

ACTA DE REUNIÓN PREVIA A LA PRESENTACIÓN DE OFERTAS DE LA REHABILITACIÓN DE LA VÍA CUENCA – MOLLETURO – EL EMPALME, INCLUIDOS SITIOS CRÍTICOS, UBICADA EN LAS PROVINCIAS DE AZUAY Y GUAYAS

FECHA: Lunes, 21 de julio de 2025

HORA: 14h00

LUGAR: Sala de Uso Múltiple – Edificio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), Quito

De conformidad con lo indicado en la sección IAL 7.4 del documento de Solicitud de Oferta (SDO), se realizó la reunión previa a la presentación de ofertas para el proceso de contratación del proyecto de rehabilitación de la vía Cuenca – Molleturo – El Empalme, incluidos sitios críticos ubicados en las provincias de Azuay y Guayas.

La sesión fue convocada por el Equipo de Implementación del Proyecto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOPE), en el marco del Componente 1, Subcomponente 1.1 del programa de rehabilitación de infraestructuras e intervenciones de resiliencia, financiado por el Banco Mundial.

Al inicio del encuentro, se dio la bienvenida a las personas asistentes y se recordó que, de conformidad con las regulaciones del organismo financiador, no está permitido grabar ni tomar fotografías del evento. Así mismo, se solicitó a quienes participaban virtualmente mantener sus cámaras encendidas durante toda la reunión.

Se realizó una ronda de presentación de los asistentes, quienes se identificaron con su nombre y apellido, así como el nombre del posible oferente (empresa o APCA) que representan.

En total, asistieron 21 personas, de las cuales 12 participaron de manera virtual y 9 de forma presencial. Concluida la presentación de los asistentes, se procedió a la exposición informativa del proyecto de rehabilitación de la vía Cuenca - Molleturo - El Empalme, el cual contempla la intervención en tramos críticos localizados en las provincias de Azuay y Guayas. Así mismo, se informó que el plazo de ejecución de la obra será de 18 meses.

Durante la exposición técnica, se presentaron los objetivos del proyecto, el alcance de los trabajos previstos y las condiciones técnicas generales. A continuación, se detallan los principales puntos abordados por cada especialista:

Intervención del Especialista de Vialidad y Estructuras del EIP-BM:

- La obra se divide en dos componentes principales:
 - (i) Rehabilitación integral de la calzada, incluyendo capa de rodadura, drenajes, puentes, señalización y seguridad vial.
 - (ii) Atención a sitios críticos, segmentos de la vía con fallas estructurales o riesgos geológicos.
- El proyecto surge a partir de la declaratoria de emergencia de 2023 en varias provincias, incluyendo Azuay.

- Se tiene como objetivo restaurar la transitabilidad en condiciones seguras para los usuarios. La intervención forma parte de un proyecto emergente de reconstrucción vial.
- Como detalles del tramo intervenido, se puede indicar que el proyecto abarca 113 km desde el km 7 (Sayausí) hasta la T del Empalme (Guayas).
- Tramos del corredor:
 - (i) Km 7 al 60: Sayausí – Molleturo (terreno montañoso de 2 carriles).
 - (ii) Km 60 al 103: Molleturo – Tamarindo (3 carriles por el tramo de ascenso).
 - (iii) Km 103 al 119: Tamarindo – T del Empalme (terreno ondulado, 2 carriles con espaldones amplios).
- Atraviesa el Parque Nacional Cajas, aunque las intervenciones allí serán moderadas.
 - (i) Estado actual de la vía:
 - (ii) La vía tiene pavimento rígido con tramos deteriorados: fisuras, hundimientos, desgaste en sobre carpeta asfáltica.
 - (iii) Evaluada entre estado "regular" y "bueno" según el índice PCI.
 - (iv) Existen 10 puentes que requieren reparación (juntas, señalización, seguridad vial).
- Las condiciones geológicas y climáticas del proyecto corresponden a una zona de alta pluviosidad, con desafíos por lluvias intensas y topografía compleja, por lo que se requiere un diseño adecuado de drenaje para evitar fallas en la infraestructura.
- El componente de seguridad vial es de suma importancia, dado que se han identificado zonas con alto grado de tráfico desordenado, especialmente en sectores urbanos como Sayausí y Molleturo. Esta situación incrementa significativamente el riesgo de siniestros viales y afecta la movilidad segura de peatones y vehículos.
- En este contexto, se deberán implementar medidas específicas de regulación, señalización y control del transporte público y de carga, con el objetivo de reducir los accidentes de tránsito y mejorar las condiciones de circulación. Estas acciones contribuirán a garantizar una movilidad más segura, ordenada y eficiente en las zonas priorizadas.

Intervención de la Especialista en Geotecnia del EIP-BM:

- Se intervendrán 5 sitios críticos con estudios y soluciones técnicas específicas:
 - (i) Sitio 1 (km 7+200): Falla en calzada; solución con pantalla de micropilotes.
 - (ii) Sitio 2 (km 49+400): Estabilizado parcialmente; falta ejecutar la segunda fase.
 - (iii) Sitio 3 (km 90+600): Talud erosionado; solución con limpieza, geometría, protección y estabilización con hormigón lanzado y anclajes.
 - (iv) Sitio 4 (km 92+600): Similar al anterior; intervención de talud superior con la misma tipología de solución.
 - (v) Sitio 5 (km 101+600): Hundimientos en terraplén; se reconformará el relleno con mejoras del drenaje.
- Se requieren intervenciones resilientes, mediante la reconfiguración de taludes inestables, instalación de muros de pie, pantallas de anclajes, barreras dinámicas.
- En la Rehabilitación vial, se intervendrá con su reposición, la aplicación de pavimento flexible en zonas críticas y mejora del sistema de drenaje longitudinal y transversal.
- La fuente de materiales estará ubicada en Cochancay, con distancias de acarreo calculadas para cada tramo.

