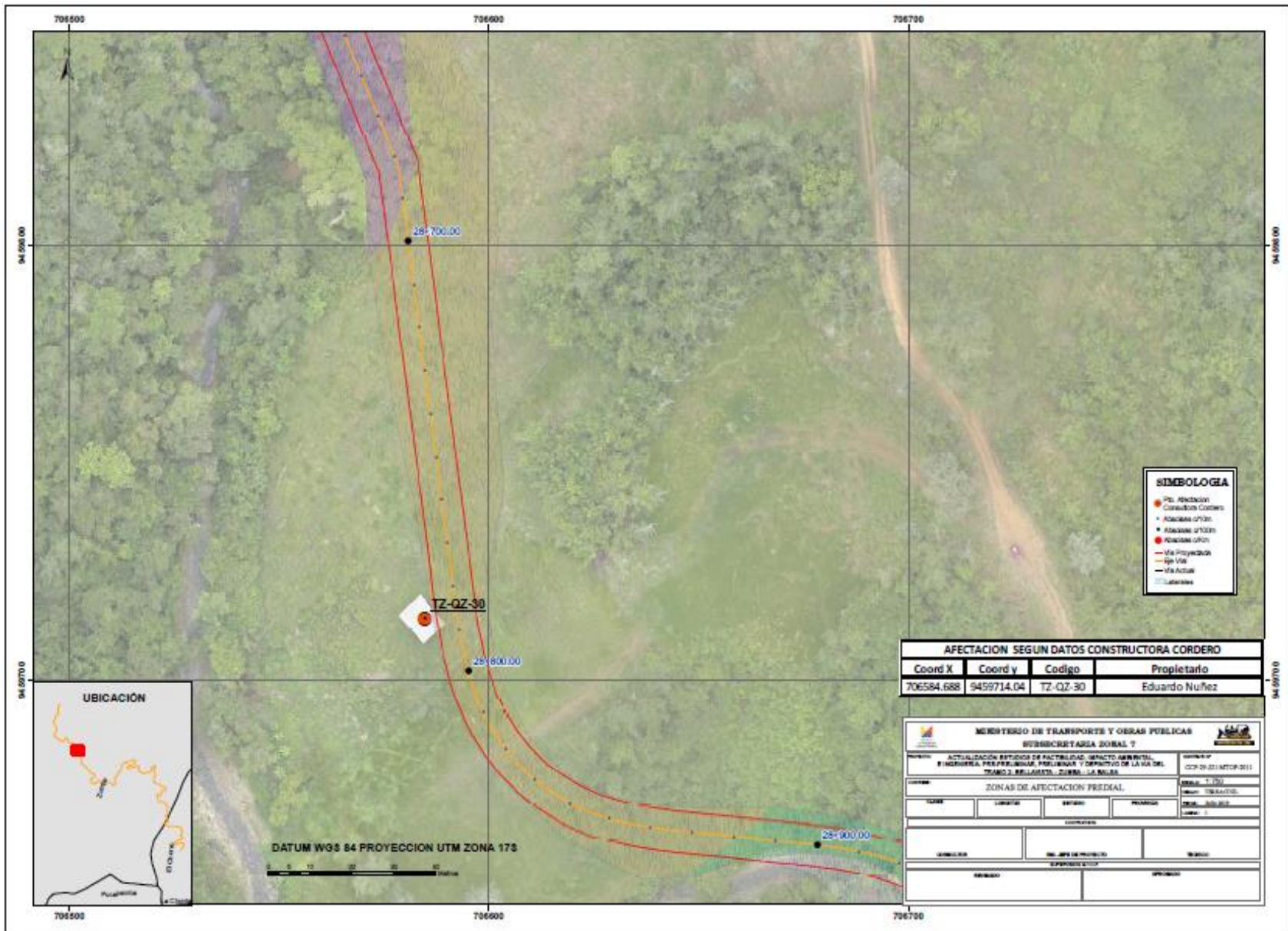
Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
707781.465	9464712.43	TI-2-001	Predio Casa Comunal e iglesia

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS
 SUBSECRETARIA VIAL Y
 DIVISION DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL
 BUREAU DE PROJETS, PROGRAMAS Y DEPARTO DE LA VIE DE
 TRONCO 2, SECTOR 2, ZONA 175

FECHA: 14/05/2021
 ESCALA: 1:5000
 ZONAS DE AFECTACION PREDIAL

COMUNIDAD	LOCALIDAD	REGION	PROVINCIA

CONSTRUIDOR: _____
 VALOR DEL IMPUESTO: _____
 VALOR DEL DERECHO DE CONSTRUCCION: _____
 VALOR DEL DERECHO DE AFECTACION: _____



SIMBOLOGIA

- Pto. Alineación
- Construcción Costos
- Alineación CPDM
- Alineación CPDM
- Alineación CPDM
- Vía Propuesta
- Vía Plan
- Vía Actual
- Cauterías

AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO

Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
706584.688	9459714.04	TZ-QZ-30	Eduardo Nuñez

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS
SUBSECRETARÍA ZONAL 7

PROYECTO: ACTUALIZACIÓN ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD, IMPACTO AMBIENTAL, INGENIERÍA PRELIMINAR, PROMUEVA Y DEPÓSITO DE LA VÍA DEL TRONCO 3, BELLAVERDE, ZONA LA BELLA

