Ministerio de Transporte e Infraestructura

Contrato CR 5028-NI-H7440-NI

Proyecto Mejoramiento de Infraestructura Vial Rural

# PLAN DE REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO ABREVIADO

Mejoramiento de Carretera Ciudad Sandino – Mateare

Diciembre 2016

## Contenido

1. INTRODUCCIÓN ..... 1
2. OBJETIVOS ..... 2
2.1) Objetivo General ..... 2
2.2) Objetivos específicos ..... 2
3. METODOLOGÍA ..... 3
3.1) Métodos Cualitativos: ..... 3
3.2) Métodos Cuantitativos: ..... 3
3.3) Observación No Participante: ..... 3
4. CONTEXTO DEL PLAN DE REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO ABREVIADO ..... 4
4.1) Breve descripción del sub-proyecto Ciudad Sandino- Mateare ..... 5
4.2) Área de Influencia del Proyecto ..... 6
4.3) Características generales del diseño ..... 6
4.4) Normas de Diseño ..... 7
5. MARCO LEGAL ..... 9
5.1) Ley de Derecho de vía ..... 9
5.2) Facultad para realizar Reasentamiento ..... 9
5.3) Ley No. 229, Ley de Expropiación ..... 9
5.4) Concordancia entre la Legislación Nicaragüense y OP 4.12 del BM ..... 10
5.4.1) Reconocimiento de derechos sobre la tierra ..... 10
5.4.2) Legislación Nacional ..... 10
5.4.3) De la Compensación ..... 10
5.5) Marco administrativo ..... 11
6. CENSO SOCIOECONÓMICO ..... 12
6.1) Características socio-demográficas de la población ..... 13
7. MAGNITUD DE PÉRDIDAS PREVISTAS Y SU COMPENSACIÓN ..... 20
7.1) Tipo de impactos ..... 21
7.2) Afectaciones ..... 21
7.2.1) Inmuebles con afectaciones ..... 29

7.3) Procedimientos y mecanismos de compensación de las reclamaciones ..... 31
7.3.1) Viviendas con negocios ..... 31
7.3.2) Compensación por pérdida de ingresos a negocios ..... 32
7.3.3) Compensación por pérdida de infraestructura de negocios ..... 32
7.4) Procedimientos institucionales para la legalización ..... 33
7.5) Programa de información del PRIA ..... 34
7.5.1) Objetivo ..... 35
7.5.2) Metodología ..... 35
7.6) Procedimientos de compensación de reclamaciones. ..... 35
8. CRONOGRAMA ..... 36
9. PRESUPUESTO ..... 37
10. MONITOREO Y EVALUACIÓN ..... 38
11. QUEJAS Y RECLAMOS ..... 41
12. ANEXO ..... 45

# 1. INTRODUCCIÓN

El Gobierno de Nicaragua a través del Ministerio de Transportes e Infraestructura (MTI), ha solicitado al Banco Mundial (BM), el apoyo de financiamiento para la ejecución de obras viales en el contexto del Proyecto de Mejoramiento de Acceso Rural y Urbano, bajo la modalidad de préstamo de inversión.

El Banco Mundial ha establecido como requisito previo para el financiamiento de proyectos, la planificación previa para un adecuado tratamiento de la población y/o grupos afectados. Por ello, el MTI ha establecido un Marco de Políticas para Reasentamiento Involuntario (MPRI) de conformidad con los lineamientos de la Política de Reasentamiento Involuntario del Banco Mundial y de la Legislación nacional, vinculados a la implementación de obras de infraestructura vial dentro del Proyecto de Mejoramiento de Acceso Rural y Urbano.

A partir de los procedimientos establecidos en el MPRI, el MTI ha elaborado el presente Plan de Reasentamiento Involuntario Abreviado (PRIA) para el sub-proyecto del tramo carretero Ciudad Sandino-Mateare, como un instrumento preventivo para atender las afectaciones a viviendas y negocios establecidos en el derecho de vía, que puedan provocar la privación involuntaria de tierras, dando lugar al desplazamiento o la pérdida de vivienda, la pérdida de activos o del acceso a activos, o la pérdida temporal de las fuentes de ingresos o de los medios de subsistencia, ya sea que los afectados deban trasladarse a otro lugar o no.

El Gobierno de Nicaragua a través del Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), ha venido impulsando con el apoyo del Banco Mundial (BM), el mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial rural.

El Proyecto Mejoramiento de Infraestructura Vial Rural con su **Componente 1: Mejoramiento de la infraestructura vial,** financiará obras físicas de rehabilitación y mantenimiento vial para mejorar las conexiones viarias de la población con los servicios y mercados sociales y asegurar la sostenibilidad de los activos viales: el *Subcomponente 1.1: Descongestionar las vías de acceso urbano a Managua*, tiene como objetivo aumentar la capacidad vial y reducir la congestión a través de la mejora de las vías de acceso de Ciudad Sandino-Mateare (11,8 Km) de dos a cuatro carriles para mejorar el acceso a Managua para los viajeros y reducir los costos de transporte.

El presente documento contiene el PRIA que incorpora las acciones remediales en función de las quince afectaciones generadas en el marco del Proyecto de Mejoramiento del Tramo Carretero de Ciudad Sandino-Mateare, por la definición del nuevo derecho de vía, apegado a la Política Operacional OP 4.12 Reasentamiento involuntario.

Las afectaciones son 15, incluyen: 9 viviendas-negocios, y 6 a negocios-terrenos; afectando a 28 unidades sociales, considerando el total de hogares dependientes de los negocios y habitando las viviendas afectadas.

# 2. OBJETIVOS

## 2.1) Objetivo General

Mitigar y compensar los casos de once afectaciones que se generaron en la definición del derecho de vía del Proyecto, a través de acuerdos justos entre los propietarios y el MTI, garantizando el cumplimiento de las leyes nacionales y la Política OP 4.12 del Banco Mundial, a través de la implementación de las medidas necesarias para minimizar al máximo el reasentamiento involuntario por las afectaciones que se generaron en la definición del derecho de vía del sub-proyecto de Mejoramiento del Tramo Carretero Ciudad Sandino-Mateare.

## 2.2) Objetivos específicos

- Evitar y reducir en la medida de lo posible, los reasentamientos involuntarios a través de las opciones concretas que se derivan de los diseños de las obras de pavimentación y mejoramiento para la carretera.
- Informar oportunamente y de forma directa a las familias afectadas, respecto a las políticas y alternativas de solución, ofrecidas para mitigar los impactos que podría provocar el Proyecto en el tramo carretero Ciudad Sandino a Mateare.
- Compensar de manera justa y transparente a las familias, por las distintas afectaciones de vivienda, vivienda-negocio y negocios, así como la infraestructura comunitaria, empleando el costo de reposición de las afectaciones (*valor de mercado*) o con adecuadas medidas de compensación a través del traslado involuntario.
- Asesorar a las familias afectadas en torno a la reposición de sus viviendas o negocios, garantizándoles al menos condiciones similares o mejores a las que tienen actualmente.
- Establecer y fortalecer las estructuras organizativas en los nuevos reasentamientos, creando sentido de comunidad, respeto, pertenencia y colaboración mutua.
- Brindar apoyo de forma general mediante asesoría económica, legal y social para el restablecimiento de las actividades económicas y para casos especiales (*Grupos Vulnerables*), personas de la tercera edad, familias numerosas con jefaturas femeninas o familias mono-parentales, población en extrema pobreza o con capacidades especiales, entre otros.
- Facilitar la coordinación interinstitucional, con el fin de promover la sostenibilidad de los procesos que el presente Plan de Acción de Reasentamiento impulse con la población afectada.

# 3. METODOLOGÍA

Para conocer la realidad social y económica de las unidades sociales afectables e identificar los efectos del mejoramiento del tramo carretero se hizo uso de una metodología mixta (Cuanti- Cualitativo), con el propósito de obtener la mayor información posible para determinar el plan de reasentamiento y facilitar el proceso constructivo de la vía.

## 3.1) Métodos Cualitativos:

- ✓ Se realizaron entrevistas a los propietarios de viviendas y negocios ubicados en el derecho de vía, con el propósito de conocer su perspectiva sobre la construcción de las obras y las necesidades derivadas de reasentamiento.

## 3.2) Métodos Cuantitativos:

- ✓ Encuesta socio económico a pobladores que habitan las áreas de influencia directa y que estuviesen sobre el derecho de vía. La encuesta fue levantada en visita a los jefes/as de hogar. También se incluyó una sección para levantar el perfil de los negocios ubicados en el derecho de vía.
- ✓ Análisis y procesamiento de la información: Se procesaron las encuestas de usuarios del Derecho de Vía, en el programa estadístico SPSS. Esta será una de las principales técnicas para el procesamiento de la información. Los cruces de variables a realizarse son básicamente: Datos demográficos por Datos socioeconómicos, así como los datos de hogares por los datos de acceso a servicios básicos por datos socioeconómicos.

## 3.3) Observación No Participante:

- ✓ Recorridos en el tramo en el área de derecho de vía para verificar en los predios el desarrollo de actividades económicas, y la identificación de la infraestructura domiciliar ubicada en el derecho de vía.

La metodología ha permitido además:

- La identificación de impactos probables, posibles afectaciones, restricción de accesos, tipologías de afectaciones y riesgos, posibles opciones de compensación según tipo de afectación;
- Roles institucionales en la ejecución del plan de reasentamiento;
- Un análisis de grupos vulnerables.

Una vez revisado el PRIA, se realizara un evento de socialización. El MTI ha convocado a unidades sociales afectadas, y el gobierno municipal para la explicación del PRIA, y cumplir con los principios de participación y equidad. El objetivo fue establecer un espacio de diálogo que permiten a los afectados exponer sus diferentes puntos de vistas, opiniones, percepciones, sentir y pareceres.

# 4. CONTEXTO DEL PLAN DE REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO ABREVIADO

El Gobierno de Nicaragua a través del Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público (MHCP), ha venido impulsando con el apoyo del Banco Mundial (BM), el mejoramiento y ampliación de la infraestructura vial rural.

La red vial nacional según datos obtenidos de los últimos inventarios viales, tiene una extensión aproximada de 24,137 km. De acuerdo al tipo de superficie y nivel de diseño, la red se distribuye en: (i) tramos carreteros pavimentados y de diseños de buena calidad; tramos pavimentados con concreto asfáltico, tramos con pavimento de concreto hidráulico y tramos pavimentados con adoquines de concreto; (ii) tramos carreteros revestidos de grava, disponiendo de diseños de mediana calidad (drenajes y señalización parcial); y, (iii) tramos carreteros con calzada de tierra y diseños de baja o mala calidad (aproximadamente el 43% de estas vías sólo son transitables en estación seca, en tanto el resto es transitable todo el año con algunas restricciones).

El MTI utiliza para el diseño de los sub-proyectos las Especificaciones Generales para la Construcción de Caminos, Calles y Puentes "NIC-2000", el Manual Centroamericano de Normas Ambientales para el Diseño, Construcción y Mantenimiento de Obras Viales. SIECA 2002. Estas normativas definen el quehacer para el seguimiento y control de los sub-proyectos ejecutados por contratistas.

El Estado es el propietario de la infraestructura vial[1]. La función de administrador recae en el MTI, que cuenta con una serie de direcciones responsables de diferentes aspectos de la planificación y ejecución de proyectos. MTI también desempeña el rol de gerente en la provisión de rehabilitación, mejoras, mejoras y nuevas construcciones.