- La Solicitud de Ofertas especifica el equipo mínimo necesario (mezcladoras, maquinaria para estabilización, perforación, plantas de producción, etc.).
- Finalmente, como programa de obra se tiene que la duración estimada es de 18 meses; pero la vía permanecerá en servicio, con restricciones horarias controladas para evitar interrupciones en el tráfico.

Intervención del Especialista Social del EIP-BM

- Todas las intervenciones se tiene el marco normativo nacional, pero en esta intervención específicamente por ser un financiamiento del Banco Mundial tienen sus propios estándares.
- El Banco Mundial, como parte de sus políticas, establece 10 Estándares Ambientales y Sociales, que hacen parte del Marco Ambiental y Social, para el proyecto Reconstrucción Resiliente de Emergencia se activaron 4 estándares.
 - (i) El EAS 1: Evaluación y Gestión de Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales que se activa por la identificación y evaluación de riesgos e impactos ambientales y sociales, en el cual se establecerán medidas específicas de manejo ambiental y social.
 - (ii) EAS 2: Trabajo y Condiciones Laborales que se activa por la ejecución civil de la intervención para establecer pautas para la contratación de mano de obra, trabajo infantil, trato justo, no discriminación, abuso y acoso sexual y promoción de igualdad de oportunidades.
 - (iii) EAS 5: Adquisición de Tierras que se activa ya que en el trazado de la intervención y acorde al derecho de vía de la implantación del proyecto se ejecutarán procesos de expropiación y/ compensación.
 - (iv) EAS 10: Participación de Partes Interesadas y Divulgación de Información que se activa ya que es necesario realizar una gestión efectiva y transparente de las relaciones con todas las partes interesadas involucradas, promoviendo su participación activa y significativa, que contribuya a asegurar la sostenibilidad ambiental y social de la intervención.
- En el marco normativo del proceso de expropiaciones, en la Ley Orgánica de Infraestructura Vial MIDUVI (Plusvalía) se encuentra el proceso de expropiación donde se contempla la notificación del anuncio del proyecto a los propietarios, Evaluación del Bien, Informe Legal y técnico, Declaratoria de Utilidad Pública, Inscripción en el Registro de la Propiedad y Acuerdo de Negociación, Inscripción de predios en Notarías.

Al finalizar la presentación, se reiteró que, en caso de existir consultas respecto a la información del SDO deben ser canalizadas exclusivamente a través del correo electrónico oficial del proyecto: viasbm@mtop.gob.ec, siempre que dichas solicitudes se reciban a más tardar catorce (14) días antes del plazo establecido para la presentación de las Ofertas. Se recalcó que se emitirá el acta con las preguntas, respuestas y aclaraciones y estará disponible públicamente en la página web institucional del MTOP.

Sin más asuntos que tratar, se dio por concluida la reunión informativa.

PROYECTO DE RECONSTRUCCIÓN RESILIENTE DE EMERGENCIA

Préstamo: BIRF-9555-EC

REUNION PREVIA:

“Rehabilitación de la vía Cuenca -
Molleturo - El Empalme, incluye
sitios críticos, ubicada en las
provincias de Azuay y Guayas”

JULIO 2025



**EL NUEVO
ECUADOR
RESUELVE**

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL

Proyecto de Reconstrucción Resiliente de Emergencia (P181079)



EL NUEVO
ECUADOR

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



Componente 1

Rehabilitación de infraestructuras e intervenciones de resiliencia



EL NUEVO
**ECUADOR
RESUELVE**

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL



Componente 1

Subcomponente 1.1 . Este subcomponente incluye las Actividades Elegibles relacionadas con la restauración de la conectividad perdida por los daños en la infraestructura de transporte causados por un Desastre Elegible.

PROYECTO	PLAZO (meses)	PROVINCIA
Rehabilitación de la vía Cuenca – Molleturo –El Empalme e intervención de sitios críticos	18 meses	Azuay y Guayas



EL NUEVO
ECUADOR

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas

PARTE I: ENFOQUE TECNICO



EL NUEVO
ECUADOR

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



1. Pertinencia de la intervención:

- *Con Resolución Nro. MTOP-MTOP-2023-0007-R, de 20 de marzo de 2023, el Ministro de Transporte y Obras Públicas, de ese entonces, realizó la Declaratoria de Emergencia Vial a la provincia del Azuay toda vez que existen las justificaciones técnicas y jurídicas las cuales se expusieron en los informes remitidos por la Dirección de Transporte y Obras Públicas Distrital del Azuay, que permiten declarar la emergencia, siendo que el daño causado a la red vial estatal E-59 y E-582 de la provincia del Azuay como resultado de catástrofes naturales y de fuerza mayor es concreta, inmediata, imprevista, probada y objetiva.*

2. Propósito:

Realizar la Rehabilitación de la vía Cuenca – Molleturo - El Empalme, incluyendo la intervención para estabilizar y mitigar los sitios críticos, localizados a lo largo del trazado, lo que permitirá mejorar ostensiblemente las condiciones de transitabilidad de la arteria vial, principal conexión entre las provincias de Azuay y Guayas, optimizando los costos de operación, tiempos de viaje, operaciones logísticas y de transporte para beneficio de los usuarios de la vía, en condiciones de confort y seguridad vial, incluyendo criterios de resiliencia.