FORMA: 1:500
 ESCALA: 1:500
 FECHA: 2014.05.01

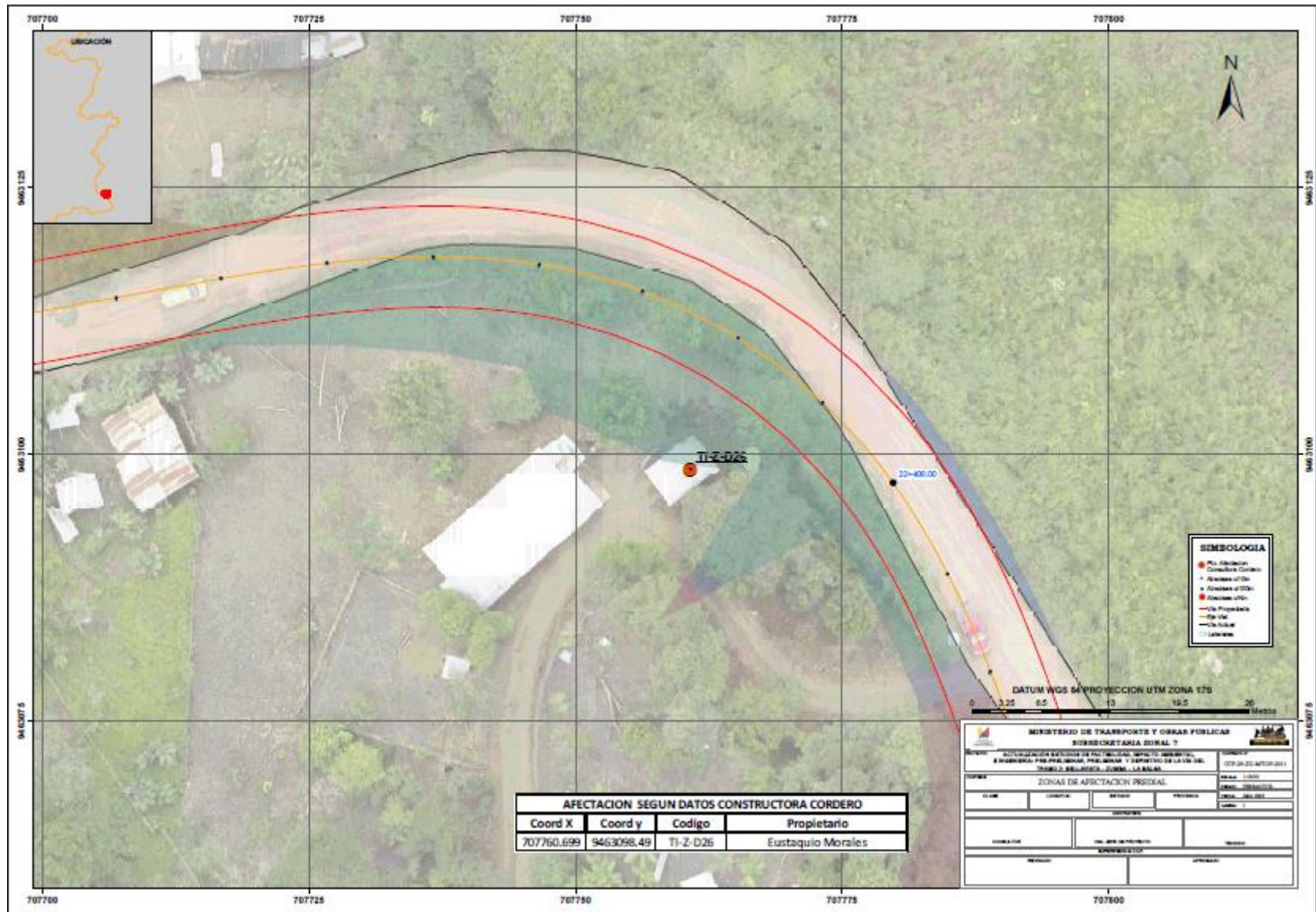
ZONAS DE AFECTACION FREDECAL

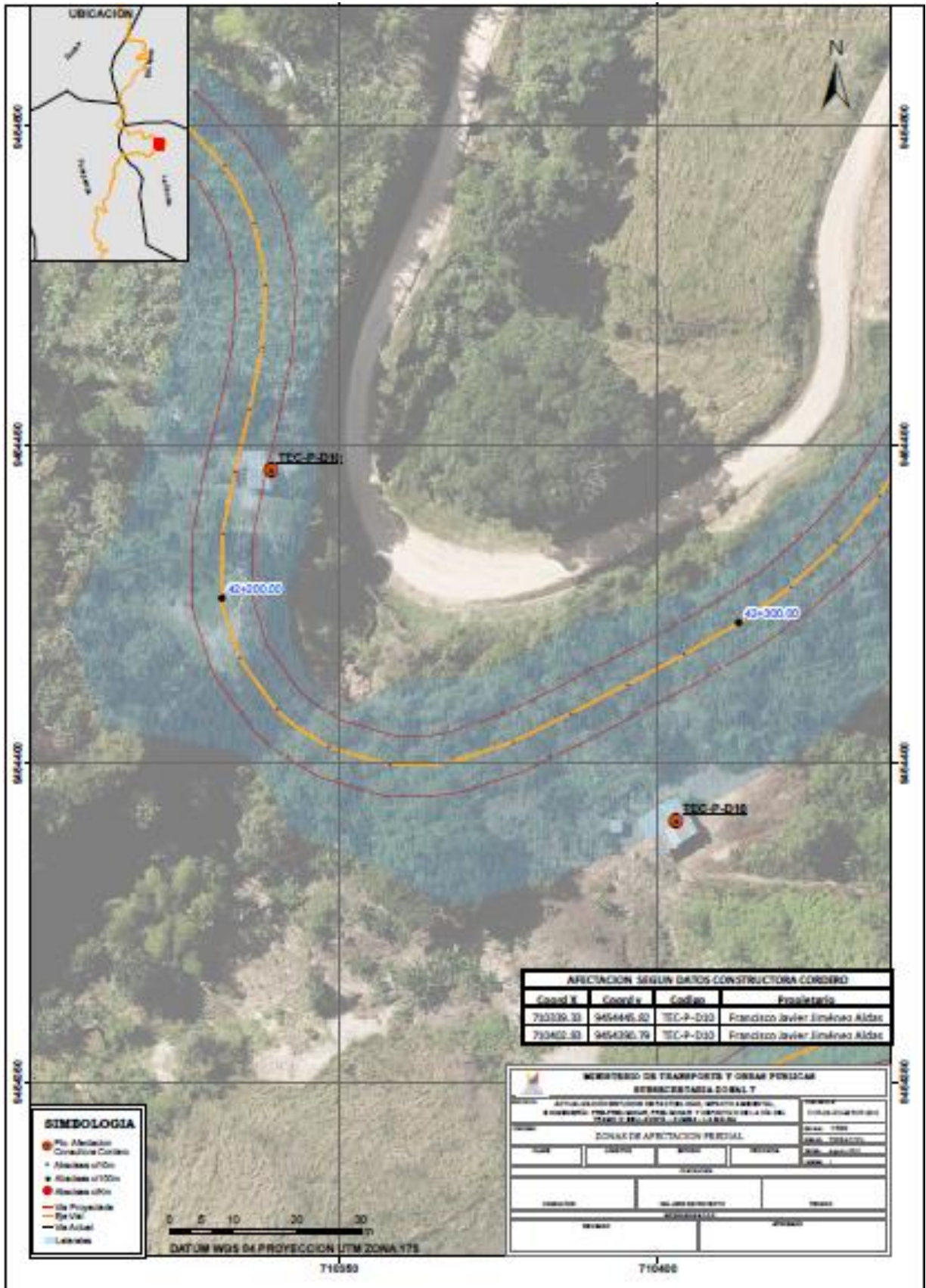
TICSA	LOCALIDAD	SITIO	PROYECTO

CONTRATANTE:
 CONTRATADO:
 APROBADO:
 FECHA:
 OBSERVACIONES:
 OBSERVADO:
 OBSERVADO:



DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S





SIMBOLOGIA

- Pto. Afectación
- Conexión Continua
- + Alturas de 10m
- + Alturas de 100m
- + Alturas de 20m
- Via Propuesta
- Via Vieja
- Via Actual
- Loteo

AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO

Cuad. N.	Coord. Y	Código	Propietario
710339.33	945446.80	TTC-P-018	Francisco Javier Jiménez Aldas
710402.83	945436.79	TTC-P-019	Francisco Javier Jiménez Aldas

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS
SECRETARIA DONAL Y

ACTUALIZACION DEL REGISTRO DE LA OFICINA NACIONAL DE REGISTRO Y CATASTRO

FORMULARIO PARA SOLICITAR PERMISO Y CERTIFICADO DE LA LEY DEL TERRENO AFECTADO - URBANIZACION

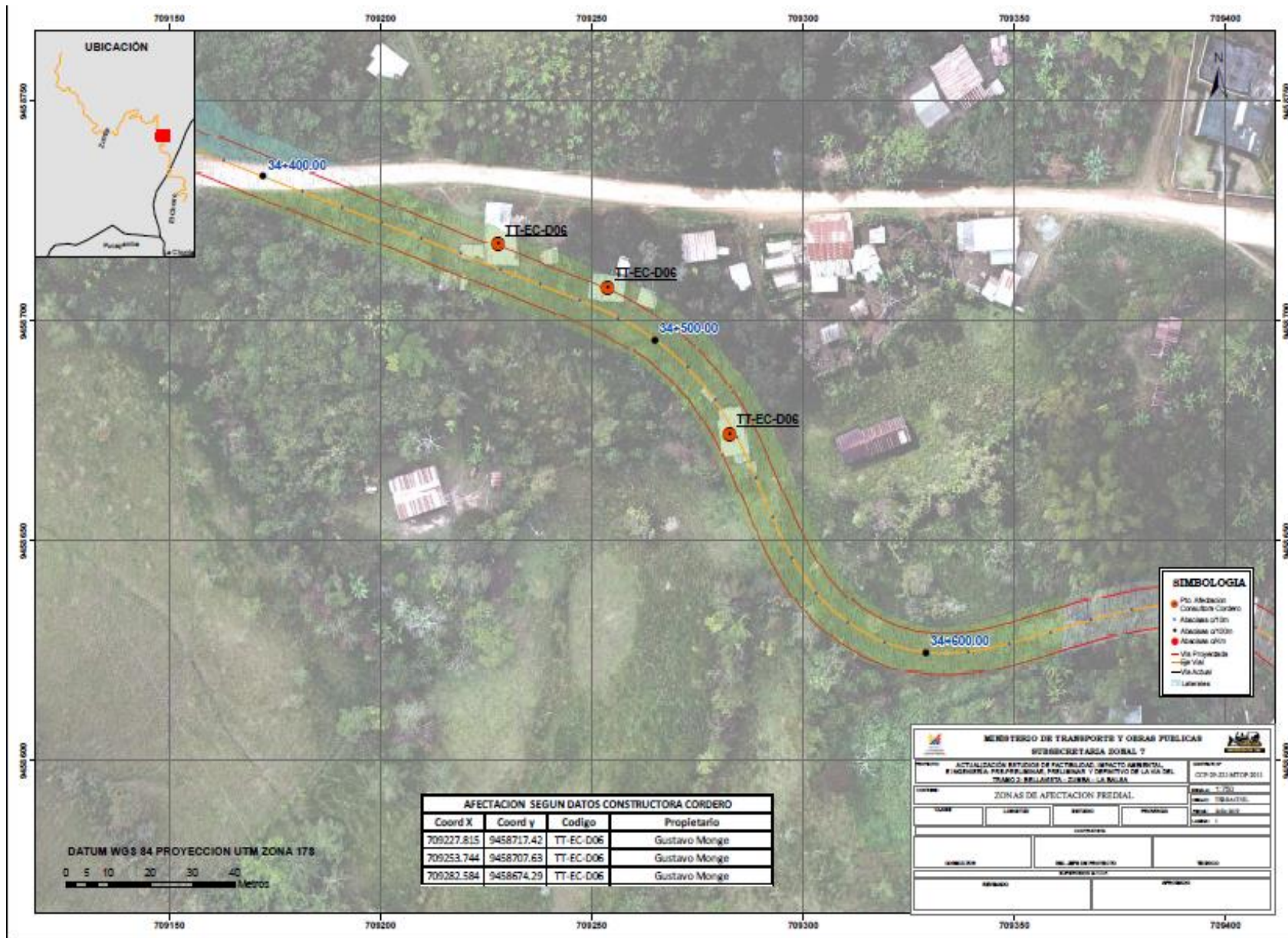
ZONAS DE AFECTACION ESPECIAL

PROYECTO	USO	USO	USO	USO
FECHA				
AUTORIZADO		REVISADO		FECHA

DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S

710380

710400



SIMBOLOGIA

- Pto. Afeccion
- Consulta Cordero
- Afeccion OTOM
- Afeccion OTOM
- Afeccion OTOM
- Via Propuesta
- Via Actual
- Limites

AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO

Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
709227.815	9458717.42	TT-EC-D06	Gustavo Monge
709253.744	9458707.63	TT-EC-D06	Gustavo Monge
709282.584	9458674.29	TT-EC-D06	Gustavo Monge

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS
SUBSECRETARIA DORAL 7

ACTUALIZACION ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD, IMPACTO AMBIENTAL, INGENIERIA PRELIMINAR, PROLIMINAR Y DEFINITIVO DE LA VIA DEL TRAMO 3. BELLAMETA - ZURRA LA BALSA

ZONAS DE AFECTACION FREDDAL

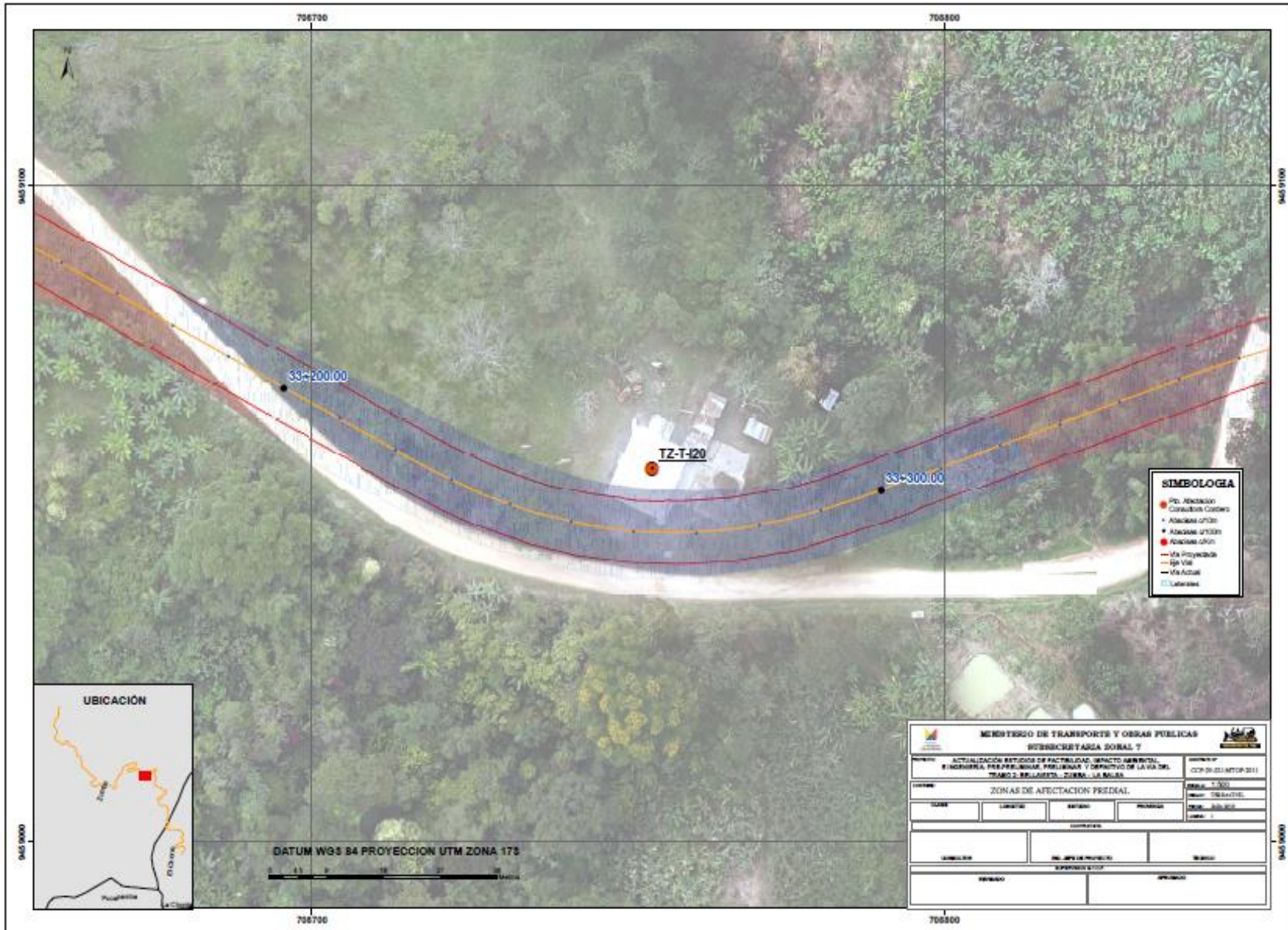
ESTADO: LIBRE AREA: PROYECTO: CANTON: MUNICIPIO: COPIA N°: 001 MATOP 2011

FECHA: 15/07/2011 ESCALA: 1:5000

ELABORADO: REVISADO: APROBADO:

DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S

0 5 10 20 30 40 Metros

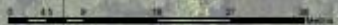


SIMBOLOGIA

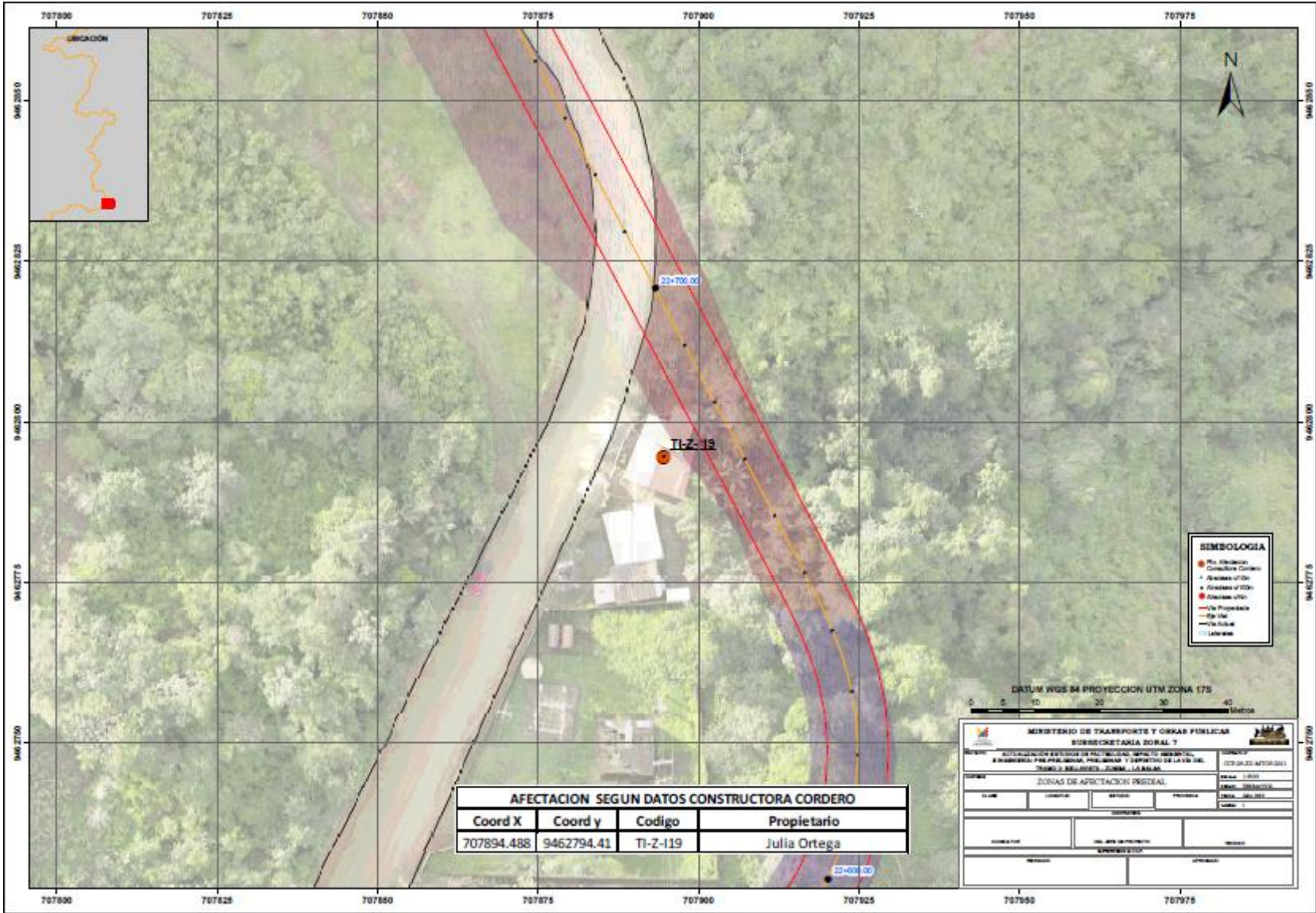
- Pto. Abcisión
- Consultas Contorno
- Abscisión 20m
- Abscisión 40m
- Línea Proyectada
- Línea Real
- Laterales



DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S



MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS		SUBSECRETARÍA ZONAL 7	
PROYECTO: ACTUALIZACIÓN ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD, IMPACTO AMBIENTAL, INGENIERÍA PRELIMINAR, PRELIMINAR Y DEFINITIVO DE LA VÍA DEL TRONCO RÍO LAJESTO - ZONAL LA BELLA			
ZONAS DE AFECTACIÓN FISCAL		ESCALA: 1:500 FECHA: 2024-07-15 LÍNEA: 1	
TIPO	LOCALIDAD	ENTIDAD	PROYECTO
COORDINADAS			



AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO

Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
707894.488	9462794.41	Ti-Z-119	Julia Ortega

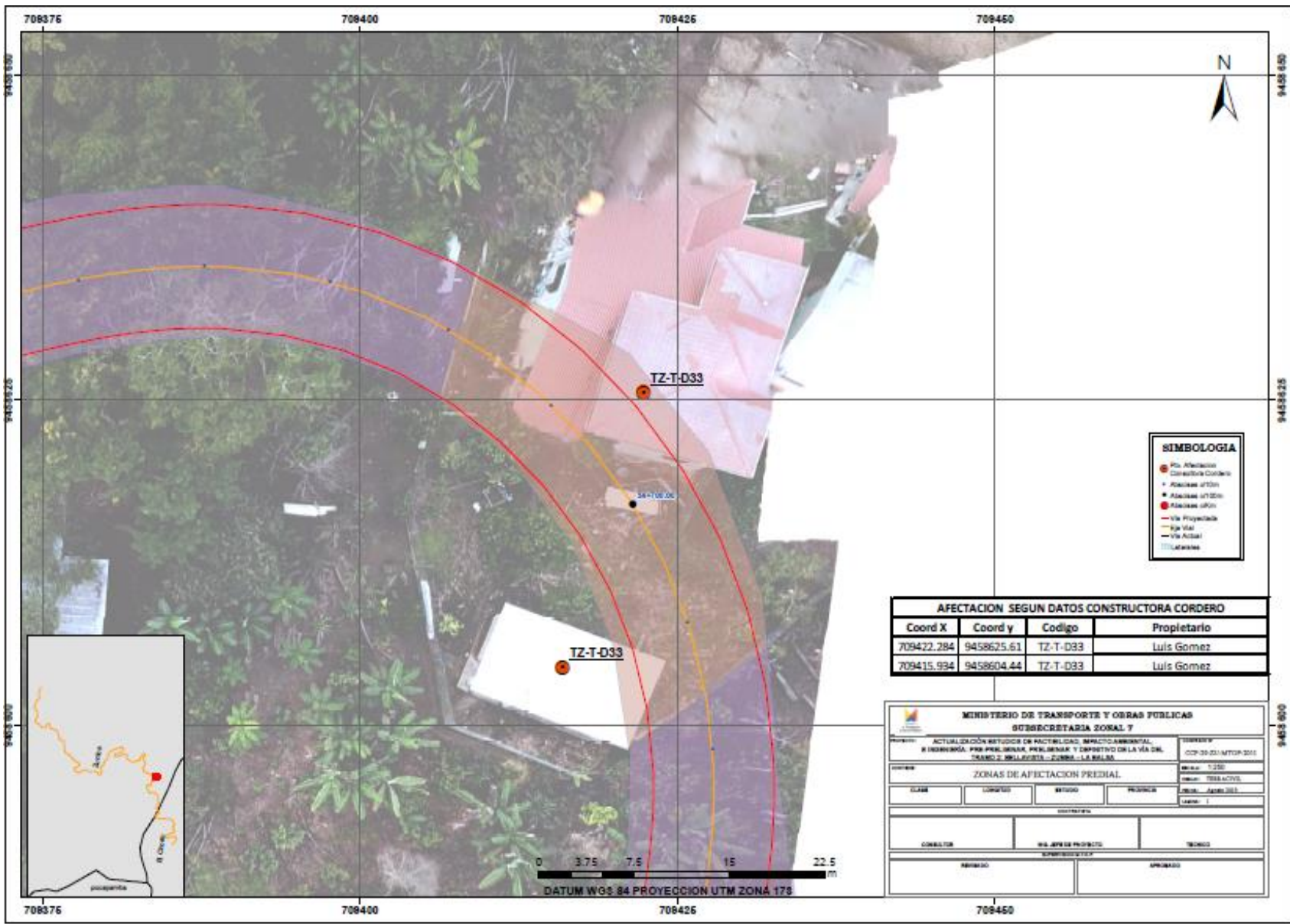
MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
SECRETARIA ZONAL 7

PROYECTO: REALIZACION DE OBRAS DE RECONSTRUCCION DEL SECTOR...
UBICACION: MUNICIPIO DE...
FECHA: 1-2020

TITULO: ZONAS DE AFECTACION PRECISAL

PROYECTO: ...
FECHA: ...
ESCALA: 1:...

ELABORADO POR: ...
REVISADO POR: ...
APROBADO POR: ...