Nicaragua también enfrenta una serie de desafíos en la seguridad vial. Durante el período 2007-2012, un total de 3,500 personas murieron en los accidentes en las carreteras. Al respecto, el Gobierno de Nicaragua ha puesto en marcha la nueva Estrategia Nacional de Seguridad Vial para 2013-2018 de reducir las muertes por accidentes de tránsito en un 20 por ciento, incluyendo el mejoramiento de las carreteras.

En este contexto, el Proyecto Mejoramiento de Infraestructura Vial Rural tiene como objetivo de desarrollo: Mejorar el acceso seguro y sostenible a los mercados y servicios en áreas rurales y urbanas de Nicaragua y permitir al Receptor responder pronta y efectivamente a una Emergencia Elegible.

[1] El Fondo de Mantenimiento de Carreteras (FOMAV), se encarga del mantenimiento rutinario y periódico de la principal red de carreteras nacionales. La principal fuente de financiamiento de FOMAV es un impuesto a los combustibles de uso vehicular. El mantenimiento es realizado por una variedad de actores, incluyendo contratistas privados, microempresas, Módulos Comunitarios para Adoquinado (MCAs) y las Corporación de Empresas Regionales de la Construcción (COERCO).

El Proyecto financiará el siguiente componente:

**Componente 1: Mejoramiento de la infraestructura vial.** Este componente financiará obras físicas de rehabilitación y mantenimiento vial para mejorar las conexiones viarias de la población con los servicios y mercados sociales y asegurar la sostenibilidad de los activos viales:

*Subcomponente 1.1: Descongestionar las vías de acceso urbano a Managua*. Este sub-componente tiene como objetivo aumentar la capacidad vial y reducir la congestión a través de la mejora de las vías de acceso de La Garita-Tipitapa (6,6 km) y Ciudad Sandino-Mateare (11,8 Km) de dos a cuatro carriles para mejorar el acceso a Managua para los viajeros y reducir los costos de transporte. Para el tránsito La Garita – Tipitapa que forma parte del corredor norte de la Carretera Panamericana, se incorporarán medidas físicas de seguridad vial en el diseño para garantizar la seguridad de los peatones y del tráfico no motorizado y se someterán a las auditorías de seguridad vial financiadas con cargo al componente 2.2.

## 4.1) Breve descripción del sub-proyecto Ciudad Sandino- Mateare

El Tramo Ciudad Sandino- Mateare: tiene una longitud aproximada de 18.07 km. Está dentro de la Red Vial Básica y Clasificado como una Carretera Troncal Principal y forma parte de la NIC-28. Iniciando en el Km 14+200 con una longitud de 11+807.438 En las coordenadas UTM con Datum WGS 84 Inicio Este 570422.6038 y Norte 1346337.3479 fin Este 56104.701, Norte 1353264.886 donde termina los cuatros carriles de la vía Sitio conocido como Sacos MACEN estación 0+000.

Se trata de un tramo en un entorno semiurbano, con importante presencia de viviendas, fincas, negocios, etc. en los márgenes de la carretera. La geometría de la línea es muy sencilla y uniforme, alineaciones muy rectas y de radios muy amplios. Igualmente en alzado no se presentan fuertes pendientes, siendo todo el trazado en alzado bastante suave.

El pavimento se encuentra también en buen estado, con lo que se deduce que la actuación está especialmente encaminada a aumentar el nivel de servicio y la capacidad de la carretera en cuestión, más que en una mejora integral de la misma.

El derecho de vía actualmente es de unos 30 metros. Si a lo anterior le añadimos la presencia de numerosas edificaciones y viviendas, se tiene como condicionante principal la falta de espacio para desarrollar la ampliación de la carretera, lo que implica incurrir en algunas afectaciones, que no pueden evitarse de acuerdo con el diseño.

Hay presencia de accesos existentes a la carretera, al mismo nivel, pero sin las condiciones mínimas de seguridad, velocidad y visibilidad, y suponen conflictos peligrosos con el tráfico circulando por el eje principal.

## 4.2) Área de Influencia del Proyecto

El tramo es compartido por dos municipios; el municipio de Ciudad Sandino y el Municipio de Mateare en el departamento de Managua. El Municipio de Ciudad Sandino se encuentra ubicada a 12 ½ Km. al oeste de la ciudad de Managua y fundada en 1969, con una extensión territorial 51.11 $Km^{2.}$ Se localiza entre las coordinadas 12° 01'a 12° 14' Latitud norte y 86° 18' a 86° 25' Longitud oeste.

Los límites municipales son: Al Norte: con el Municipio de Mateare; Al sur: con el municipio de Managua; Al este: Lago Xolotlán; Al oeste: Municipio de Mateare y Villa Carlos Fonseca. Municipio de Mateare está ubicado a 25 Km al noroeste de Managua. Con una extensión territorial de 297.4 $Km.^2$, situado entre las coordenadas 12° 14' de latitud norte y 86° 25' longitud Oeste. Es totalmente urbano. Limita al norte con el Lago de Managua, al sur con el Municipio de Villa Carlos Fonseca, al este con los municipios de Managua y Ciudad Sandino, al oeste con el municipio de Nagarote.

En el mapa de área de influencia directa es aproximadamente unos **10,015 $km^2$**, que pertenece en su totalidad al Municipio de Mateare, Sin embargo tomando en cuenta todas las obras propuestas en base al diseño se habla de la construcción de las intersecciones: La Cuesta el Plomo, Xiloá, las cuales abarcan **8.05 $km^2$** en el Municipio de Ciudad Sandino esta área se estima en base a las obras propuestas a ejecutarse que corresponde a la delimitación de las afectaciones ambiental y social del proyecto[2].

El área de influencia indirecta es de aproximadamente unos, 20.41 $km^2$ abarcando el Municipio de Mateare 14.62 $km^2$ y Ciudad Sandino con 5.79 $km^2$ (incluyendo la construcción de intersecciones) esta área se estima en base al diseño y obras propuestas a ejecutarse

## 4.3) Características generales del diseño

El tramo objeto del proyecto forma parte de la carretera NIC 28, es carretera asfaltada, considerada como una carretera arterial principal urbana (Manual SIECA 2011, Inciso 1.5).

El trazado en planta diseñado respeta la línea existente, que se caracteriza por la presencia de largas rectas y curvas de radio generoso. El diseño del nuevo eje se ha realizado sobre el existente, ampliando la plataforma hacia ambos lados del mismo.

Para facilitar los retornos y giros a izquierdas se han dispuesto una serie de rotadores que, ocupando un mínimo espacio, permiten realizar dichas maniobras, imprescindibles para la funcionalidad del diseño en su conjunto.

[2] Informe Final de Valoración Ambiental Social Tramo I: Ciudad Sandino (Km 6+830)- Mateare. Ingennya, Febrero 2016

Dichos rotadores se dispondrán en las siguientes estaciones:

- 0+370
- 0+970
- 1+980
- 3+940
- 4+740
- 5+940

En la zona urbana de Mateare, donde la velocidad limite es de 50 km/h, se han propuesto tres rotondas para facilitar los movimientos hacia las calles interiores del municipio, así como para permitir los retornos y los cambios de sentido con total seguridad. Sin restringir el tráfico circulante por el eje principal, el tráfico será más ordenado y con menos alteraciones de cruces, giros de vehículos, y con un mayor nivel de seguridad vial.

En cuanto a la calzada anular, se proyectan con una anchura de 8 metros, permitiendo por tanto dos carriles de circulación de cuatro metros de ancho cada uno.

Por motivos de seguridad vial y para evitar la generación de conflictos en los movimientos a izquierdas, se prohíben los giros a izquierdas directos a lo largo del tramo, excepto en las zonas habilitadas para ello (rotadores, que a su vez permiten los retornos). A lo largo de todo el tramo se proyecta una separación física en la mediana para impedir estas maniobras, con las únicas aperturas en las zonas de los rotadores.

### 4.4) Normas de Diseño

Para el diseño geométrico, se han seguido las normas contenidas en el Manual Centroamericano de Normas para el Diseño Geométrico de Carreteras[3] y Guía de Diseño Geométrico de la AASHTO[4]

El derecho de vía es la faja de terreno destinada a la construcción, mantenimiento, futuras ampliaciones de la vía si la demanda de tránsito así lo exige, servicios de seguridad, servicios auxiliares y desarrollo paisajístico. Dada la fuerte implementación de viviendas y negocios en las márgenes de la carretera existente, que presenta un derecho de vía de 30 metros de ancho, se ha adaptado la solución geométrica a ese derecho de vía. No se considera viable aumentar en anchura ese derecho de vía ya que provocaría gran cantidad de afectaciones a propietarios y viviendas existentes.

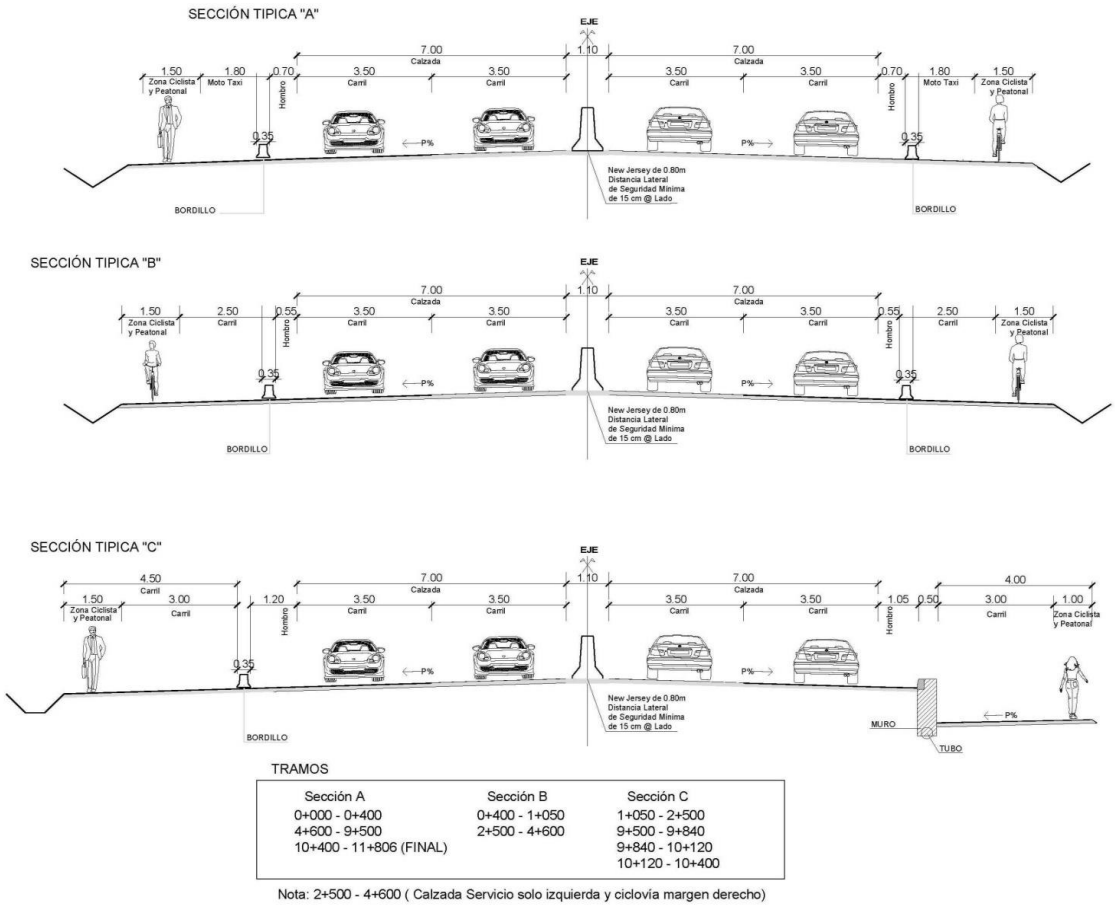
Para el eje principal proyectado se ha adoptado la siguiente sección transversal:

- Dos calzadas separadas de dos carriles por sentido (cuatro carriles en total)
- Barrera de separación New Jersey 1,10 m
- Anchura de los carriles: 3,50 m
- Anchura de los hombros externos max : 0,70 m
- Anchura de los hombros externos min : 0,50 m

[3] Normas SIECA, 3a Edición 2011
[4] A Policy On Geometric Design of Highways and Streets, Quinta Edición 2004

Además, en zonas de carácter más urbano con multitud de accesos se proyectan vías de servicio (mangas) a ambos lados del eje principal para controlar dichos accesos. Estas vías de servicio irán separadas físicamente del eje principal mediante bordillos, o en caso de que se sitúen a distinto nivel, mediante muros de altura variable hasta un máximo de 2 metros.