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL

1.1 CARACTERISTICAS

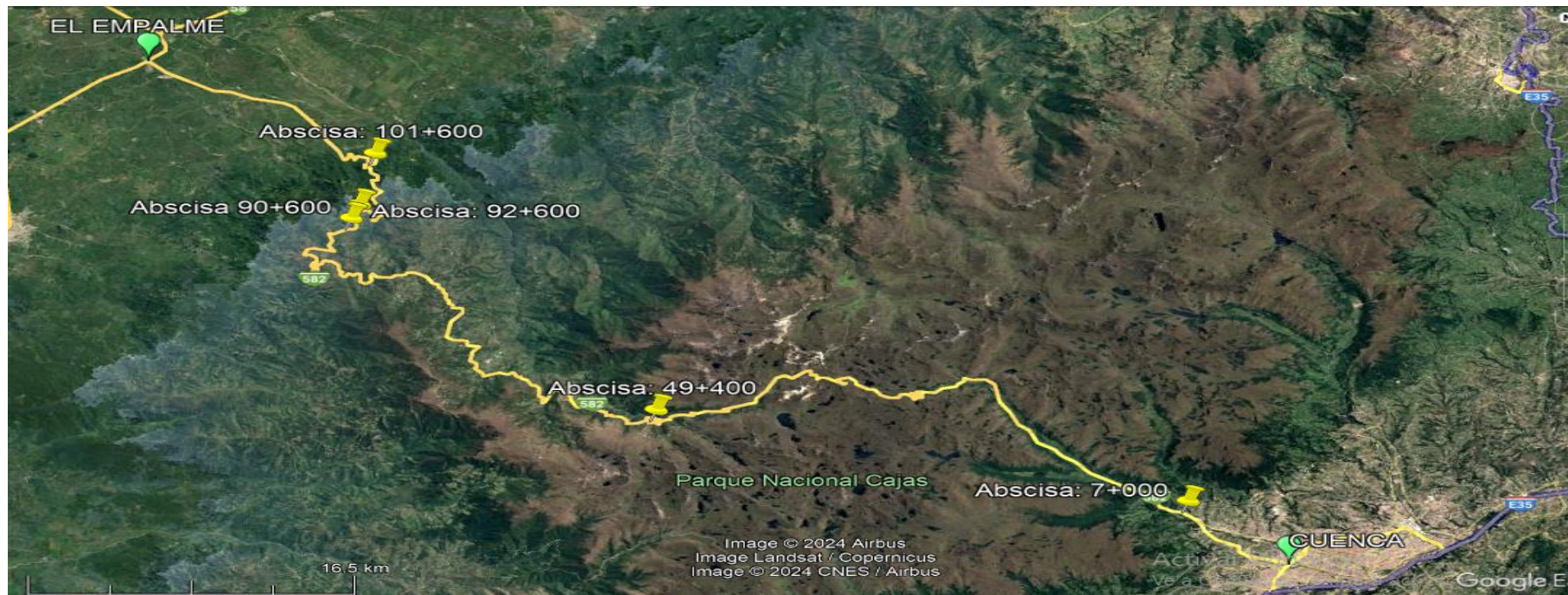


Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL

Ubicación geográfica:



INICIO	COORDENADAS UTM		FINAL	COORDENADAS UTM	
	NORTE (m)	ESTE (m)		NORTE (m)	ESTE (m)
Y de Sayausí Km 7+000	9682388,33	713743,81	T el Empalme Km 119+000	9717331.00	660773.00



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas

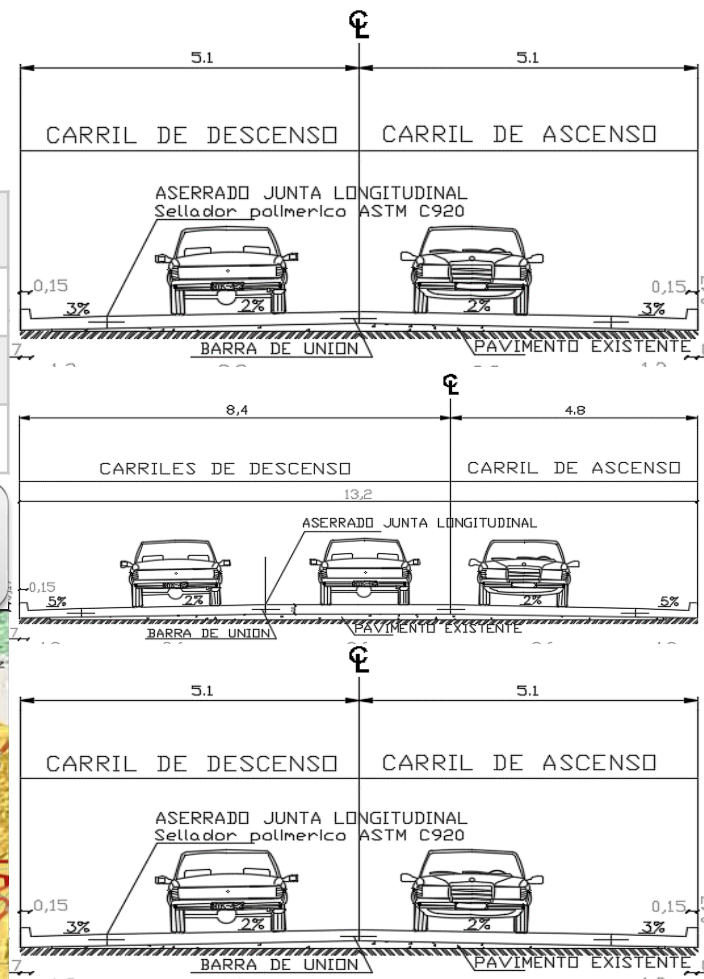
BANCO MUNDIAL

Tramos viales:

Sub Tramos de Intervención

Nro.	ABS INICIAL	SECTOR	ABS FINAL	SECTOR	PROVINCIA	CALZADA
1	7+000	Y de Sayausi	60+000	Parroquia Molleturo	Azuay	2 carriles
2	60+000	Molleturo	103+000	Recinto Tamarindo	límite provincial	3 carriles
3	103+000	Tamarindo	119+900	T del Empalme	Guayas	2 carriles

El **Parque Nacional Cajas** se localiza entre las abscisas 15+000 a 40+000, este segmento de vía corresponde a una reserva y área protegida.



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL

1.2 SITUACION ACTUAL



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL

Deterioros de Calzada:

Pavimento Rígido

Fisuras y grietas

Falta de sellado de juntas del pavimento rígido longitudinales y transversales

Roturas de esquinas, hundimientos, ahuellamientos, baches

Deterioros superficiales: desgaste de la capa de rodadura, porosidades

Desprendimiento o corrimiento de la sobre capa asfáltica localizada en sitios puntuales de la vía.