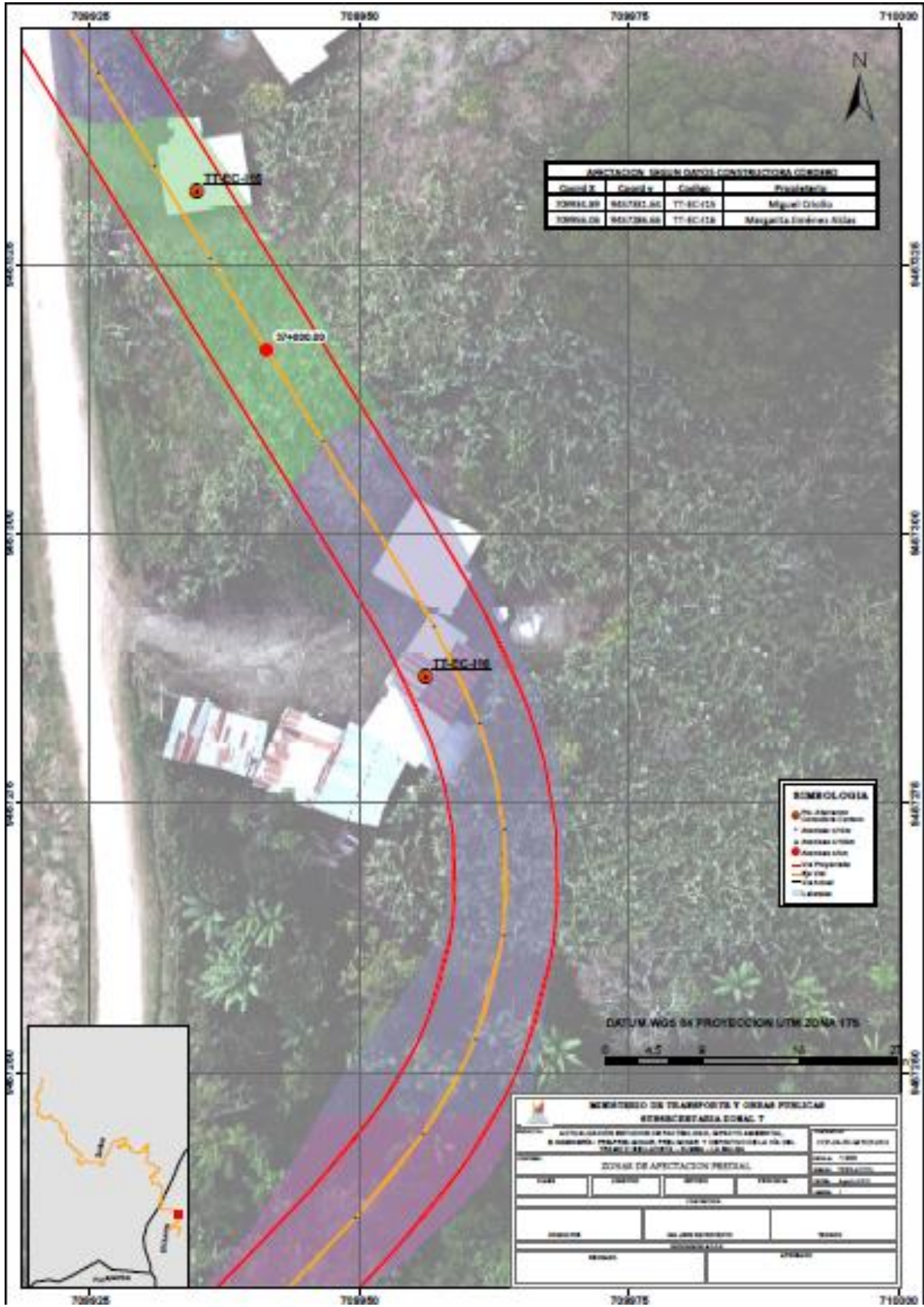


SIMBOLOGIA	
	Pto. Afectación
	Construcción Córdoba
	Alcance 475m
	Alcance 475m
	Alcance 475m
	Via Propuesta
	Via Real
	Via Actual
	Lotarías

AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO			
Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
709422.284	9458625.61	TZ-T-D33	Luis Gomez
709415.934	9458604.44	TZ-T-D33	Luis Gomez

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS			
SUBSECRETARIA ZONAL 7			
PROYECTO: ACTUALIZACIÓN ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD, IMPACTO AMBIENTAL, E INGENIERÍA, PARA PROMOVER, PERMISIÓN, Y DISEÑO DE LA VÍA DEL TRONCO 2 BELLETERA - CENSA - LA BELLA.		TIPO DE V: CC-39-03 (MTCOP-2011)	
OBJETO: ZONAS DE AFECTACION PREDIAL.		ESCALA: 1:250	
CLASE:	CONTRATO:	ESTUDIO:	FECHA:
			2018 - JUNIO 2018
CONTRATO:			
CONTRATO:		VALOR DE PRODUCTO:	TERMINO:
		RESPONSABLE:	
ELABORADO:	APROBADO:		

DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S



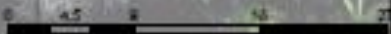
ADICIONALES SEGUN DATOS CONSTRUCTORA COMENET

Cantidad	Unidad	Codigo	Responsable
30934.89	M2/1000.00	TT-RC-115	Miguel Ordoñez
30996.08	M2/1000.00	TT-RC-116	Margarita Echeverri Aldas

LEGENDA

- Puntos de Control
- Límite de Control
- Área de Control
- Área de Control
- Área de Control
- Vía Propuesta
- Vía Actual
- Vía Actual

DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S

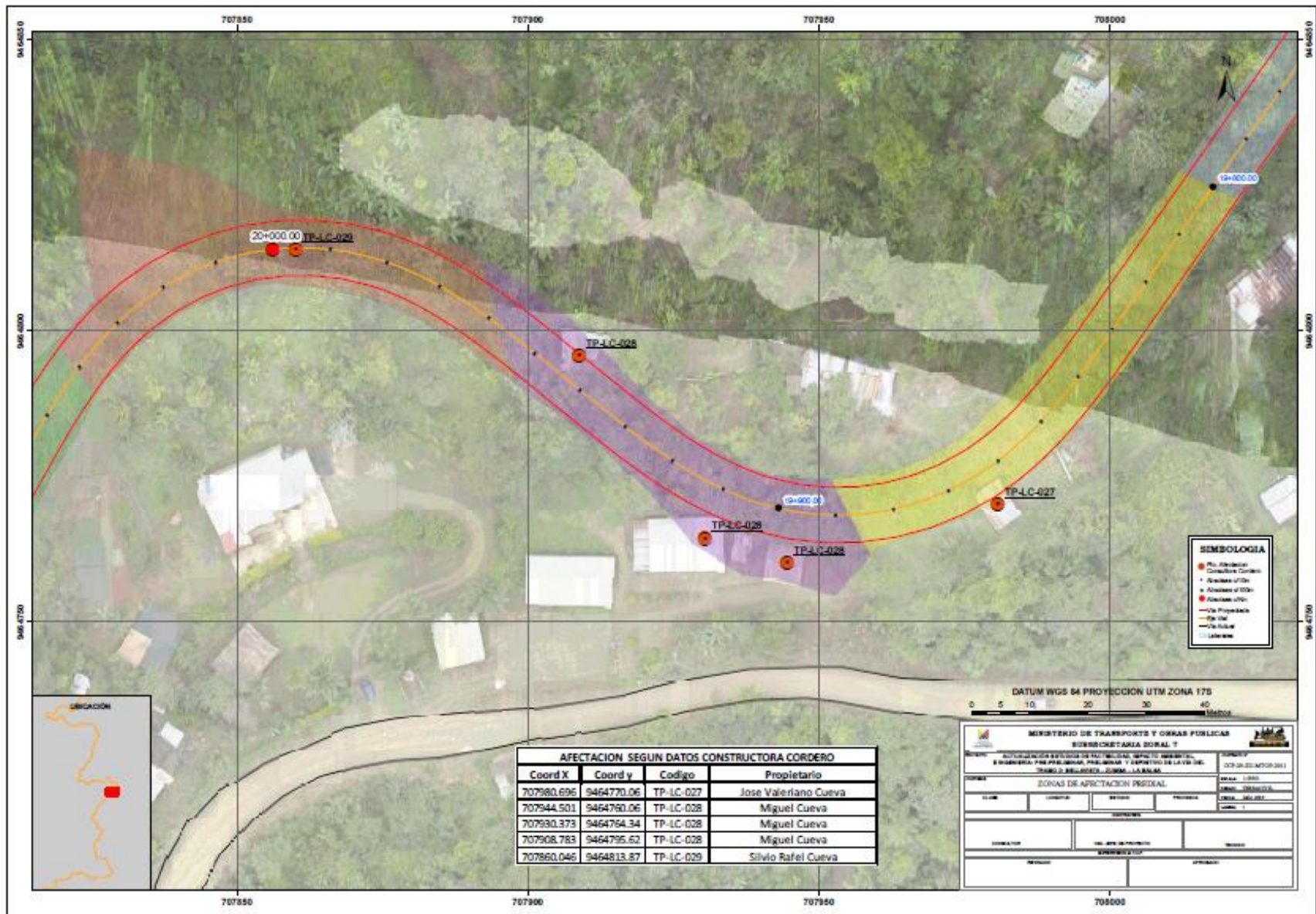


MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS

SECRETARIA DUAL 7

ESTACIONAMIENTO DE PASAJEROS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DEL METRO DEL VALLE DE LA ABISBA

ESTACION DE APLICACION PRECISAL		ESTACION DE APLICACION PRECISAL	
ESTACION	ESTACION	ESTACION	ESTACION
ESTACION	ESTACION	ESTACION	ESTACION
ESTACION	ESTACION	ESTACION	ESTACION



AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO

Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
707980.696	9464770.06	TP-LC-027	Jose Valeriano Cueva
707944.501	9464760.06	TP-LC-028	Miguel Cueva
707930.373	9464764.34	TP-LC-028	Miguel Cueva
707908.783	9464795.62	TP-LC-028	Miguel Cueva
707860.046	9464813.87	TP-LC-029	Silvio Rafael Cueva

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS
SUBSECRETARIA ZONAL 1

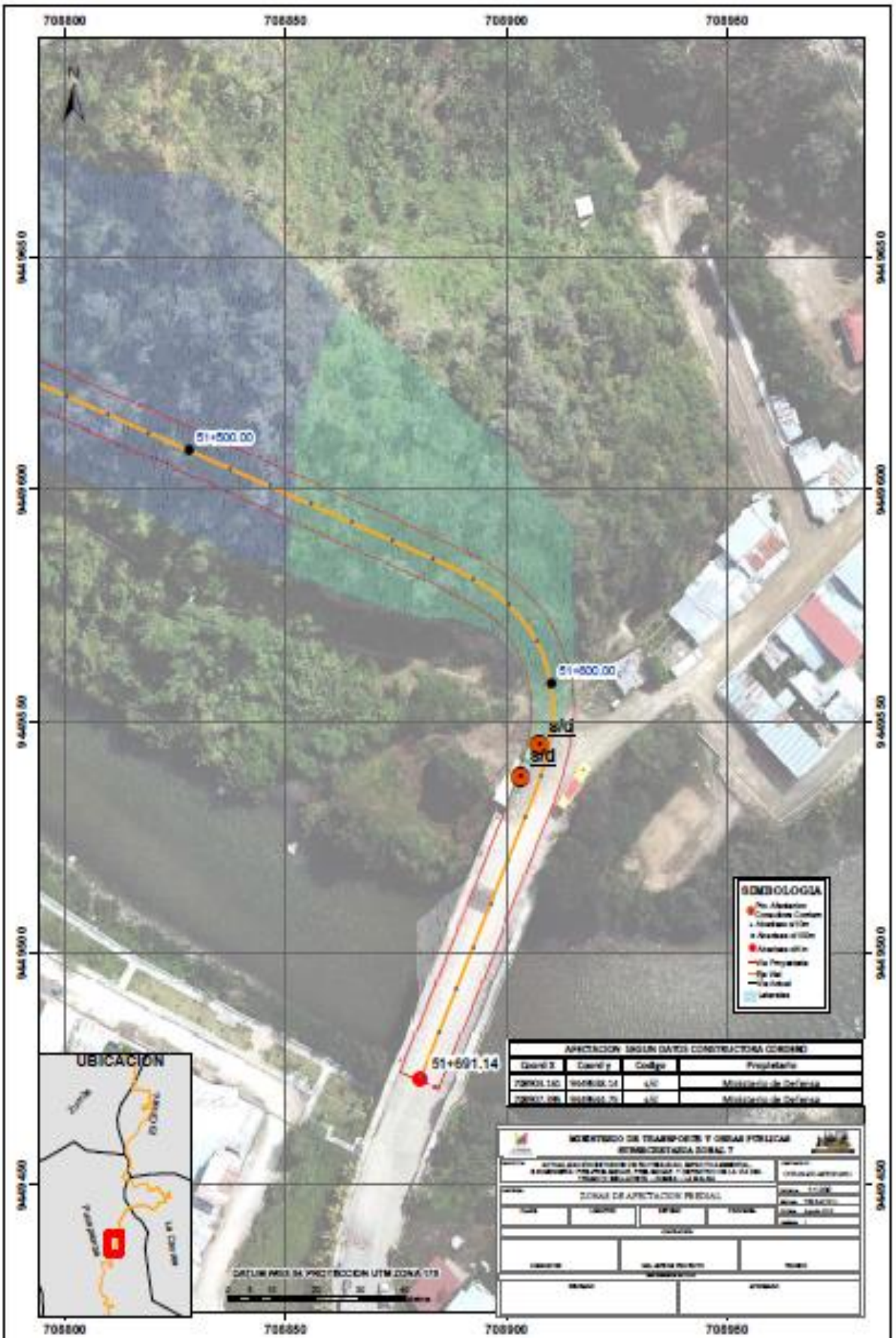
REPORTE DE AFECTACION SEGUN DATOS DE PROPIETARIOS, SEGUN DATOS INVENTARIO, E INGENIERIA, PARA PROYECTOS, PARA OBRAS Y EQUIPAMIENTO DE LA VÍA DEL TRONCAL BELLETERA, ZONAS LA BARRA.