Entre las estaciones 7+911 y 8+051, el eje central de la sección presenta una excentricidad de 4 metros a la izquierda respecto al eje geométrico, para adaptar dicha sección al punto Puente de La Polvosa.




La mediana total en zona de rotadores será de 8 metros, en vez de 2 metros, para permitir los giros y retornos en U.

En cuanto a las rotondas proyectadas en la zona urbana de Mateare, éstas presentan un radio exterior de 18 metros y dos carriles de circulación de 3.5 metros de anchura cada uno. Dicho radio de 18 metros se considera como el óptimo para permitir un buen funcionamiento de los giros y movimientos a través de la glorieta, siendo compatible con unas afectaciones mínimas a los elementos laterales.

# 5. MARCO LEGAL

En Nicaragua no existe normativa específica para el Reasentamiento de Población, y las acciones previstas en el programa no contemplan Reasentamiento Involuntario de Población, pues se procura no afectar a los poblados establecidos. No obstante, las afectaciones identificadas como consecuencia del diseño final del Sub-Proyecto darán origen a un Plan de reasentamiento, que será abreviado cuando afecte a menos de 200 personas. En el caso del tramo Ciudad Sandino-Mateare, la mayoría de los casos se trata de viviendas y negocios ubicados dentro del derecho de vía ajustado del camino, en cuyo caso las autoridades del MTI negociarán el traslado de las viviendas hacia lugares seguros y avalados por la municipalidad correspondiente.

## 5.1) Ley de Derecho de vía

El Decreto Nº 46, dictado el 10 de septiembre de 1952, establece las distancias mínimas aplicables a los proyectos de construcción de infraestructura vial en caminos vecinales con una anchura de diez metros a partir del eje central de la carretera.

En el Arto. Nº 8, la ley establece que el "Derecho de Vía" no afectará las edificaciones y construcciones existentes de dominio particular salvo caso de utilidad pública declarada y previa indemnización al dueño de las mismas.

## 5.2) Facultad para realizar Reasentamiento

La Constitución Política de Nicaragua reconoce la propiedad privada y solo permite la expropiación por causa de utilidad pública de los bienes inmuebles o muebles cuando éstos estén dentro de un proyecto que sea de interés social, la expropiación debe hacerse conforme el procedimiento establecido en la Ley Nº 229 del 3 de marzo de 1976 "Ley de Expropiación".

## 5.3) Ley No. 229, Ley de Expropiación

Para los efectos de esta ley se entiende que son de utilidad pública para la expropiación, las obras, servicios o programas que tiendan a proporcionar a la Nación en general o a una parte cualquiera de la misma, derechos, usos, mejoras o disfrutes de beneficio común o que sean necesarios para el logro de los fines del Estado o sus instituciones, aun cuando deban ser ejecutados por particulares.

Arto. 3.- Existirá causa de interés social para la expropiación cuando se trate de llevar a cabo obras, servicios o programas en cumplimiento de la función social de la propiedad y de la política de división de los latifundios incultivados, de conservación y difusión de la mediana y pequeña propiedad rural, de colonización, de agrupamiento de población rural, de construcción de viviendas para trabajadores, de constitución de patrimonios familiares y en general de obras, servicios o programas que impongan el mantenimiento y progreso del orden social.

Arto. 7.- Al declararse la utilidad pública o el interés social de una obra, servicio o programa, podrá designarse al mismo tiempo o posteriormente, la persona o entidad encargada de llevarla a cabo, la cual se designará en esta ley como "Unidad Ejecutora", y tendrá la facultad de gestionar las expropiaciones necesarias.

Arto. 8.- Decretado que una obra, servicio o programa es de utilidad pública o de interés social, los propietarios o poseedores de los predios que según el proyecto de la misma deban ser expropiados total o parcialmente, estarán obligados a permitir a los funcionarios o empleados de la Unidad Ejecutora o persona autorizada por ésta, la realización de los trabajos preliminares para la obtención de datos necesarios, previos a la expropiación. En caso de renuencia del propietario o poseedor, el expropiante recurrirá a la autoridad judicial correspondiente del lugar, la que oyendo de previo en la siguiente audiencia al interesado, resolverá sin ulterior recurso lo que sea procedente, ordenando, en su caso a las autoridades de policía, que le den el apoyo pertinente.

## 5.4) Concordancia entre la Legislación Nicaragüense y OP 4.12 del BM

### 5.4.1) Reconocimiento de derechos sobre la tierra

La política operacional del Banco Mundial, OP 4.12, se ajusta perfectamente a la legislación nicaragüense en lo relacionado al derecho común. El párrafo 15 de la OP 4.12 “Criterios para determinar la elegibilidad”, clasifica en tres grupos a los afectados sujetos a reasentamiento: a) aquellos que tienen derechos legales oficialmente establecidos respecto de las tierras (incluso derechos consuetudinarios y tradicionales reconocidos en la legislación del país); b) aquellos que no tienen derechos legales oficialmente establecidos respecto de las tierras en el momento de iniciarse el Proyecto, pero que reclaman algún derecho a esas tierras o activos, a condición que su reclamación esté reconocida en la legislación del país o se reconozca mediante un proceso indicado en el plan de reasentamiento; y c) los que carecen de un derecho legal o una pretensión reconocible respecto de la tierra que ocupan.

### 5.4.2) Legislación Nacional

Todo lo relacionado a los Artos. 897, 2530 al 2715 (derechos de dominio), del 1715 1829 del Código Civil. Como ya se mencionaron anteriormente, la legislación nicaragüense reconoce además de los derechos de dominio constituidos en títulos reales, los derechos posesorios bajo ciertas formalidades, que identifican las personas que tienen derechos a reclamar propiedad sobre un bien inmueble.

### 5.4.3) De la Compensación

La OP 4.12., en el párrafo 16 establece que los afectados en los incisos a) y b) del párrafo 15 recibirán compensación por las tierras que pierdan, además de otro tipo de asistencia de conformidad al párrafo 6. Las personas a que hace referencia el inciso c) del párrafo 15 recibirán asistencia de reasentamiento en lugar de compensación. Todas las personas a que

se hace referencia en los incisos a), b) y c) del párrafo 15 recibirán compensación por la pérdida de activos distintos de las tierras.

La ley nicaragüense establece que solamente aquellos afectados por la declaratoria de utilidad pública de un proyecto, deberán ser indemnizados de una manera justa y en efectivo. Ninguna ley define lo que es una indemnización justa, es decir los criterios para valorar el inmueble afectado.

De tal forma que la disposición de la OP 4.12 párrafo 6 inciso a) e inciso b) en donde se establece el pago de una indemnización correspondiente al costo total de reposición, además de otros tipos de asistencia, es un parámetro de indemnización que cumple con cualquier interpretación de justa indemnización.

## 5.5) Marco administrativo

Las instituciones básicas del Estado, que tienen incidencia con la gestión ambiental en relación con el proyecto Diseño final para el mejoramiento de la carretera proyecto **Mejoramiento de la Carretera Ciudad Sandino (Km 6+830) – Mateare** con atribuciones políticas y administrativa sobre el territorio se detallan a continuación:

**Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI)**, administradamente, le corresponde: Dirigir, administrar y supervisar, en forma directa o delegada la conservación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

Las Municipalidades de Managua, Ciudad Sandino y Mateare de tiene atribución para el desarrollo, conservación y control del uso racional del medio ambiente y los recursos naturales como base del desarrollo sostenible de los Municipios y del país, fomentando iniciativas locales en esta área y contribuye a su monitoreo, vigilancia y control, en coordinación con los entes nacionales correspondientes, por el tipo de proyecto se le confiere la responsabilidad de aprobación del proyecto en el ámbito ambiental.

Además la Municipalidad tienen competencias de:

- Regular el uso del suelo

- Emitir opinión respecto a los contratos o concesiones de explotación de los recursos naturales ubicados en su circunscripción, como condición previa para su aprobación por la autoridad competente.

- Percibir al menos el 25% de los ingresos obtenidos por el Fisco, en concepto de derechos y regalías que se recaudan al otorgar concesiones de exploración, explotación o licencias sobre los recursos naturales ubicados en su territorio.

- Desarrollar las vías de comunicación.

# 6. CENSO SOCIOECONÓMICO

De acuerdo con los mapas de pobreza municipal, en el tramo Ciudad Sandino-Mateare, según datos del último censo nacional se contabilizaron 37,504 hogares pobres en la zona que representa el 19.0% del total de hogares, considerándose territorios de pobreza baja.

| **Municipios** | **Total de Población en Pobreza Extrema** | **Índice Población en Extrema Pobreza** | **Total de Hogares en Pobreza Extrema** | **Índice de Hogares en Extrema Pobreza** |
|---|---|---|---|---|
| Managua | 189,818 | 20.2 | 31,970 | 15.7 |
| Ciudad Sandino | 20,705 | 27.6 | 3,500 | 22.2 |
| Mateare | 11,075 | 38.5 | 2,034 | 32.2 |
| Tramo | 221,598 | 21.3 | 37,504 | 16.6 |

El área de influencia directa del sub-proyecto es aproximadamente unos **10,015 km²**, que pertenece en su totalidad al municipio de Mateare. El municipio fue fundado en 1898, ubicado a 25 Kms al noroeste de la capital de la República, con una extensión territorial de 297.4 Km.² y situado entre las coordenadas 12° 14' de latitud norte y 86° 25' longitud Oeste. Es totalmente urbano.

Limita al norte con el Lago de Managua, al sur con el Municipio de Villa Carlos Fonseca, al este con los municipios de Managua y Ciudad Sandino y al oeste con el municipio de Nagarote.

El clima es tropical de sabana con variaciones a sub - tropical, semi - húmedo con temperatura entre los 25 y 27 grados centígrados, con vientos variables de 12 a 15 Km. / hora y la humedad relativa del 63% y predomina todo el año, a excepción de las zonas altas ubicadas al oeste del Municipio. El régimen de precipitación es estacional, iniciándose el invierno a mediados de Mayo, terminándose a fines de octubre, manifestándose dos picos de mayor precipitación en los meses de Mayo a Octubre durante el cual cae el 99% de la lluvia anual y en descenso drástico de lluvias entre los meses de Julio a Agosto, dándose el fenómeno de canícula.

A continuación, se describen los resultados de la encuesta socioeconómica del caso de reasentamiento involuntario y los casos de vulnerabilidad por seguridad vial que es la base fundamental del Plan de Reasentamiento Involuntario Abreviado. En el tramo del proyecto, de acuerdo a los Planos de afectación por la definición del Derecho de Vía, se identifica un total de quince (15) afectaciones, tomando como referencia las secciones típicas establecidas.

Se efectuó un proceso de revisión de las variables que permitirían dar cumplimiento a los objetivos planteados en el presente estudio y por otro lado se definieron las variables más importantes requeridas para la formulación del Plan Abreviado de Reasentamiento Involuntario que nos ocupa.