La capa de rodadura de la vía desde la Abs. 7+000 a la 119+000 corresponde a PAVIMENTO RIGIDO

Sobre Carpeta Asfáltica

Hundimientos, baches, piel de cocodrilo, peladura, ondulaciones, agrietamientos, roturas en bloque.



Rango PCI %	Color	Estado
0-10	Gray	Falla
11-25	Dark Red	Muy Malo
26-40	Red	Malo
41-55	Light Red	Regular
56-70	Yellow	Bueno
71-85	Green	Muy Bueno
86-100	Dark Green	Excelente



EL NUEVO
ECUADOR
RESUELVE

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL



Puentes:

ITEM	NOMBRE	ABSCISA	ANCHO	TIPO	TRAMO
1	García Moreno (Río Matadero)	15+100	10,20	Hormigón	I
2	Dos Chorreras (Río Cuenca)	21+380	10,20	Hormigón	I
3	Quinuas	24+540	10,00	Hormigón	I
4	Migüir	46+400	11,20	Hormigón	I
5	01 de Mayo	57+720	11,00	Hormigón	I
6	Saracay	70+680	14,60	Hormigón	II
7	Parvaurco	88+100	13,40	Hormigón	II
8	Tamarindo 2	95+300	13,40	Hormigón	II
9	Tamarindo 1	105+300	13,30	Hormigón	III
10	Jesús María	117+030	13,80	Hormigón	III



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL

Seguridad Vial:

Se han identificado varios riesgos potenciales para la seguridad vial del corredor, como son:

- Zonas de aparcamiento de vehículos privados, transporte público y comercial en centros poblados para actividades de descanso, subida y bajada de pasajeros, alimentación y comercios, no señalizados, ni regulados,
- Prioridades de paso para usuarios vulnerables: actividades deportivas de ciclistas en la vía, sin una señalización de cicloruta o restricción de velocidad.
- Visibilidad en zonas con densa neblina, sin señalización adecuada
- Zonas de cruces peatonales, no señalizados
- Zonas de miradores turísticos en el Parque Nacional Cajas, señalización incompleta
- Consideraciones de diseño geométrico: curvas horizontales sinuosas y gradientes longitudinales pronunciadas, señalización incompleta
- Intersecciones a nivel, señalización incompleta
- Sitios críticos y puntos negros, sin señalización
- Velocidad de circulación alta, en zonas pobladas o turísticas, sin regulación.
- Mobiliario: no existe postes de señalización S.O.S



1.3. SITIOS CRITICOS



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas

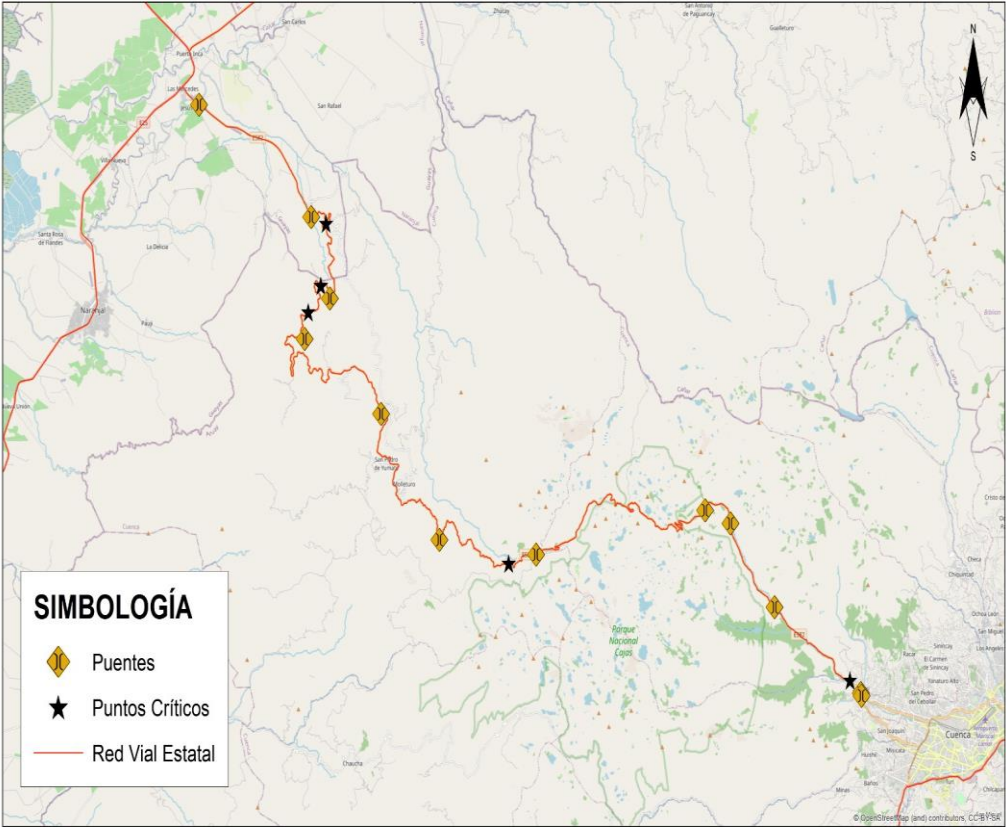


BANCO MUNDIAL



Localización de Sitios Críticos:

Existen a lo largo del trazado de la vía sitios críticos de severidad baja, moderada y alta



Punto	Abscisa Referencial	TRAMO	ESTE_X	NORTE_Y
1	7+200	1	713343	9682684
2	49+400		686438	9689499
3	90+600		670658	9704153
4	101+600	2	672050	9709312
5	102+300		672387	9709796



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL



SITIOS CRITICOS PRIORIZADOS



EL NUEVO
ECUADOR

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas

1.4. AFECTACIONES



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL

Afectaciones viales:

Las principales
afectaciones
generadas por
efecto del
cambio
climático son:

Desprendimientos de masa
en taludes de corte

Deslaves

Socavaciones

Derrumbes

Arrastre, flujos de lodo y
sedimentos en la calzada

Inundación de la vía

Caída de rocas de gran
tamaño

Pérdida de cobertura vegetal
y erosión de suelo

Interrupción del tránsito y
cierre temporal de la vía

Pérdida de la mesa de la vía
en talud de relleno

Daños en la infraestructura
vial

Colapso de obras de drenaje
transversal

Los impactos
asociados a
los eventos
adversos son:

Daños a la propiedad privada

Daños en vehículos de
transporte público, comercial
y privado

Siniestros de tránsito

Incendios Forestales

Pérdida de mercancías

Afectación a viviendas y
comercios

Colapso de servicios básicos

Personas heridas y
lesionadas

Pérdida de vidas humanas



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL



Impactos por cambio climático:



EL NUEVO
ECUADOR
RESUELVE

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL



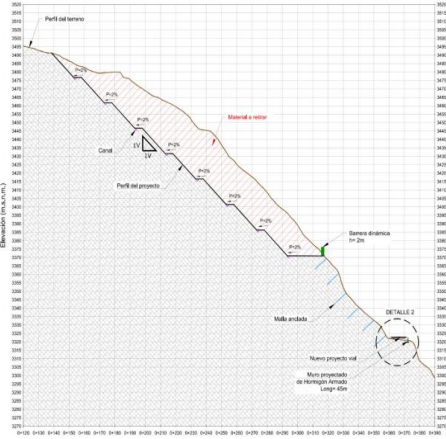
1.5. PROPUESTA DE INTERVENCION RESILIENTE



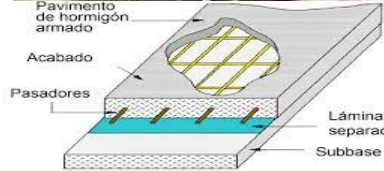
Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL



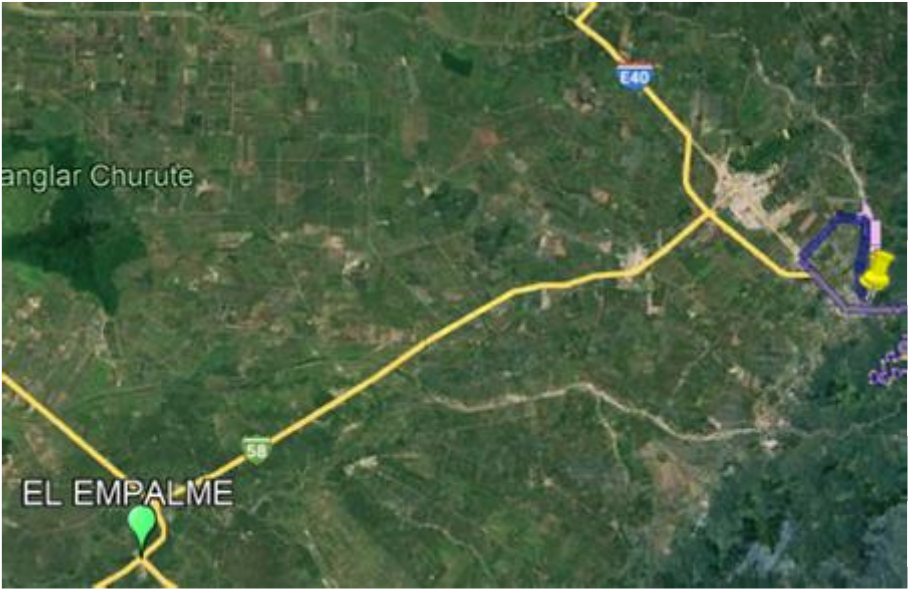
- Se realiza terraceo para reducir la carga por peso propio en el talud inestable en zona de falla
- Revestimiento de taludes con mallas ancladas y barreras dinámicas
- Muros de pie de talud
- Pantalla de anclajes con micropilotes o pilotes para cortar superficie de falla
- Cunetas de coronación



- Se realiza reposición de losas de pavimento rígido dañadas por nuevas losas de hormigón
- Capa asfáltica de nivelación
- Cambio de drenajes transversales
- Cunetas laterales



Fuente de Materiales y Escombreras



ESCOMBRERAS	DISTANCIAS DE ACARREO T1 (DEL KM 0 AL KM 60)	DISTANCIAS DE ACARREO T2 (DEL KM 60 AL KM 103)	DISTANCIAS DE ACARREO T3 (DEL KM 103 AL KM 119,9)
14+480,00	7,24		
49+400,00	17,46		
61+000,00	5,80		
72+000,00		5,50	
105+600,00		15,50	
105+600,00			7,15
TOTAL	30,50	21,00	7,15

DISTANCIAS CANTERA A CG TRAMO	TRAMO 1	TRAMO 2	TRAMO 3
	126,4 Km	78,40 Km	48,45 Km

Se ha considerado como cantera para libre aprovechamiento de materiales, la mina localizada en el sector de Cochancay, aproximadamente a 40 Km de la T del Empalme (km 119+900) del proyecto.



EL NUEVO
ECUADOR

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas

1.6. EQUIPO Y PERSONAL MINIMO



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL

Requisitos Mínimos:

ARTÍCULO N.º	DESCRIPCIÓN DEL ARTÍCULO	CRITERIOS MÍNIMOS EXIGIDOS	UBICACION
1	Planta Trituradora de agregados	producción 30 ton / hora	Cochancay (área de producción de materiales)
1	Planta de Hormigón	producción 25 m3/hora	Cochancay (área de producción de materiales)
1	Planta de Asfalto	producción 40 ton / hora	Cochancay (área de producción de materiales)
3	Excavadora sobre orugas	potencia 128 HP	Frente de Trabajo / Campamento
1	Martillo rompedor hidráulico	frecuencia de impacto 700- 1200 bpm	Accesorio de Excavadora Frente de Trabajo / Campamento
1	Tractor de oruga	potencia 215 HP	Frente de Trabajo / Campamento
1	Fresadora de pavimentos	potencia 280 HP	Frente de Trabajo / Campamento
2	Cargadora Frontal	potencia 110 HP	Frente de Trabajo / Campamento
10	Volquete	Capacidad de transporte 12 m3	Campamento
3	Camión Hormigonera	6 m3 capacidad	Campamento
2	Retroexcavadora	potencia 75 HP	Campamento
2	Minicargadora	potencia 64 HP	Campamento
2	Rodillo vibratorio liso	potencia 107 HP	Frente de Trabajo / Campamento
1	Terminadora de mezcla asfáltica	potencia 99 HP	Frente de Trabajo / Campamento
1	Distribuidor de asfalto	2000 Galones	Campamento
2	Máquina selladora de fisuras	Incluye Sistema de Calentamiento (potencia 40 HP)	Equipo Liviano Campamento
1	Rodillo neumático	potencia 80 HP	Frente de Trabajo / Campamento
1	Rodillo Tándem Liso	potencia 135 HP	Frente de Trabajo / Campamento
1	Barredora autopropulsada	potencia 76 HP	Campamento
2	Máquina de extrusión para pintura termoplástica	Autopropulsada, 1500 libras, doble caída micro esferas	Accesorio para vehículo liviano Campamento
1	Motoniveladora	potencia 155 HP	Campamento
2	Camión Cisterna	capacidad 6000 Gls	Campamento
1	Compresor portátil con generador	potencia 23 KVA	Equipo Liviano Campamento
1	Bomba de hormigón lanzado	caudal de 2 a 30 m3/h	Accesorio para vehículo liviano Campamento
1	Camión Grúa Canasta	alcance 30 m	Campamento
1	Camión de abastecimiento	2,5 ton capacidad de carga	Campamento
1	Tracto Camión y Cama Baja	potencia 440 HP	Frente de Trabajo / Campamento
1	Equipo de perforación	potencia 57 KW	Equipo Liviano / Campamento
1	Bomba de inyección de cemento	caudal 24l/min	Equipo Liviano / Campamento



1.7. ASPECTOS OPERATIVOS



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL

Campamentos y Plantas de Producción:



Una vez que se suscriba el contrato, con el oferente que resulte adjudicado de la licitación, previo al inicio de los trabajos, el contratista deberá localizar un predio para el **emplazamiento del área de campamento e instalaciones provisionales de obra**, para adecuar las siguientes facilidades, sin que sea una limitante:

- stock y estacionamiento de maquinaria pesada, tracto camiones, volquetas, vehículos livianos
- bodega de materiales de construcción
- zona para combustibles y lubricantes (solo para equipos livianos, para maquinarias es preferible realizar el abastecimiento en estaciones de servicio o a través de un camión de abastecimiento)
- patio de maniobras
- espacios para acumulación de residuos generados en el campamento (orgánicos, cartón, plásticos y especiales que requieran tratamiento con un proveedor calificado externo)
- área de oficinas de contratista y fiscalización
- área de salud ocupacional
- servicios higiénicos y duchas
- laboratorios
- talleres y vulcanizadora (se podría contratar externamente)
- área para depósito de muestras de materiales y control de calidad
- área de emplazamiento de dormitorios, en containers adaptados o construcciones provisionales. O en su defecto, se podría rentar una vivienda u hotel para alojamiento del personal.
- Acometidas de redes de servicios básicos: alcantarillado, agua potable, energía eléctrica y telecomunicaciones.
- Pozos sépticos en caso de que no se tenga servicios básicos.
- Señalética para seguridad industrial y riesgos.
- garita de prevención, entre otros



EL NUEVO
ECUADOR

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas

1.8. PROGAMA DE OBRA



Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL



CRONOGRAMA:

ITEM	ACTIVIDAD	PERIODO DE TRABAJO																	
		MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	MES 5	MES 6	MES 7	MES 8	MES 9	MES 10	MES 11	MES 12	MES 13	MES 14	MES 15	MES 16	MES 17	MES 18
1	COMPONENTE 1: REHABILITACION VIAL																		
1.1	CALZADA																		
1.1.1	PAVIMENTO RIGIDO																		
1.1.2	PAVIMENTO FLEXIBLE																		
1.2	DRENAJE																		
1.3	PUESTOS																		
1.4	SEÑALIZACION																		
2	COMPONENTE 2: INTERVENCION DE SITIOS CRITICOS																		
2.1	SITIO CRITICO 7+200																		
2.2	SITIO CRITICO 49+400																		
2.3	SITIO CRITICO 90+600																		
2.4	SITIO CRITICO 92+600																		
2.5	SITIO CRITICO 101+600																		
2.6	DUCTO CAJON 13+000																		
3	COMPONENTE 3: AMBIENTAL Y SOCIAL																		
3.1.	PLAN DE MANEJO AMBIENTAL E INSTRUMENTOS																		





PARTE II: ENFOQUE AMBIENTAL Y SOCIAL



EL NUEVO
ECUADOR

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



Estándares Ambientales y Sociales del Banco Mundial

El Banco Mundial (BM), como parte de sus Políticas, establece 10 Estándares Ambientales y Sociales, que hacen parte del Marco Ambiental y Social (Ministerio de Transporte y Obras Públicas / Banco Mundial, 2024), para el proyecto “*Reconstrucción Resiliente de Emergencia*”



- **EAS 1:** Evaluación y Gestión de Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales
- **EAS 2:** Trabajo y Condiciones Laborales
- **EAS 3:** Eficiencia en el Uso de los Recursos y Prevención y Gestión de la Contaminación
- **EAS 4:** Salud y Seguridad de la Comunidad
- **EAS 5:** Adquisición de Tierras, Restricciones sobre el Uso de la Tierra y Reasentamiento Involuntario
- **EAS 6:** Conservación de la Biodiversidad y Gestión Sostenible de los Recursos Naturales Vivos
- **EAS 7:** Pueblos Indígenas/Comunidades Locales Tradicionales Históricamente Desatendidas
- **EAS 8:** Patrimonio Cultura
- **EAS 10:** Participación de las Partes Interesadas y Divulgación de Información