ZONAS DE AFECTACION PRESIDIAL

FECHA:	07/04/2021
ELABORADO:	INGENIERO
REVISADO:	INGENIERO
APROBADO:	INGENIERO

ELABORADO: _____ INGENIERO
 REVISADO: _____ INGENIERO
 APROBADO: _____ INGENIERO





SEMBOLOGIA

- No Alcantarilla
- Construcción Continúa
- Alcantarilla 0.10m
- Alcantarilla 0.15m
- Alcantarilla 0.20m
- Vía Propuesta
- Eje Vía
- Vía Actual
- Límite

APLICACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORREDE

Coord X	Coord Y	Código	Propietario
7088140	9449514	401	Ministerio de Defensa
7088140	9449514	401	Ministerio de Defensa

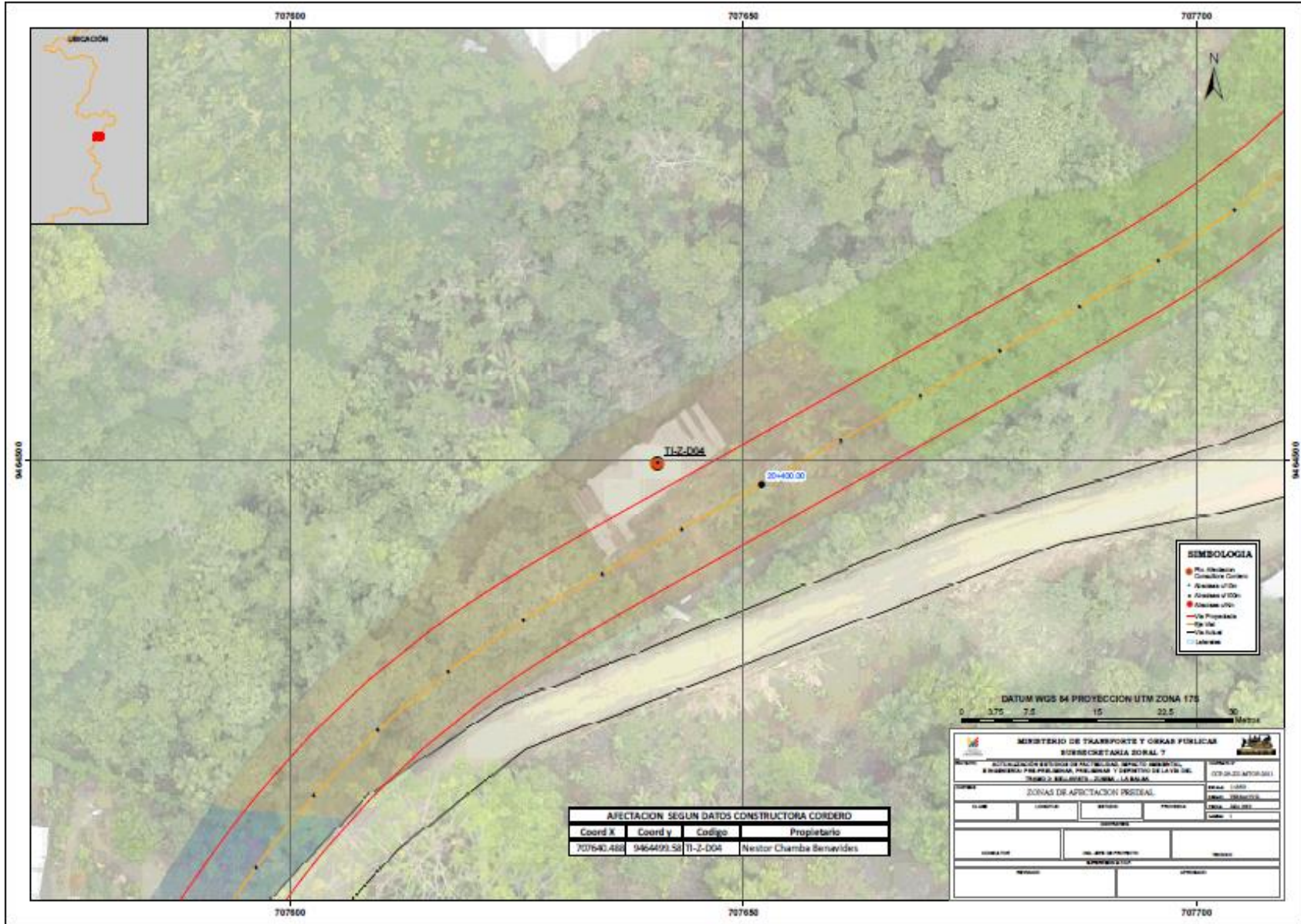
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PÚBLICAS
SEMBOLOGIA ZONAL T

ESTADO GUAYANÉS INSTITUTO NACIONAL DE VIALIDAD
 ASESORIA PARA LA REALIZACIÓN DEL SEGURO Y DEPENDIENTE LA VIALIDAD
 TRONCAL MARIQUETE - SAN CARLOS

ZONAS DE APLICACIÓN FEDERAL		ZONAS DE APLICACIÓN LOCAL	
Tipo	Código	Tipo	Código



DATUM PARA LA PROYECCION UTM ZONA 17S



SEMBOLOGIA

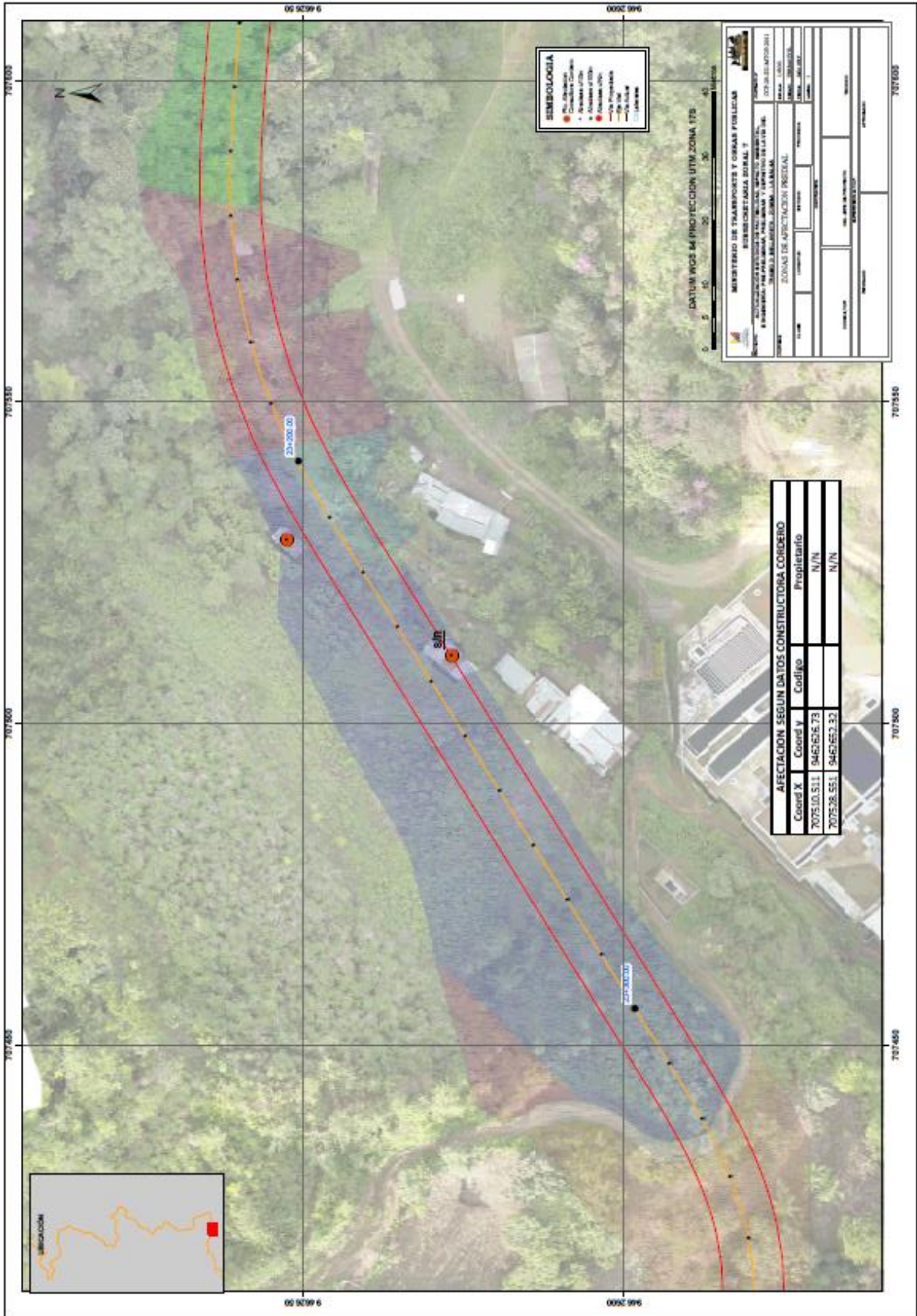
- Pto. Alineación
- Construcción Curvas
- + Alineamiento UTM
- Alineamiento UTM
- Propiedad
- De UTM
- De UTM
- Laterales