Además, se capacitó al equipo sobre el manejo del instrumento para tener el dominio necesario ante cada pregunta. Adicionalmente en esta jornada se introdujeron correcciones a dicho instrumento, lo que permitió obtener un instrumento final debidamente ajustado y verificado. Este instrumento fue diseñado exclusivamente para conocer la situación socioeconómica de las familias que serán afectadas.

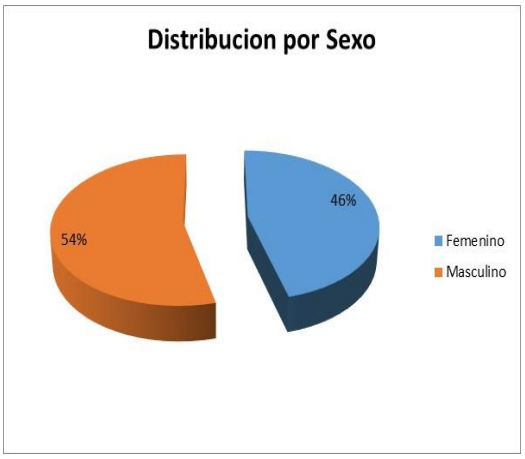
La información de este PRIA fue recolectada en el mes de noviembre 2012. La encuesta censal fue capturada en un Programa Estadístico Aplicado a las Ciencias Sociales, conocido por sus siglas en inglés como ***SPSS***. El proceso se caracterizó por:

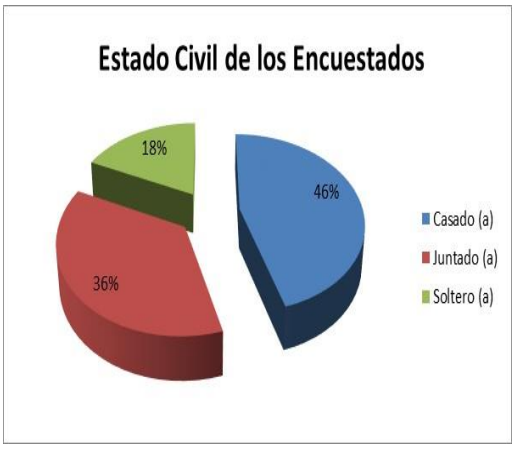
a) Elaboración de base de datos
b) Codificación de variables en la boleta
c) Digitación de boletas
d) Depuración de información
e) Análisis de información
   - ✓ Elaboración de Frecuencias
   - ✓ Elaboración de Cruces de variables
   - ✓ Elaboración de Gráficos
   - ✓ Análisis de la información generada

Las entrevistas fueron aplicadas a los ocupantes del derecho de vía, todos y todas son jefes y jefas de hogar y se encontró el siguiente escenario Socioeconómico:

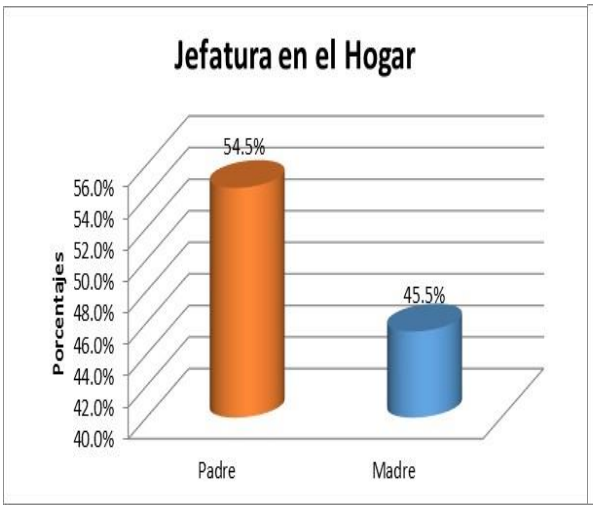
## 6.1) Características socio-demográficas de la población

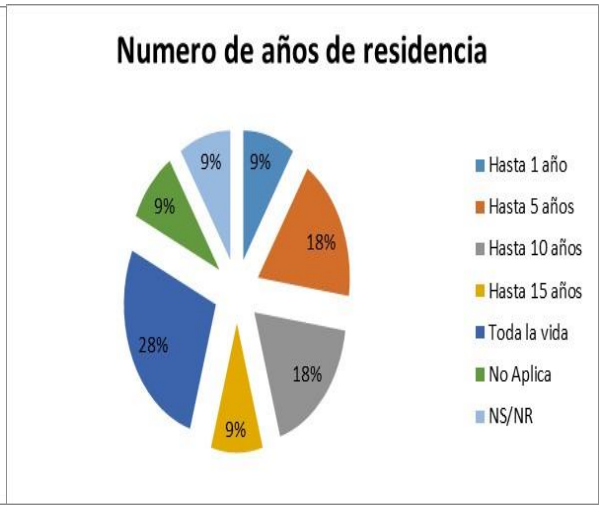
**Composición por sexo.** La composición por sexo de los encuestados está distribuido de la siguiente manera: 54% son mujeres y 46% son varones. De los cuales su estado civil está distribuido por un 18% soltero, 36% acompañado/juntado y 46% casado. No se detectaron personas con discapacidad.



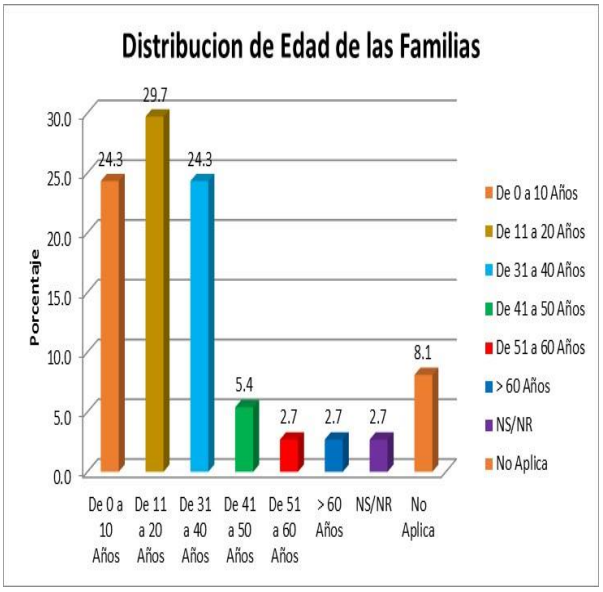



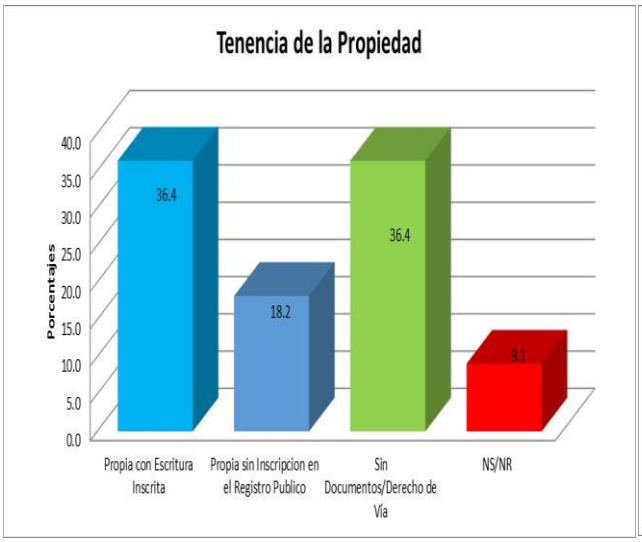
La jefatura del hogar está representada en un 54.5% por el Padre y un 45.5% por la madre. De los cuales el 28% manifiesta haber vivido ahí toda su vida, 18% 5 años, 18% habita el lugar hasta por 10 años y un 9% apenas tiene un año en el lugar.

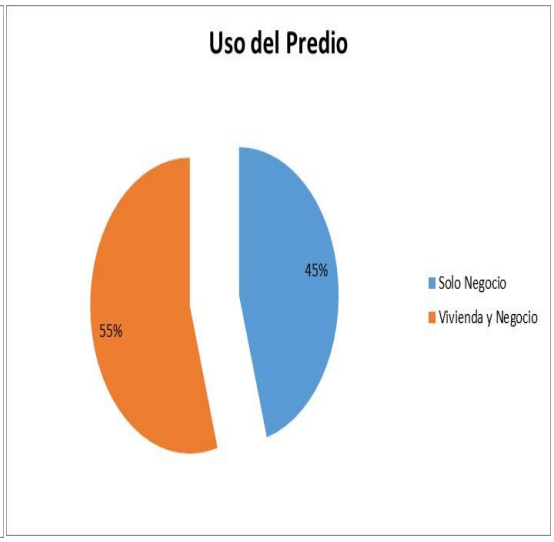



La composición de la familia es joven y oscila con dominancia en los rango de 0-10 años que representan un 24.3%, los más representativos es el rango entre 11- 20 años que representan el 29.7% y las edades entre 31-40 años representan el 24.3%. Su nivel de escolaridad claramente dividido entre la escuela primaria, dominando las personas con estudios de secundaria.



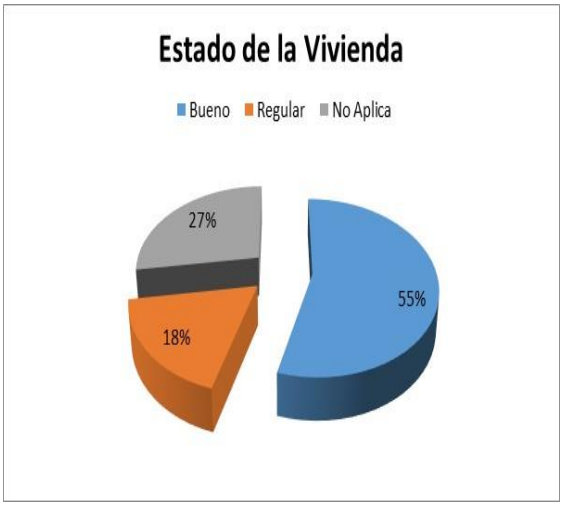


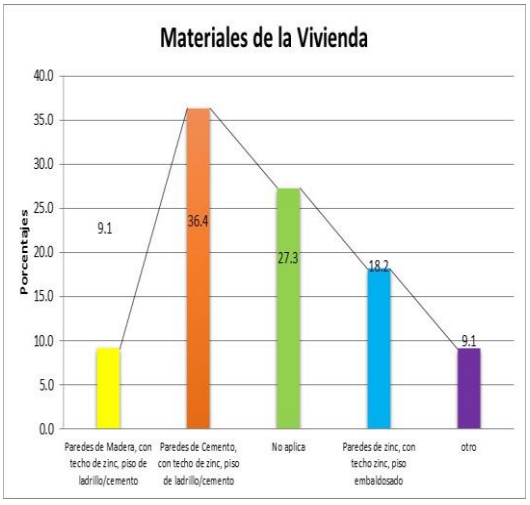



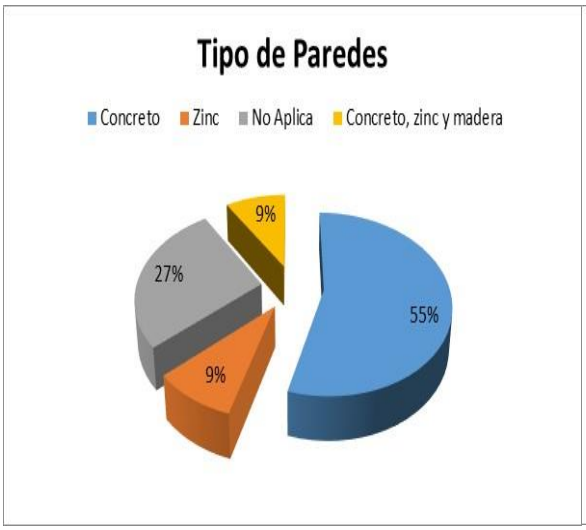

La tenencia de la propiedad tiene dos tendencias marcadas entre la propia con escritura que representan el 34.6% y los que están en el derecho de vía sin documentación legal, de esas propiedades el 55% funcionan como vivienda y negocio a la vez, mientras que el 45% es solo negocio.