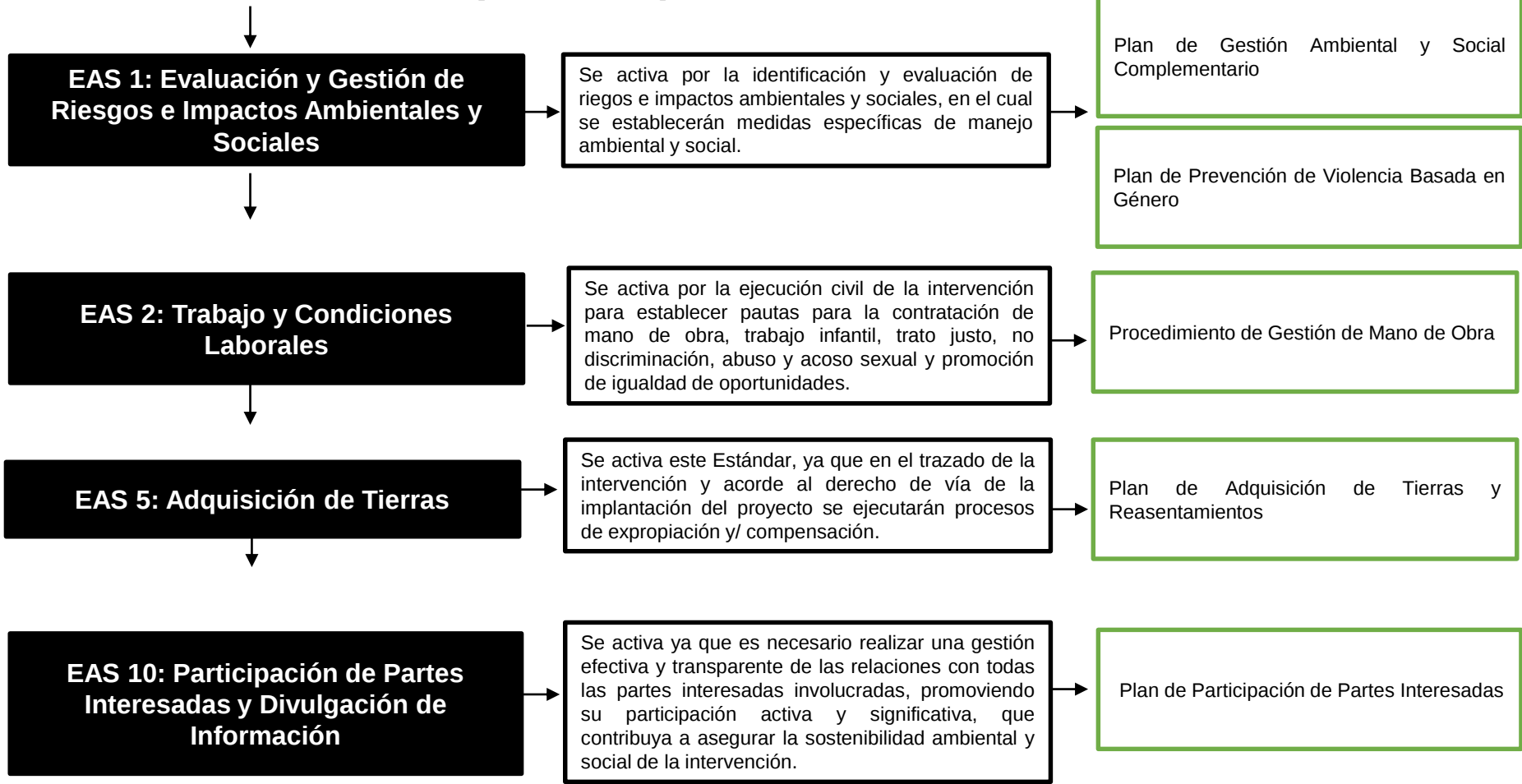
Instrumentos Ambientales y Sociales aplicables al proyecto

Instrumentos Marco Ambientales y Sociales del proyecto de Emergencia

1. **MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (MGAS)**
2. **MARCO POLÍTICA DE REASENTAMIENTO (MPR)**
3. **PLAN DE PARTICIPACIÓN DE PARTES INTERESADAS (PPPI)**
4. **PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE MANO DE OBRA (PGMO)**
5. **MARCO DE PREVENCIÓN DE VIOLENCIA BASADA EN GÉNERO (MPVBG)**



Los Estándares Ambientales y Sociales que se activan son:





Estándares Ambientales y Sociales del Banco Mundial

En la normativa ecuatoriana, el proceso de participación ciudadana se realiza una vez elaborado el estudio, sin estar concebido como un proceso continuo durante la gestión de las intervenciones de los proyectos.

En el marco de la gestión de las intervenciones, el MTOP garantizará la participación de las partes interesadas mediante consultas significativas desde el inicio y a lo largo de todo el ciclo del proyecto. La estrategia de participación se definirá de manera proporcional a la naturaleza de los impactos y riesgos de cada intervención, en concordancia con lo establecido en el presente Plan de Participación de Partes Interesadas (PPPI)



**EL NUEVO
ECUADOR**

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



Marco normativo del proceso de expropiaciones



PROCESO DE EXPROPIACIÓN

- Notificación del anuncio del proyecto a los propietarios
- Evaluación del Bien
- Informe Legal y técnico
- Declaratoria de Utilidad Pública
- Inscripción en el Registro de la Propiedad y Acuerdo de Negociación
- Inscripción de predios en Notarias