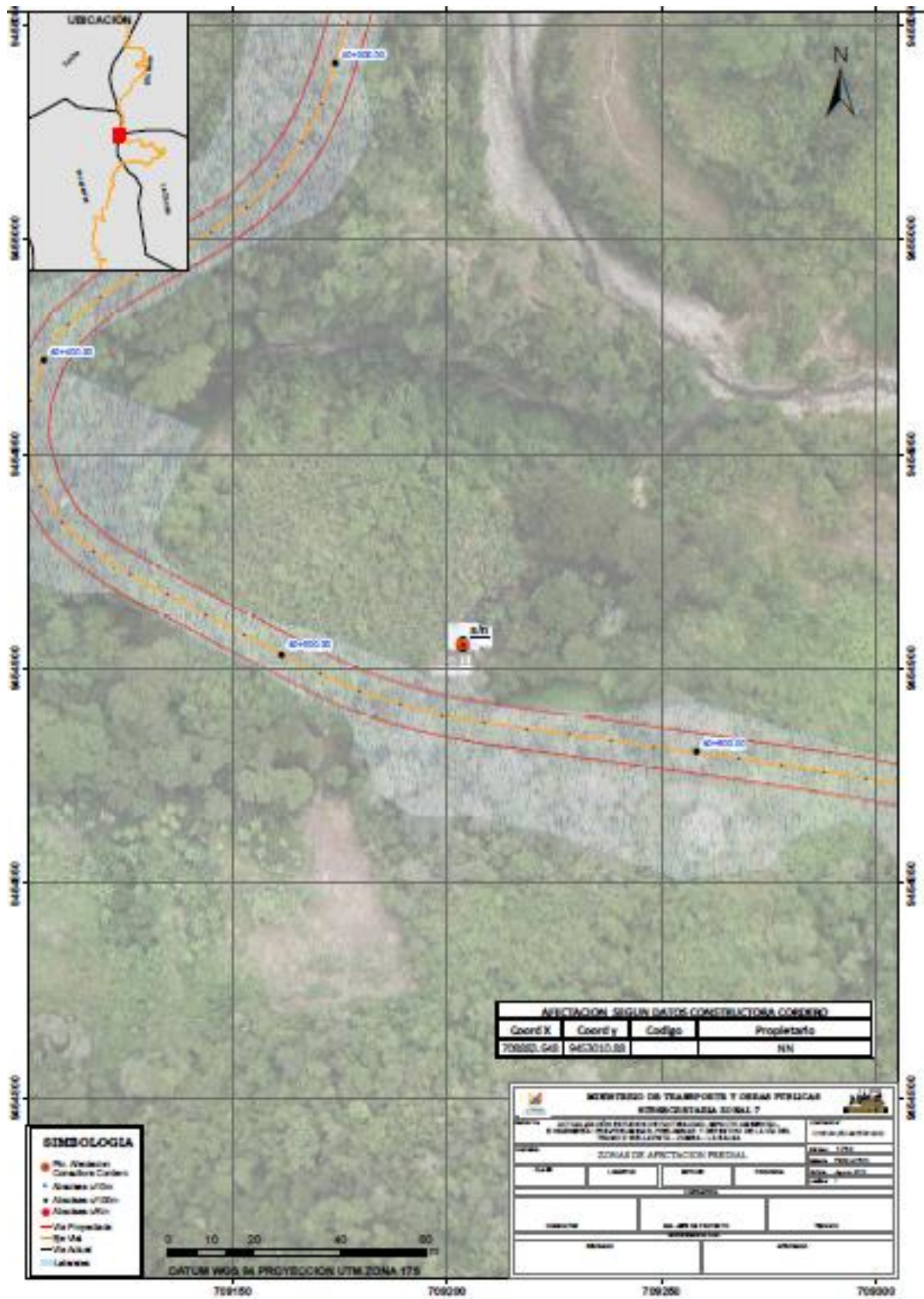
DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S
 0 3.75 7.5 15 22.5 30
 Metros

AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO

Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
707640.488	9464499.51	T1-Z-004	Nestor Chamba Benavides

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS			
SECRETARIA ZONAL 7			
DIRECCION REGIONAL DE INGENIERIA Y OBRAS PUBLICAS DEPARTAMENTO DE INGENIERIA Y OBRAS PUBLICAS		OFICINA DE INGENIERIA Y OBRAS PUBLICAS	
ZONAS DE AFECTACION PRESEDA			
NO. ZONA	LOCALIDAD	SECTOR	PRESEDA
NOMBRE DEL PROYECTO: CONSTRUCCION DE LA CARRETERA		FECHA: 15/03/2011	
NOMBRE DEL PROYECTO: CONSTRUCCION DE LA CARRETERA		FECHA: 15/03/2011	
NOMBRE DEL PROYECTO: CONSTRUCCION DE LA CARRETERA		FECHA: 15/03/2011	





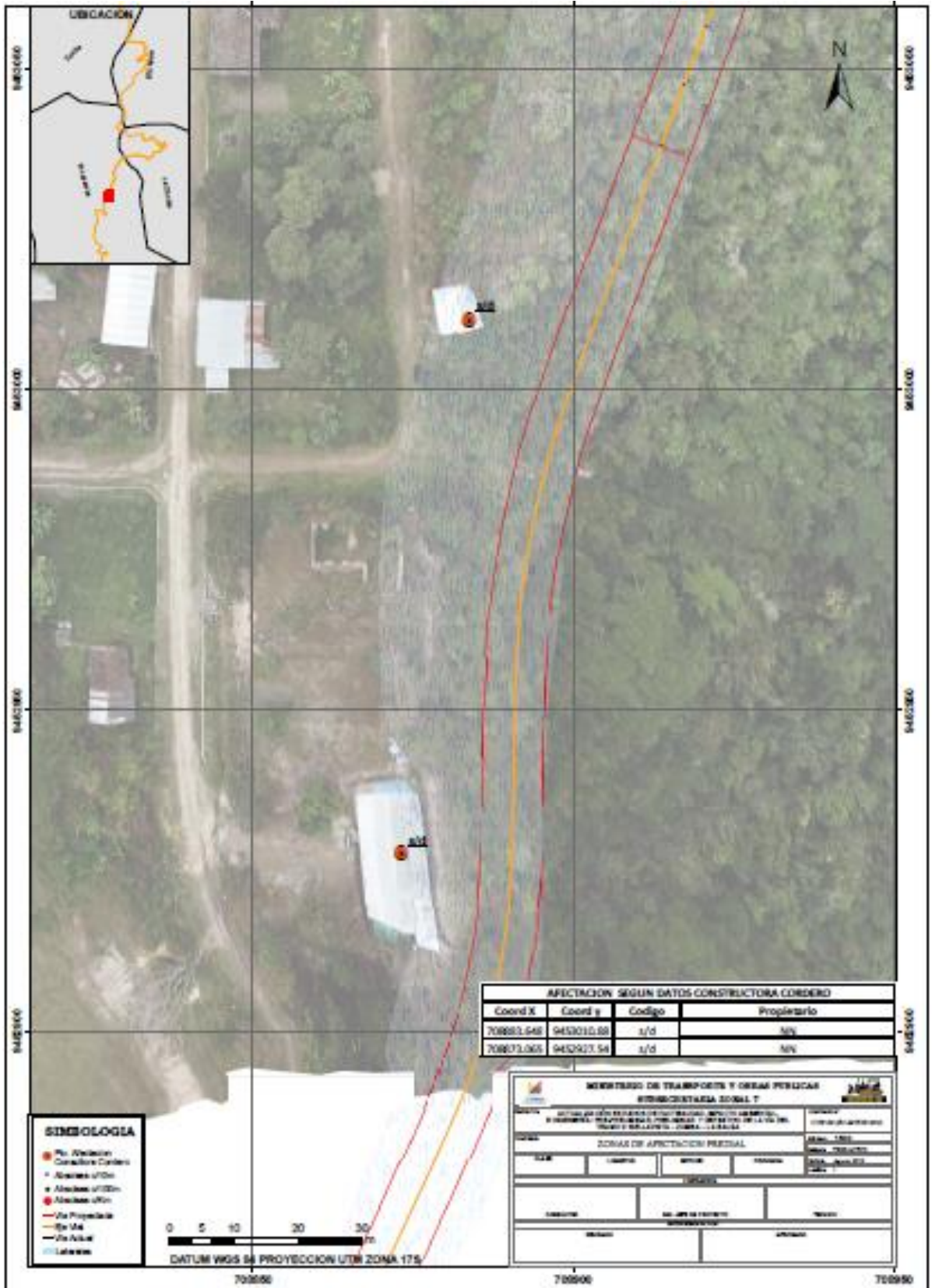
AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORNERO			
Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
708620.648	9456510.88		NN

SIMBOLOGIA	
	Pto. Medición
	Corredor Construido
	Abscisa u/0m
	Abscisa u/100m
	Abscisa u/200m
	Abscisa u/300m
	Via Propuesta
	Via Ant
	Via Actual
	Límite

0 10 20 40 60
 DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS			
SIMBOLOGIA ZONAL 7			
<small>SECRETARÍA DE PLANEACIÓN Y POLÍTICAS PÚBLICAS, INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS, INSTITUTO VENEZOLANO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS Y TECNOLÓGICAS</small>			
ZONAS DE AFECTACION PERMANENTE			
CLAS.	DESCRIPCION	FECHA	ESTADO
UNIDAD			
AUTORIZADO POR: <input type="text"/>			
AUTORIZADO POR: <input type="text"/>			
AUTORIZADO POR: <input type="text"/>			
AUTORIZADO POR: <input type="text"/>			

708150 709000 709250 709900



SIMBOLOGIA

- Pto. Afectación Construcción Corredor
- Afectación UTM
- Afectación UTM
- Afectación UTM
- Via Propuesta
- Via Ma
- Via Actual
- Lote/Parcela

AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORREDOR

Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
708883.648	9453010.88	s/d	NO
708873.065	9452927.54	s/d	NO

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS
ESTRATEGIA ZONAL 7

ESTRATEGIA ZONAL 7 PARA EL MANEJO DEL RIESGO DE DESASTRES NATURALES Y ANTRÓPICOS EN LA ZONA DEL ORO Y BELLAVERDE, COLOMBIA - LEONARDO