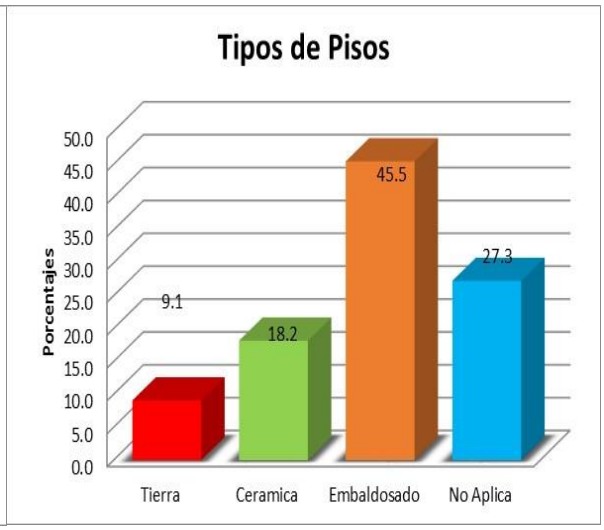
El estado de la vivienda es considerado como bueno, representado por un 55%, predominan las casas de concreto, techo de zinc con piso de ladrillos o embaldosado, solamente el 18% se encuentra en regular estado. El estado de las paredes en general propicia una buena habitabilidad de las viviendas, principalmente por el material de su construcción, durante la vista de campo se apreciaron pocas viviendas construida con material precario.

Actualmente, el nivel de mantenimiento de las viviendas es muy dispar, encontrándose viviendas reformadas con una mejora en la calidad de los materiales de acabado, junto a otras viviendas en buen estado de conservación pero sin mantenimiento reciente en el resto de comunidades.



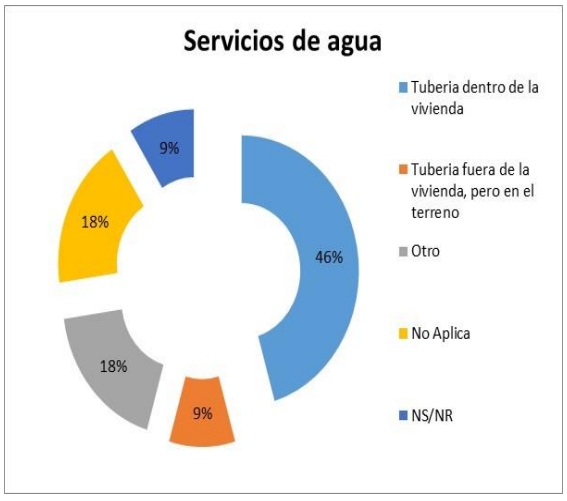



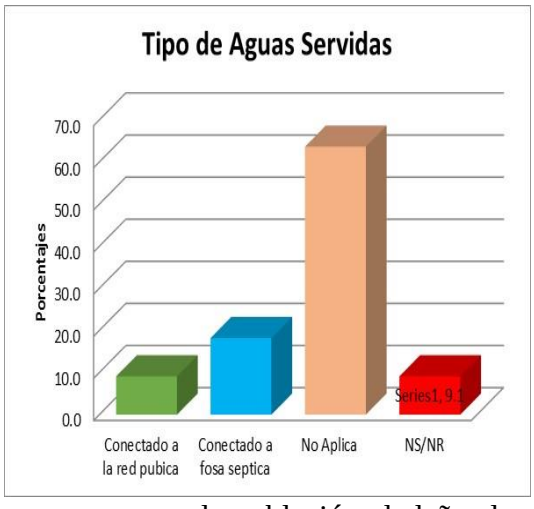



En términos generales, se observa una situación de rezagos en la habitabilidad de las viviendas, la mayoría muestran algunas deficiencias habitacionales tanto cuantitativas como cualitativas. Particularmente, por la falta de sistemas de abastecimiento de agua por tuberías y el manejo de las letrinas, hay significativos los riesgos biológicos, las familias no disponen de recursos para dedicarlos a la implementación de medidas de saneamiento básico y potabilización del agua de consumo, que incluyen la adecuada recolección y disposición de los residuales así como la lucha antivectorial.

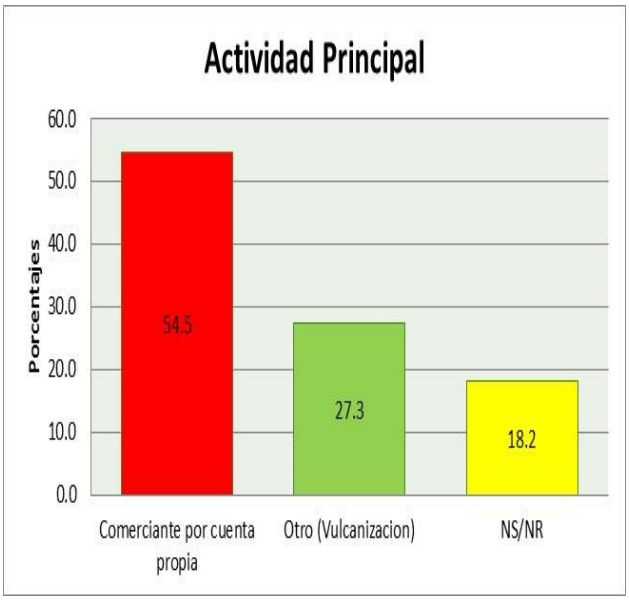
La mayoría de las viviendas cuentan con servicios de agua potable (55%). Respecto al servicio de alcantarillado sanitario, el 45.5% de las viviendas no tiene acceso a esta facilidad. A lo largo del tramo, sobre ambas bandas de la vía es posible observar corrientes de aguas residuales provenientes de viviendas o de tuberías de aguas residuales.




El vertimiento de estas aguas crudas representan una amenaza para la población aledaña al sitio puede provocarse la proliferación de enfermedades en los niños y ancianos que son vulnerables a estas situaciones.

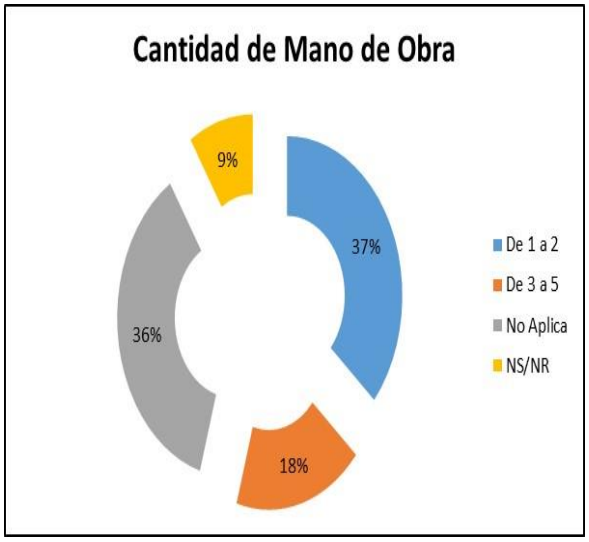
El vertimiento de estas aguas crudas representan una amenaza para la población aledaña al sitio puede provocarse la proliferación de enfermedades en los niños y ancianos que son vulnerables a estas situaciones.



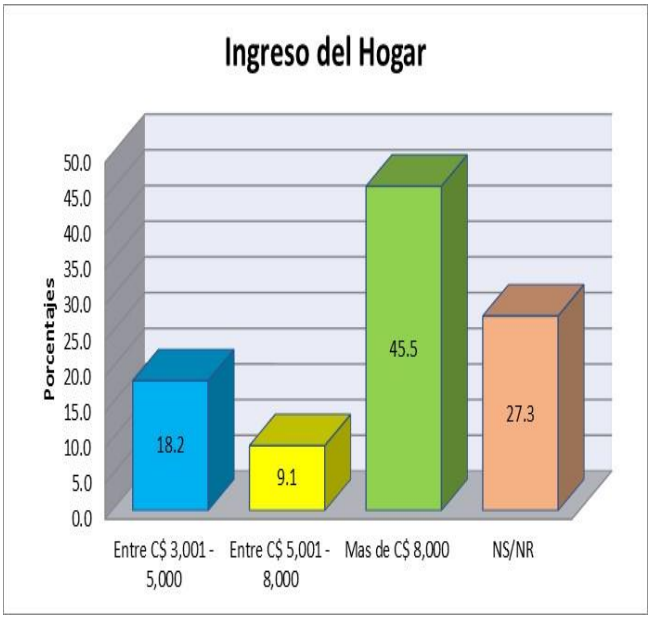

La población económicamente activa (PEA) se concentra en el sector agropecuario, seguido del sector comercio, y la manufactura de zona franca.

Entre las unidades sociales afectadas, en el análisis de los tipos de negocios predomina el auto empleo, encabezado por las vulcanizadoras (28%), seguido de comercio en general, comiderías y pulperías las que representan el 18% cada una de ellas.

Son negocios de reciente tiempo de 1 a tres años (28%), seguidos de negocios de 5 a 10 años en el lugar




Los niveles elevados de pobreza se deben, en una medida fundamental, a la extrema marginalización de los ingresos, mantiene a la población atada a actividades comerciales precarias. Al mismo tiempo, y como resultado de los elevados niveles de desempleo abierto y sobre al masivo subempleo de la fuerza de trabajo en el sector rural, los ingresos se mantienen en un nivel bajo (menos de C$ 8,000 por mes para el 73.7%).

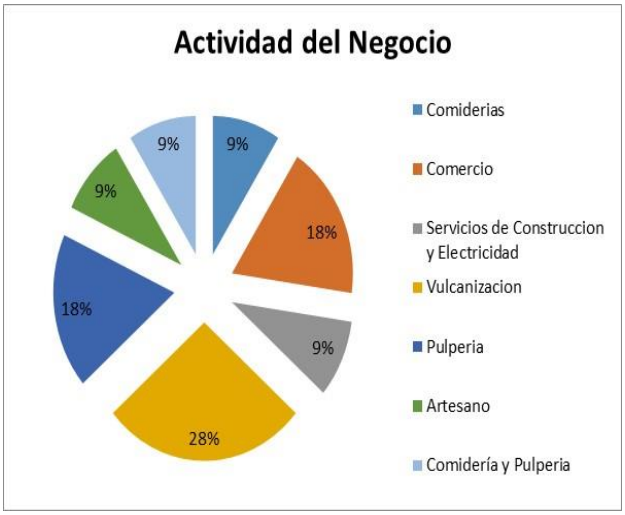


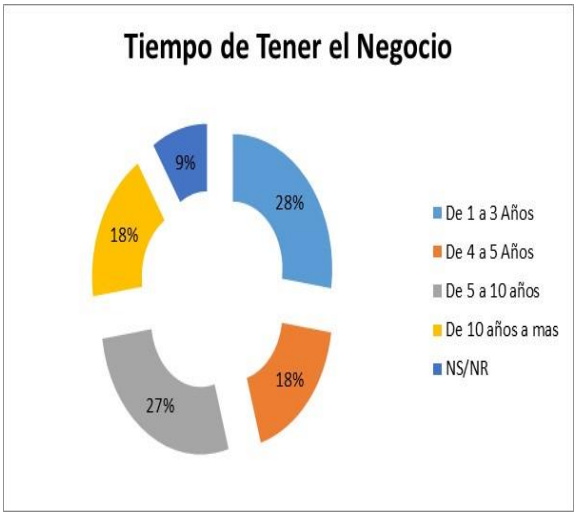

Por otra parte, hay estrategias de sobrevivencia que se implementan ante la pobreza de ingresos. En los hogares extensos, los miembros cercanos pueden compartir las tareas de cuidado de las niñas y niños, facilitando la incorporación de las mujeres-madres a actividades de generación de ingresos.