*Ley Orgánica de Infraestructura Vial
MINUVI (Plusvalía)*



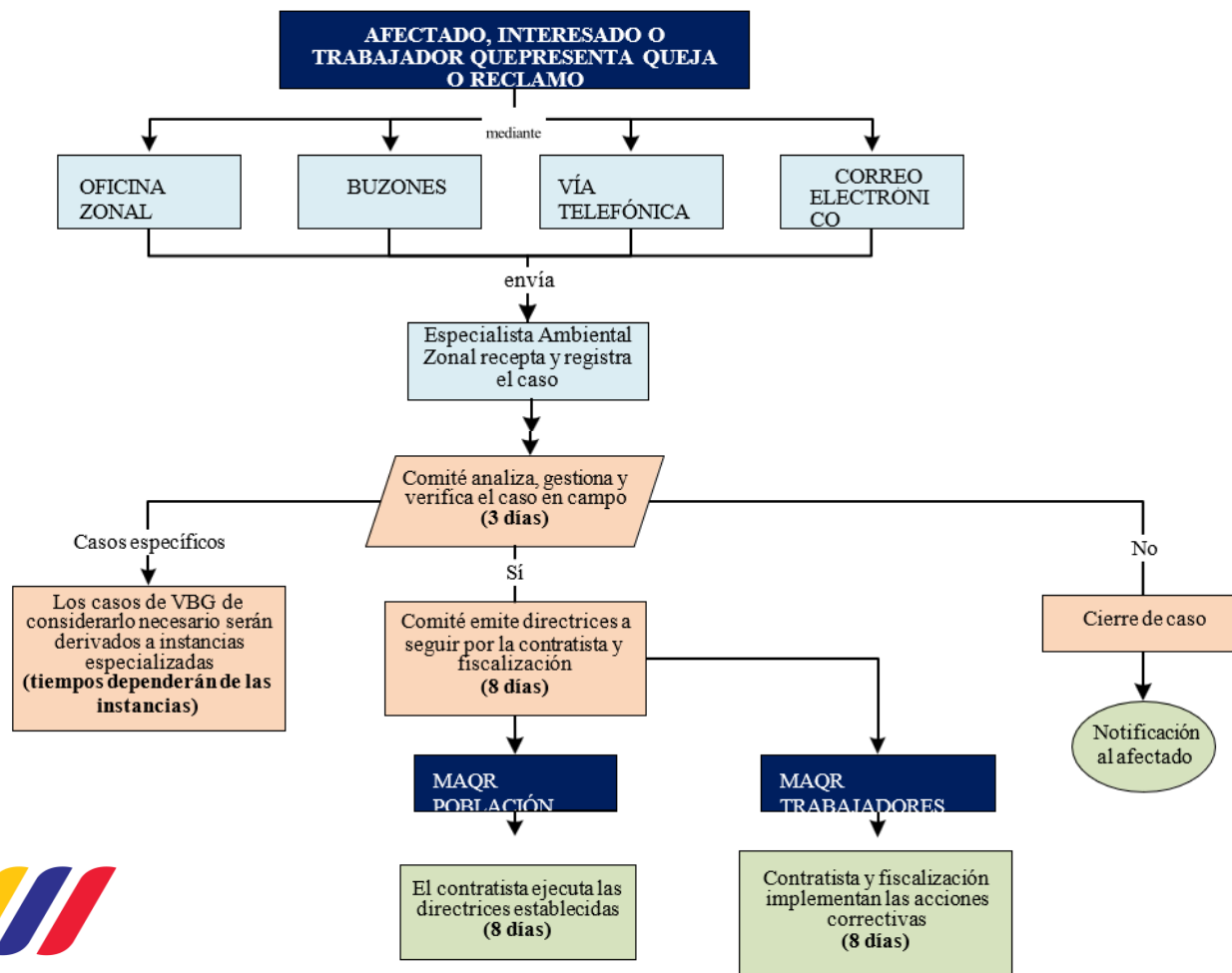
EL NUEVO
ECUADOR

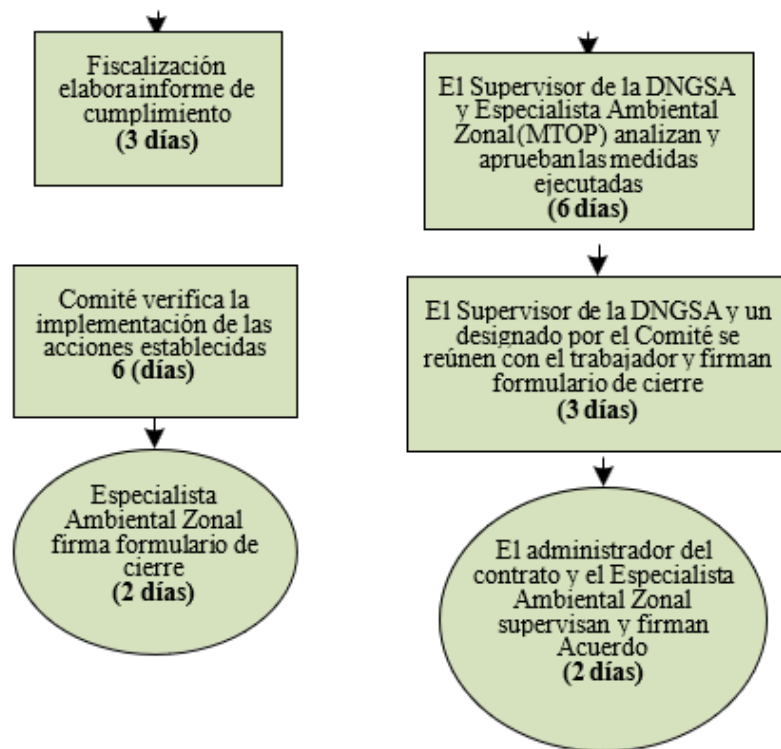
Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



Mecanismo de Quejas y Reclamos

- (i) Recepción y respuesta adecuada a la ciudadanía, comunidades y otros grupos/partes interesados y trabajadores
- (ii) Adecuado cumplimiento de MGAS de las intervenciones
- (iii) estandarización de la gestión y respuestas de las quejas y reclamos de partes interesadas y trabajadores;
- (iv) de posibles cambios requeridos en la gestión de las intervenciones.





PROYECTO DE RECONSTRUCCIÓN RESILIENTE DE EMERGENCIA

Préstamo: BIRF-9555-EC

GRACIAS !!!!!



**EL NUEVO
ECUADOR
RESUELVE**

Ministerio de Transporte
y Obras Públicas



BANCO MUNDIAL