ZONAS DE AFECTACION PREZAL

TIPO	UBICACION	EXTENSION	PROPIETARIO	OTRO

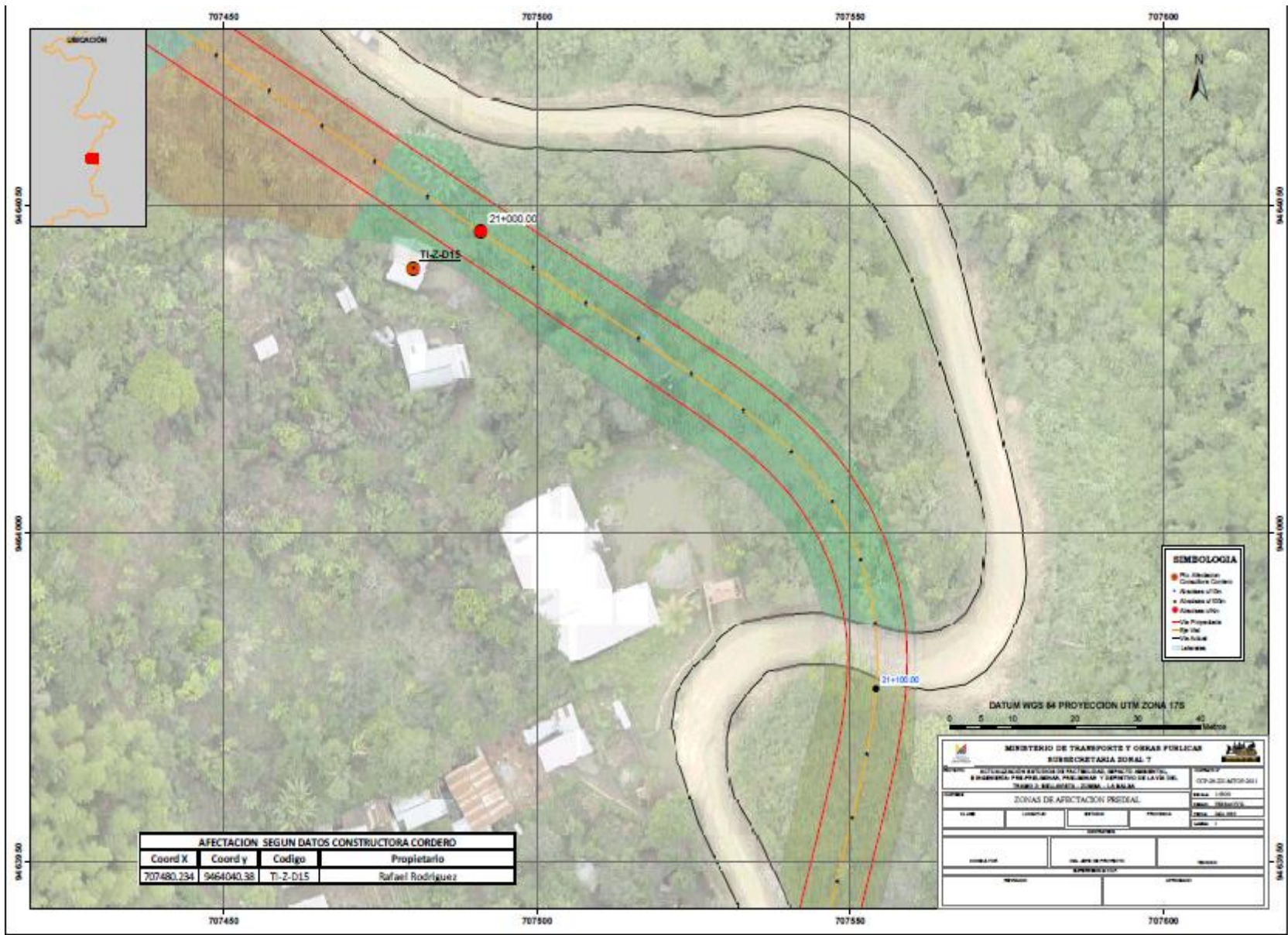
UBICACION: _____

EXTENSION: _____

PROPIETARIO: _____

OTRO: _____

DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S



AFECCION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO

Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
707480.234	9464040.38	TI-Z-D15	Rafael Rodriguez

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
SUBSECRETARIA ZONAL 7

PROYECTO: RECONSTRUCCION DE LA CARRETERA NACIONAL PRIMARIA DE LA ZONA DEL TAMBOR, MUNICIPIO DE ZUMBA, LA GUAJIRA

FECHA: 07/04/2015

ESCALA: 1:500

PROYECTO: ZONAS DE AFECTACION PRECISAL

ESCALA: 1:500

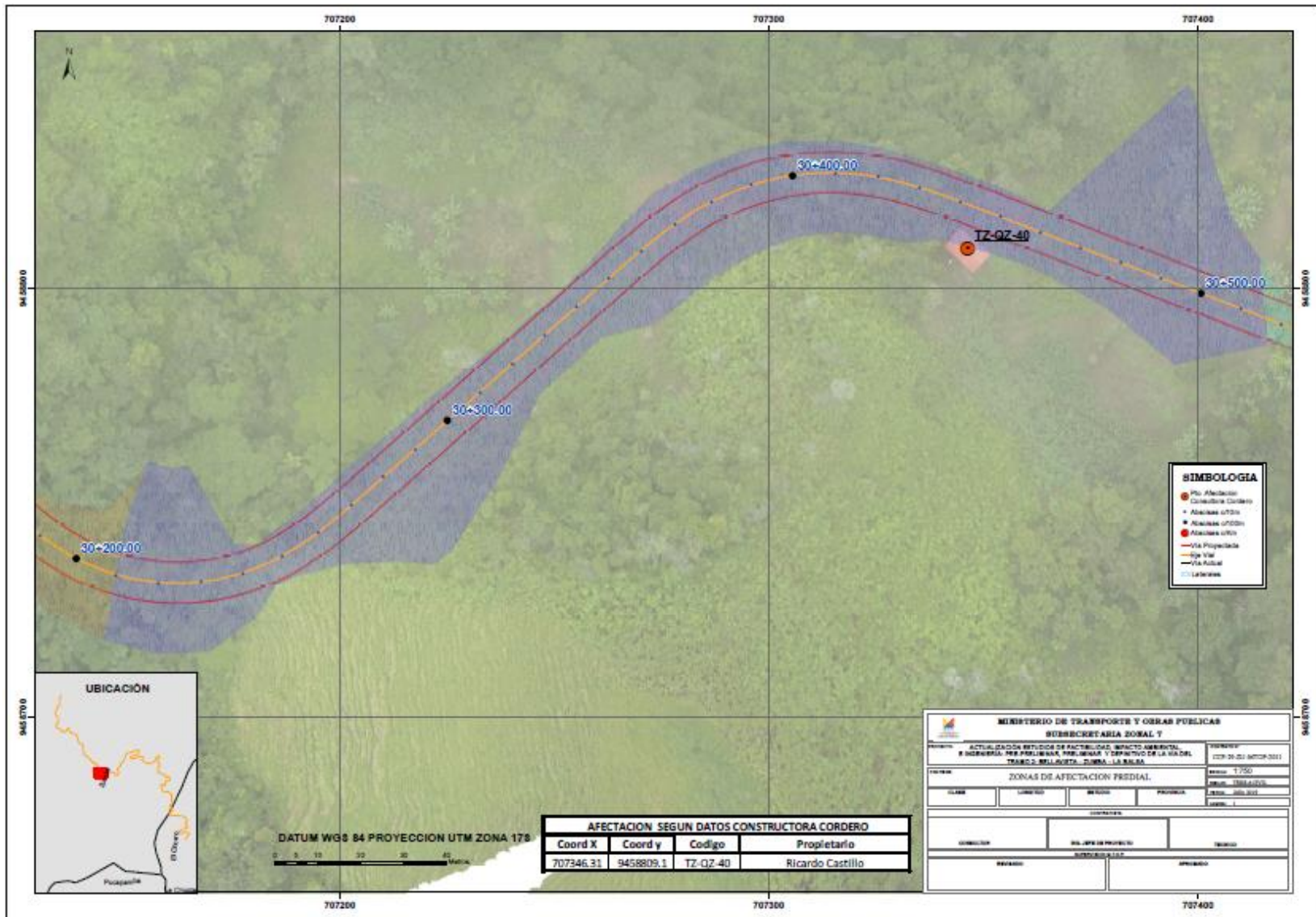
FECHA: 04/04/2015

ESCALA: 1:500

FECHA: 04/04/2015

ESCALA: 1:500

FECHA: 04/04/2015

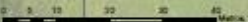


SIMBOLOGIA

- Pto. Afectación
- Construcción Cordero
- Abalacas UTM
- Abalacas UTM
- Abalacas UTM
- Via Propuesta
- Via Real
- Via Actual
- Lote/Parcela



DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S



AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO

Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
707346.31	9458809.1	TZ-02-40	Ricardo Castillo

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS
SUBSECRETARIA ZONAL 7

Proyecto: ACTUALIZACION ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD, IMPACTO AMBIENTAL Y SEGURIDAD POR FALLAS EN PRELIMINAR Y DEFINITIVO DE LA VÍA DEL TRONCO 2, BELLAVISTA - ZUMBA LA SALADA. TIENEYUYU