La mayoría de los negocios son manejados con la fuerza laboral familiar (Vulcanización, el comedor Al Gusto y la artesanía de las hamacas), en tanto la ferretería y el comedor La Fe tienen otras personas empleadas.

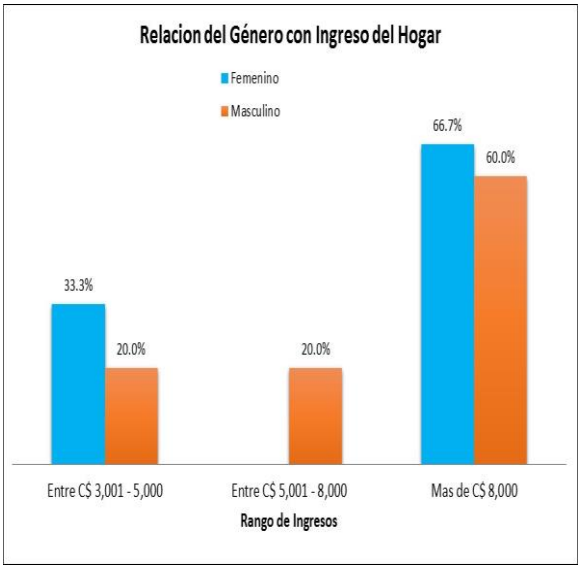
En el comedor La Fe ofrecen repostería y ropa usada por lo que cuenta con dos colaboradores.

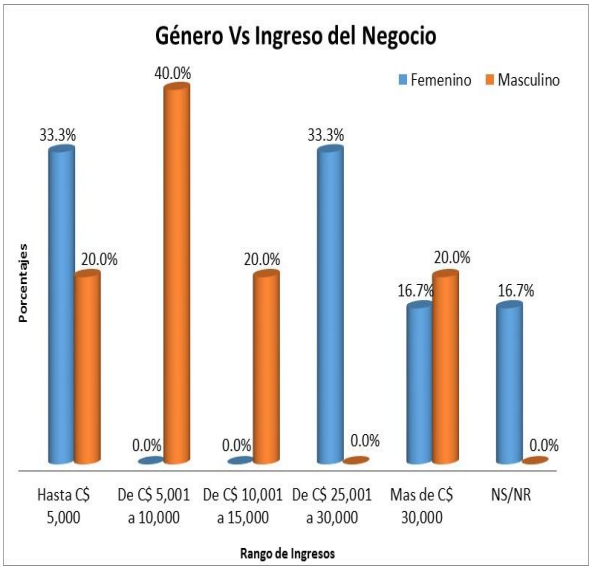
En la ferretería Jehová Jireh tienen un conductor de acarreo, dos ayudantes, dos despachadores y dos celadores




El 54.5% de los negocios requieren de mano de obra adicional y prevalece entre 1 a 2 personas, que adicionalmente depende del ingreso de ese negocio.




En general podemos decir que la población encuestada tiene una buena disposición hacia el sub-proyecto, según lo percibido durante las diversas visitas, en particular los propietarios de viviendas y negocios potencialmente afectables, únicamente esperan que se les brinde un trato justo y humano en todo el proceso de negociación y posterior compensación. Solamente manifestaron preocupación por la pérdida de las mejoras construidas, lo que le ocasiona una sensación de inestabilidad, esperan que el MTI, aplique medidas de compensación económica ante la pérdida de sus activos, con una indemnización con valor comercial porque tendrán que reemplazar sus activos con los precios vigentes en el mercado.

Con respecto a la percepción sobre la ejecución del proyecto de ampliación de carriles de la carretera, expresaron consentimiento y satisfacción ya que la obra representa bienestar y progreso, están anuentes para colaborar y no obstaculizar la implementación de la obra. Las afectaciones están situadas sobre el Derecho de vía y los propietarios están consiente de su situación y anuentes a retirarse de la vía y retraer sus propiedades.

Finalmente comentamos que es necesario precisar que si bien este documento recoge la condición, sentir y pensar de la población afectada, irremediablemente y por tratarse de relaciones con seres humanos, siempre podrían presentarse durante la implementación del PRIA, algunas variantes y modificaciones respecto al plan aprobado por MTI y el BM, específicamente al momento de entrar a las negociaciones finales, para convenir la solución que más satisfaga al afectado, para lo cual se deben ofrecer las flexibilidades del caso, con base en los diferentes tipos de soluciones que maneja MTI.

# 7. MAGNITUD DE PÉRDIDAS PREVISTAS Y SU COMPENSACIÓN

La salvaguarda sobre reasentamiento involuntario, define que el mismo ocurre cuando las obras de un proyecto determinado provocan que las personas pierdan parte o la totalidad de sus tierras, viviendas y activos o que tengan limitaciones de accesos, todo lo cual puede resultar en restricciones para sus medios de vida.

Atendiendo a la magnitud de las afecciones, la salvaguarda exige que los responsables del proyecto preparen un Plan de Reasentamiento. Por la magnitud de las afecciones, que son mínimas en este proyecto, el MTI se ha decantado por la modalidad de Plan de Reasentamiento Involuntario Abreviado.

Los principios sobre los cuales se asienta este PRIA están basados en el Marco de Políticas de Reasentamiento Involuntario del Proyecto Mejoramiento de Infraestructura Vial Rural. Son estos principios:

- **Minimizar la Adquisición de Tierras y el Reasentamiento de Población:** Se debe evitar al máximo el reasentamiento involuntario. En el sub-proyecto se priorizarán las opciones que generen menor impacto en los predios o propiedades de las unidades sociales vecinos afectadas.

- **Restablecimiento de las Condiciones Socio-Económicas:** El reconocimiento en dinero no constituye por sí solo una solución a los impactos del reasentamiento, ni garantiza el restablecimiento de las condiciones socioeconómicas de los afectados. Por ello, se diseñarán y ejecutarán planes de reasentamiento para asistir a la población desplazada en el restablecimiento o mejoramiento de sus condiciones, previo al sub-proyecto.

El propósito general del PRAI es identificar y mitigar las posibles afecciones que genera el proyecto y velar por la aplicación de la política de salvaguarda; facilitar mecanismos que garanticen procesos viables y armoniosos de negociación; asegurar la participación comunitaria en las diferentes acciones a implementarse y que de forma directa o indirecta pudieren afectarles; establecer mecanismos para el monitoreo y evaluación de actividades que garanticen que las compensaciones sean entregadas previo al inicio del proceso de construcción.

El MTI siempre que el diseño técnico del proyecto lo permita, procurará realizar el menor número de afectaciones, o en su defecto, afectar lotes que no estén habitados, dispongan de la menor infraestructura y no tengan uso económico. En este sentido se tomaron todas las medidas posibles para evitar o reducir al mínimo la necesidad de reasentamiento involuntario.

El MTI ha realizado un análisis profundo de las alternativas del proyecto para identificar soluciones que sean viables desde el punto de vista económico y técnico, eliminando a la vez, o disminuyendo al mínimo, la necesidad de reasentamiento involuntario.

El MTI orientó la elaboración de un diseño con una sección típica de derecho de vía, todo con el objetivo de minimizar al máximo las afectaciones y posibles perturbaciones a los propietarios ubicados en el área de influencia directa del proyecto.

## 7.1) Tipo de impactos

1. Restricción temporal del acceso de viviendas y negocios adyacentes a la vía.
2. Retraso o incumplimiento en el intercambio de bienes y servicios por el desvío y demoras del tráfico temporalmente
3. Reducción temporal de ingresos de los propietarios de negocios ubicados cerca de la vía
4. Incremento del índice de accidentalidad debido a la mayor cantidad y velocidad de los automóviles circulando en la vía, durante la etapa de operación.

Con los resultados finales del diseño y verificado con trabajo de campo, se determinó que varios propietarios de terrenos aledaños a la carretera están dentro del derecho de vía.

## 7.2) Afectaciones

Basado en el diseño del sub-proyecto, se prevé que durante el proceso de mejoramiento del tramo carretero si bien no se adquirirán tierras, será necesario reubicación de población y también se generaran efectos en los ámbitos económicos y sociales, tales como: i) el desplazamiento o la pérdida de vivienda, ii) la pérdida o la limitación de acceso a los bienes, y iii) la pérdida total o parcial de las fuentes de ingresos o de los medios de subsistencia.

En el tramo carretero Ciudad Sandino-Mateare, se identificaron quince afectaciones, de los cuales seis son lotes que no cuenta con edificaciones fijas y son dedicados a pequeños negocios; el resto de lotes tienen uso combinado de vivienda y negocio; no hay afectación a edificios usados exclusivamente para viviendas.

Las personas afectadas son propietarias de viviendas en donde operan negocios, concesionarios de kioskos, de bajos recursos y de antigua residencia en la zona. Los negocios son pequeños, generalmente de venta de comidas, servicio como vulcanizadoras, y elaboración de hamacas.

Destaca la afectación directa a viviendas que también albergan negocios, por lo que el sub-proyecto genera una doble afectación. Cabe destacar que dichas propiedades son privadas pero también usan parte del derecho de vía estipulado por la ley. Sin embargo, por la condición de puntos de negocios para sobrevivencia, por tener un promedio de 15 años de estar ubicados en estos puntos, se propone reubicación y compensación por la disminución de sus ingresos.

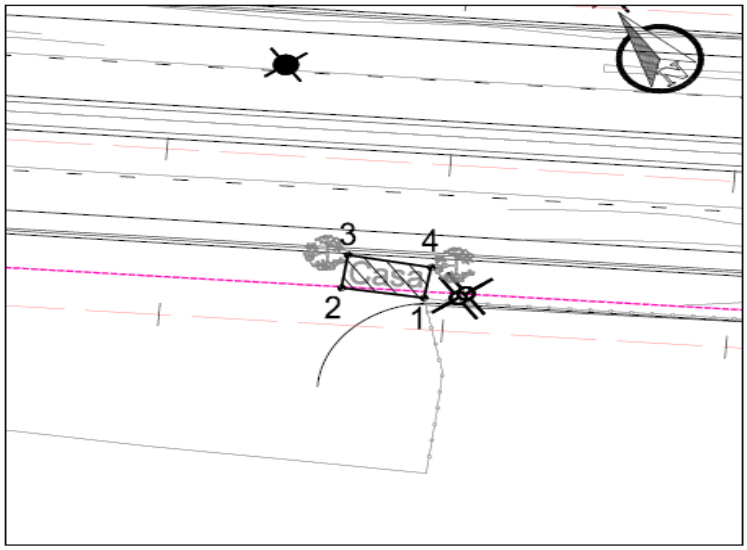
Este instrumento será utilizado por personal del MTI, particularmente UCR y UGA para orientar el proceso de reasentamiento y compensación en apego a la OP/BP 4.12.

Una vez finalizado el proceso de implementación la UCR en coordinación con la UGA deberá elaborar un informe que sistematice el proceso realizado y el cual a su vez formará parte del informe de cumplimiento de las Salvaguardas por parte del Estado Nicaragüense.

| **Afectaciones de predios dedicados solo a negocios en derecho de vía** | | |
|---|---|---|
| Unidad social | | Medida para mitigar y compensar |
| 1 | José Rosales Brizuela | Construcción de infraestructura y traslado del negocio fuera de derecho de vía, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 2 | Orestes Laínez Hernández | Construcción de infraestructura y traslado del negocio hacia su predio fuera de derecho de vía, con compensación económica |
| 3 | Claudia Cordero Calderón | Traslado fuera de derecho de vía, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 4 | Yadira Gómez Salinas | Traslado de kiosko fuera de derecho de vía, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 5 | Juan Francisco Espinoza | Traslado fuera de derecho de vía, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 6 | Francisco Rivera García | Traslado de kiosko fuera de derecho de vía, con compensación económica por pérdida de ingresos |

| **Afectaciones de viviendas con negocios** | | |
|---|---|---|
| Unidad social | | Medida para mitigar y compensar |
| 1 | Wilber Antonio Jirón Pérez | Reposición parcial de vivienda, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 2 | Cesar Cárdenas | Reposición parcial de vivienda, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 3 | Marco Antonio Chávez Alemán | Reposición parcial de vivienda, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 4 | Yadira Gómez Salinas | Reposición parcial de vivienda, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 5 | Pablo Tercero Sánchez | Reposición parcial de vivienda, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 6 | Flor de María Morales Sandoval | Reposición parcial de vivienda, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 7 | José Félix Morales Largaespada | Reposición parcial de vivienda, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 8 | Luz Marina Báez | Reposición parcial de vivienda, con compensación económica por pérdida de ingresos |
| 9 | Abner Delgado | Reposición parcial de vivienda, con compensación económica por pérdida de ingresos |

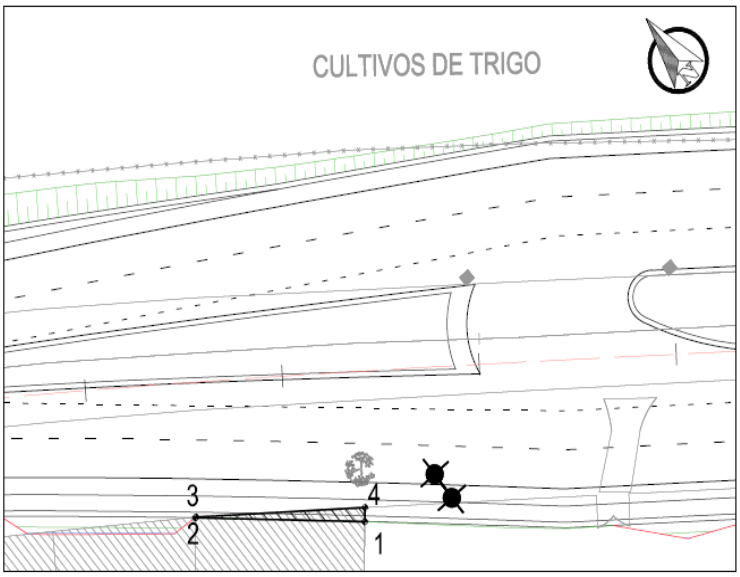
**Afectación Nº 1: Vivienda con negocio**




La afectación total de la vivienda es de 16.93 mts$^2$, referida a infraestructura de porche, localizada en la estación de inicio 1+541.00 y estación final 1+546.91, en la banda izquierda de la carretera.

| Lado | | Rumbo | Distancia | V | Coordenadas | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EST | PV | | | | Y | X |
| | | | | 1 | 1,347,299.093 | 569,128.071 |
| 1 | 2 | N 46º10'22.08'W | 5.873 | 2 | 1,347,303.160 | 569,213.834 |
| 2 | 3 | N 44º08'18.14'E | 2.962 | 3 | 1,347,305.286 | 569,215.897 |
| 3 | 4 | S 44º17'27.59'E | 5.943 | 4 | 1,347,301.032 | 569,220.047 |
| 4 | 5 | S 45º32'29.32'W | 2.768 | 5 | 1,347,299.093 | 569,218.071 |

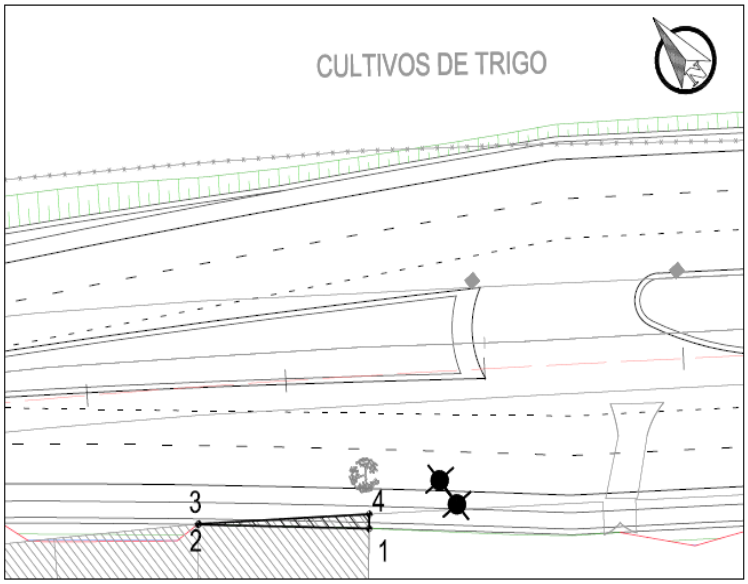
**Afectación Nº 2: Vivienda con negocio**




La afectación total de la vivienda es de 11.85 mts$^2$, localizada en la estación de inicio 3+112.70 y estación final 3+130.05, en la banda izquierda de la carretera.

| Lado | | Rumbo | Distancia | V | Coordenadas | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EST | PV | | | | Y | X |
| | | | | 1 | 1,348,341.860 | 568,055.106 |
| 1 | 2 | N 48º45'55.60'W | 17.150 | 2 | 1,348,353.164 | 568,042.208 |
| 2 | 3 | N 41º22'51.20'E | 0.061 | 3 | 1,348,353.210 | 568,042.249 |
| 3 | 4 | S 52º58'07.40'E | 17.184 | 4 | 1,348,342.861 | 568,055.967 |
| 4 | 1 | S 40º41'56.11'W | 1.321 | 1 | 1,348,341.860 | 568,055.106 |

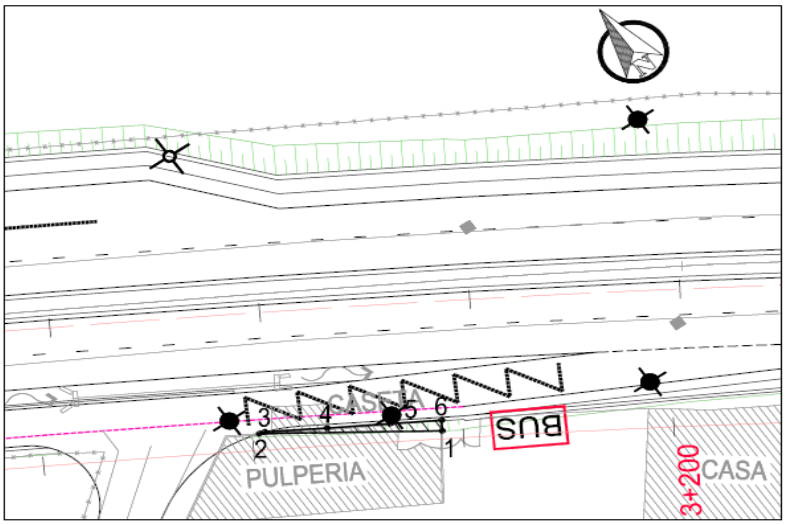
**Afectación Nº 3: Vivienda con negocio**




La afectación total de la vivienda es de 11.56 mts$^2$, localizada en la estación de inicio 3+130.05 y estación final 3+144.81, en la banda izquierda de la carretera.

| Lado | | Rumbo | Distancia | V | Coordenadas | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EST | PV | | | | Y | X |
| | | | | 1 | 1,348,353.164 | 568,042.210 |
| 1 | 2 | N 49º18'03.89'W | 0.096 | 2 | 1,348,353.227 | 568,042.137 |
| 2 | 3 | N 86º01'46.28'W | 2.529 | 3 | 1,348,353.402 | 568,039.614 |
| 3 | 4 | N 50º17'37.43'W | 4.076 | 4 | 1,348,356.006 | 568,036.478 |
| 4 | 5 | N 50º15'35.30'W | 8.268 | 5 | 1,348,361.291 | 568,030.121 |
| 5 | 6 | N 34º55'13.00'E | 0.285 | 6 | 1,348,361.525 | 568,030.284 |
| 6 | 7 | S 55º12'10.36'E | 14.571 | 7 | 1,348,353.210 | 568,042.249 |
| 7 | 1 | S 40º41'56.11'W | 0.060 | 1 | 1,348,353.164 | 568,042.210 |

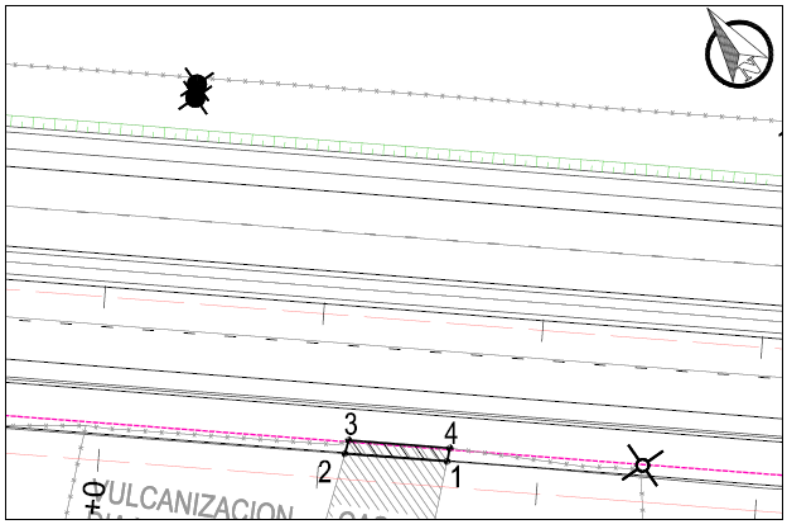
**Afectación Nº 4: Vivienda con negocio**




La afectación total de la vivienda es de 10.92 mts$^2$, localizada en la estación de inicio 3+224.17 y estación final 3+241.72, en la banda izquierda de la carretera.

| Lado | | Rumbo | Distancia | V | Coordenadas | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EST | PV | | | | Y | X |
| | | | | 1 | 1,348,403.409 | 567,964.248 |
| 1 | 2 | N 55º57'46.14'W | 17.378 | 2 | 1,348,413.136 | 567,949.847 |
| 2 | 3 | S 74º19'23.92'E | 0.550 | 3 | 1,348,412.987 | 567,950.377 |
| 3 | 4 | S 58º58'10.24'E | 5.939 | 4 | 1,348,409.925 | 567,955.466 |
| 4 | 5 | S 59º27'15.05'E | 5.996 | 5 | 1,348,406.878 | 567,960.630 |
| 5 | 6 | S 59º27'15.95'E | 4.925 | 6 | 1,348,403.375 | 567,964.872 |
| 6 | 1 | S 32º51'40.25'W | 1.150 | 1 | 1,348,403.409 | 567,964.248 |