FECHA: 17/05/2011

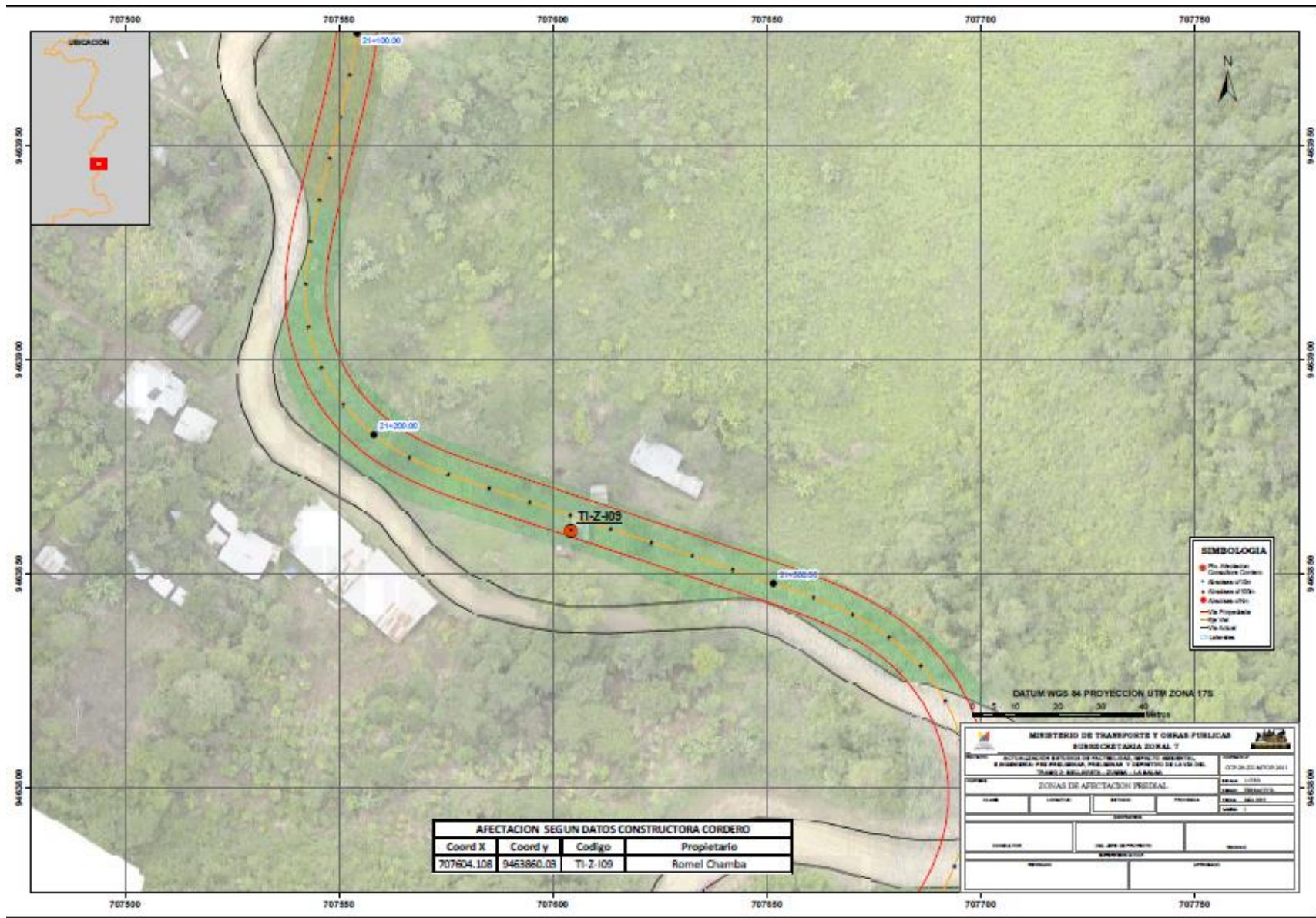
ZONAS DE AFECTACION FUNDIAL

CLASE	COORDENADAS	EN TIPO	PROYECTO

COMPONENTES

CONSTRUCCION	VAL. OPER. DE PROYECTO	TIPO

PRELIMINAR DEFINITIVO



SIMBOLOGIA

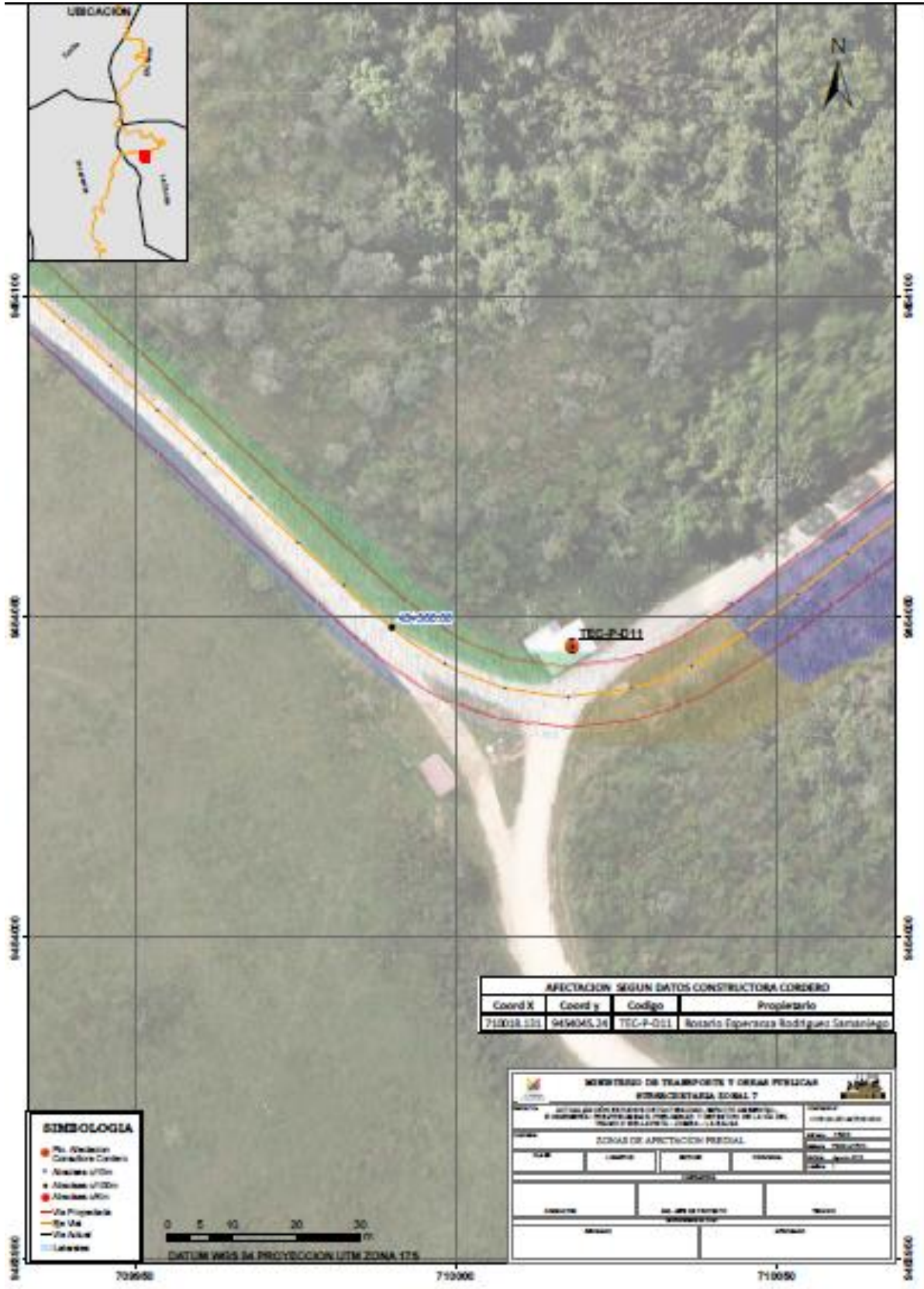
- Pto. Afectación Construcción Corredor
- Estaciones de Obra
- Ancho de Obra
- Ancho de UCR
- Línea de Propiedad
- Eje de Carretera
- Eje de Canal
- Límite de Agua

DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S



AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDERO			
Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
707604.106	9463860.03	TI-Z-109	Romel Chamba

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS SECRETARIA ZONAL 7	
NOMBRE: RECONSTRUCCION Y MEJORA DE INFRAESTRUCTURA PARA EL MANEJO DE EMERGENCIAS POR FENOMENOS NATURALES Y DEPTO DE LA VZ DEL MUNICIPIO DE BARRIO GUAYAMA, GUAYAMA, P.R.	FECHA: 07/06/2023 09:07:00 AM
ZONAS DE AFECTACION PRECISAL	
CLASE: <input type="text"/>	LOCALIDAD: <input type="text"/>
REGION: <input type="text"/>	PROYECTO: <input type="text"/>
ESTADISTICO: <input type="text"/>	
CODIGO: <input type="text"/>	VALOR DE PAGO: <input type="text"/>
OBSERVACIONES: <input type="text"/>	
APROBADO: <input type="text"/>	APROBADO: <input type="text"/>



6482100
6482000
6481900
6481800
6481700

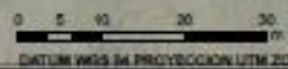
6482100
6482000
6481900
6481800
6481700

709500 710000 710500



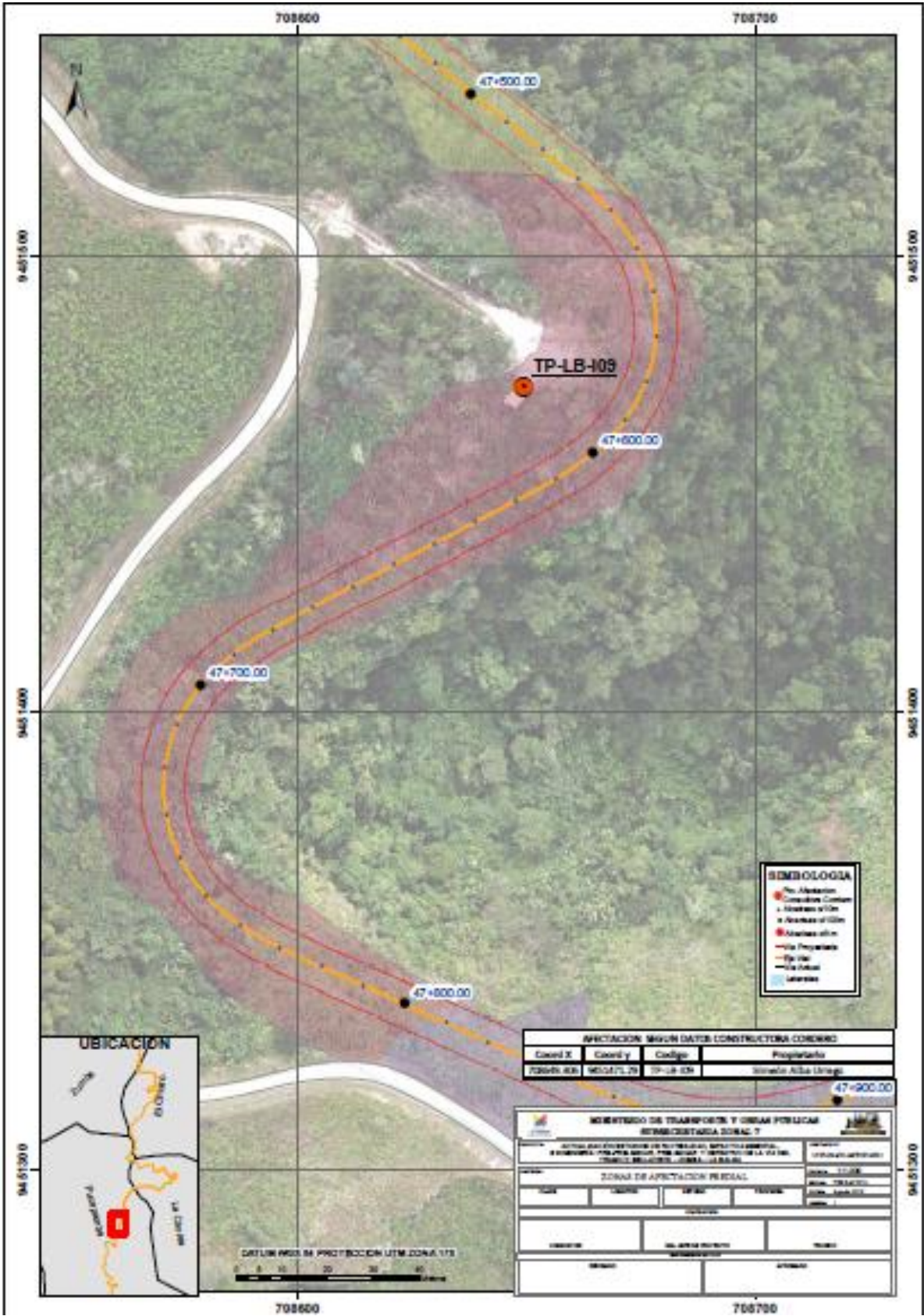
AFECTACION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORDEIRO			
Coord X	Coord y	Codigo	Propietario
710018,131	6481805,34	TEC-P-011	Rosario Esperanza Rodriguez Samaniego

SIMBOLOGIA	
	Pto. Afectacion Cordillera Cordero
	Afectacion UTM
	Afectacion UTM
	Afectacion UTM
	Via Propiedad
	Via Via
	Via Actual
	Lateral



DATUM WGS 84 PROYECCION UTM ZONA 17S

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS			
CONSTRUCCION SOCIAL 7			
NOMBRE		CANTON	
DIRECCION		CANTON	
ZONAS DE AFECTACION PREDIAL			
TIPO	LOCALIDAD	SECTOR	PARCELA
USO			
CANTON		MUNICIPIO	
MUNICIPIO		AFECTACION	



SEMIOLOGIA

- Pto. Afectación
- Construcción Continúa
- Afectación 50m
- Afectación 100m
- Afectación 150m
- Afectación 200m
- Vía Propuesta
- Vía Real
- Vía Actual
- Lote/Parcela

INSPECCION SEGUN DATOS CONSTRUCTORA CORREO

Cantidad	Cantidad	Código	Propietario
708600.00	9451400.00	TP-LB-109	Severino Alba Urteaga

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS
SECRETARIA ZONAL 7

ACTUALIZACION DE PLANOS DE AFECTACION PARA LA VIA DEL CORREO BELLEZA - ZONA LIBRE

ZONA DE AFECTACION PEDEAL

PROYECTO	ESTADO	FECHA	FECHA	FECHA