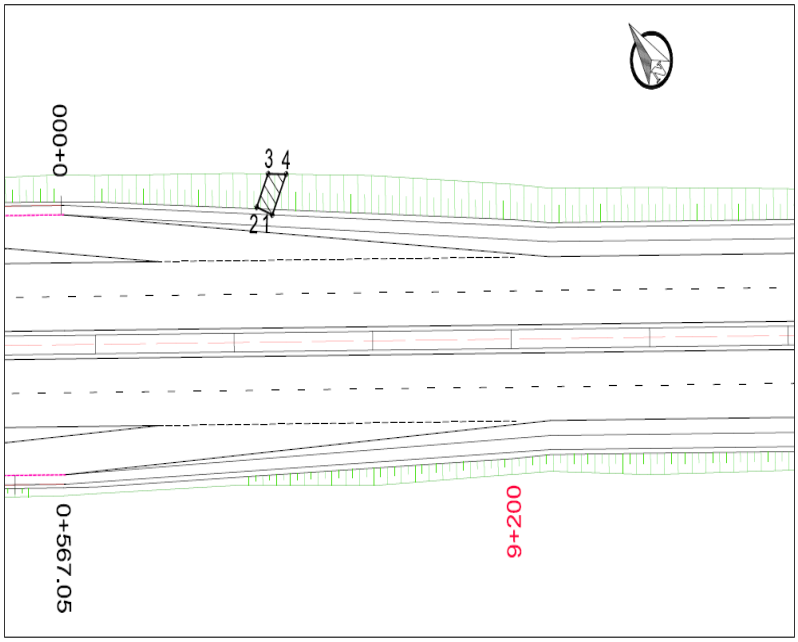
**Afectación Nº 5: Vivienda con negocio**




La afectación total de la caseta es de 11.41 mts$^2$, localizada en la estación de inicio 3+647.92 y estación final 3+657.16, en la banda izquierda de la carretera.

| Lado | | Rumbo | Distancia | V | Coordenadas | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EST | PV | | | | Y | X |
| | | | | 1 | 1,348,642.363 | 567,612.530 |
| 1 | 2 | N 50º43'50.48'W | 9.339 | 2 | 1,348,648.274 | 567,605.300 |
| 2 | 3 | N 50º57'56.77'E | 1.271 | 3 | 1,348,649.075 | 567,606.288 |
| 3 | 4 | S 50º30'51.52'W | 9.242 | 4 | 1,348,643.198 | 567,613.421 |
| 4 | 1 | S 46º51'42.80'W | 1.221 | 1 | 1,348,642.363 | 567,612.530 |

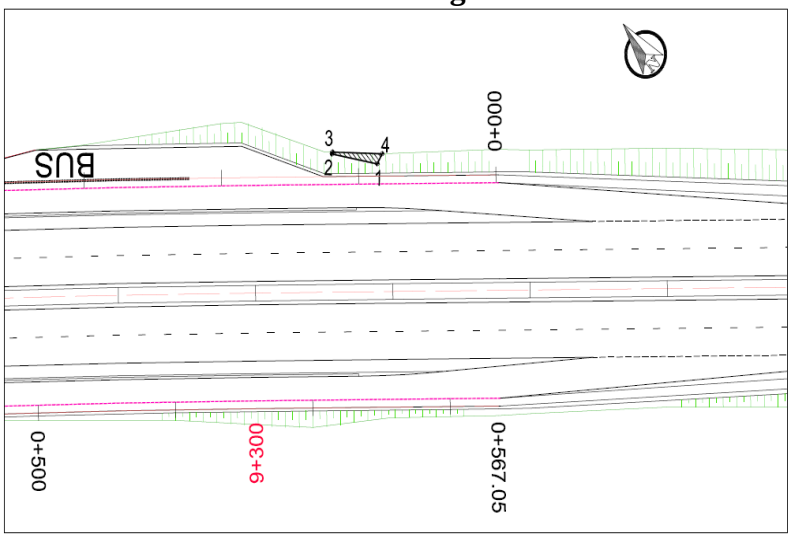
**Afectación Nº 6: Vivienda con negocio**




La afectación total de la caseta es de 10.31 mts$^2$, localizada en la estación de inicio 9+234.35 y estación final 9+236.60, en la banda derecha de la carretera.

| Lado | | Rumbo | Distancia | V | Coordenadas | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EST | PV | | | | Y | X |
| | | | | 1 | 1,352,208.543 | 563,312.604 |
| 1 | 2 | N 30º00'37.79'W | 2.404 | 2 | 1,352,210.624 | 563,311.402 |
| 2 | 3 | N 64º57'43.87'E | 3.890 | 3 | 1,352,212.270 | 563,314.927 |
| 3 | 4 | S 49º19'56.73'E | 2.603 | 4 | 1,352,210.574 | 563,316.901 |
| 4 | 1 | S 64º41'32.35'W | 4.753 | 1 | 1,352,208.543 | 563,312.604 |

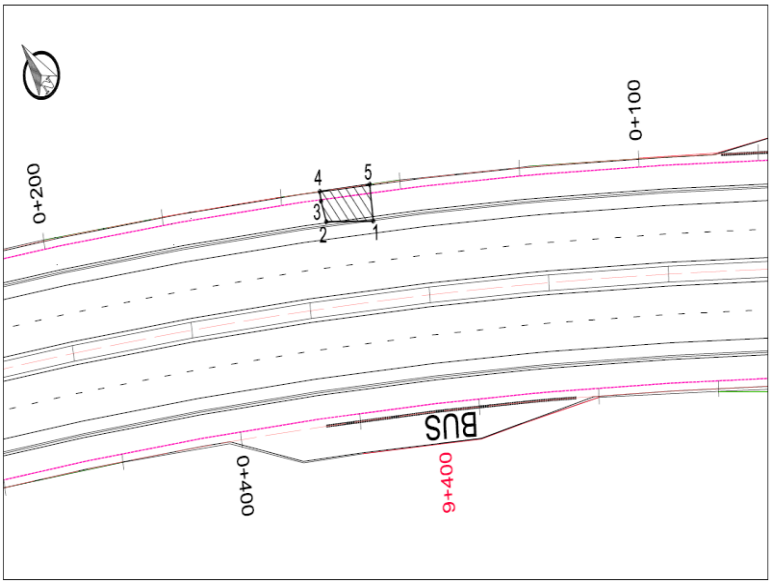
**Afectación Nº 7: Vivienda con negocio**




La afectación total es de 5.59 mts$^2$, localizada en la estación de inicio 9+281.40 y estación final 9+288.76, en la banda derecha de la carretera.

| Lado | | Rumbo | Distancia | V | Coordenadas | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EST | PV | | | | Y | X |
| | | | | 1 | 1,352,241.097 | 563,277.539 |
| 1 | 2 | N 39º00'00.21'W | 6.785 | 2 | 1,352,246.370 | 563,273.269 |
| 2 | 3 | N 68º29'51.99'W | 0.255 | 3 | 1,352,246.464 | 563,273.507 |
| 3 | 4 | S 48º13'19.03'W | 7.245 | 4 | 1,352,241.637 | 563,278.909 |
| 4 | 1 | S 68º29'51.99'W | 1.473 | 1 | 1,352,241.097 | 563,277.539 |

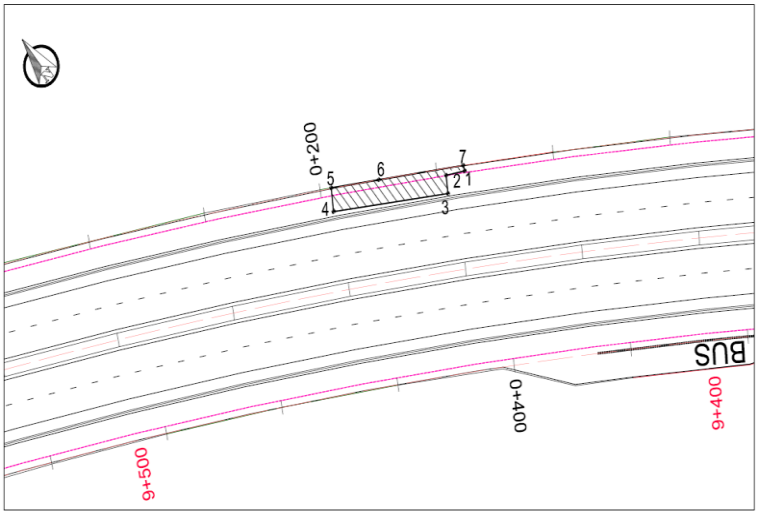
**Afectación Nº 8: Vivienda con negocio**




La afectación total es de 34.98 mts$^2$, localizada en la estación de inicio 9+408.50 y estación final 9+416.18, en la banda derecha de la carretera.

| Lado | | Rumbo | Distancia | V | Coordenadas | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EST | PV | | | | Y | X |
| | | | | 1 | 1,352,314.107 | 563,172.953 |
| 1 | 2 | N 50º38'51.77'W | 7.843 | 2 | 1,352,319.080 | 563,166.888 |
| 2 | 3 | N 21º19'55.44'E | 2.767 | 3 | 1,352,321.657 | 563,167.895 |
| 3 | 4 | N 30º20'24.01'E | 1.222 | 4 | 1,352,322.712 | 563,168.512 |
| 4 | 5 | S 56º15'52.79'E | 8.384 | 5 | 1,352,318.056 | 563,175.485 |
| 5 | 1 | S 32º39'48.69'W | 4.691 | 1 | 1,352,314.107 | 563,172.953 |

**Afectación Nº 9: Vivienda con negocio**




La afectación total es de 73.03 mts$^2$, localizada en la estación de inicio 9+441.46 y estación final 9+460.87, en la banda derecha de la carretera.

| Lado | | Rumbo | Distancia | V | Coordenadas | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| EST | PV | | | | Y | X |
| | | | | 1 | 1,352,333.917 | 563,149.840 |
| 1 | 2 | N 61º11'40.68'W | 3.238 | 2 | 1,352,335.477 | 563,147.003 |
| 2 | 3 | S 33º05'24.25'W | 2.649 | 3 | 1,352,333.258 | 563,145.557 |
| 3 | 4 | N 57º38'59.65'W | 19.668 | 4 | 1,352,343.782 | 563,128.942 |
| 4 | 5 | N 33º45'52.13'E | 3.455 | 5 | 1,352,346.655 | 563,130.862 |
| 5 | 6 | S 58º17'16.32'E | 8.172 | 6 | 1,352,342.359 | 563,137.814 |
| 6 | 7 | S 58º08'05.35'E | 14.532 | 7 | 1,352,334.687 | 563,150.156 |
| 7 | 1 | S 22º17'31.46'W | 0.832 | 1 | 1,352,333.917 | 563,149.840 |

### 7.2.1) Inmuebles con afectaciones

MATERIALES DE CONSTRUCCION
IMACASA
JEHOVA JIREH
IMACASA
TELF.22693946 CEL.86253825 / 81004289

FERRETERIA EL CHARCO
DISTRIBUIDOR AUTORIZADO
Aceros de Calidad en su Obra
INDENICSA
FERRETERIA "EL CHARCO"

SE VULCANIZA

Coca-Cola
Deliciosa
AQUI

### 7.3) Procedimientos y mecanismos de compensación de las reclamaciones

La tenencia y el uso del inmueble, la existencia de actividades económicas en los predios o en el espacio público de derecho de vía, la existencia de actividades laborales, la disponibilidad de determinadas condiciones de infraestructura pública, son dimensiones que pueden registrar impactos determinantes frente a un reasentamiento involuntario. Por ello, se han analizado los impactos con base en esas dimensiones y se ha clasificado a las unidades sociales en dos categorías de grupos afectados: a) viviendas con negocios, b) negocios en derecho de vía.

Las personas recibirán compensación por la infraestructura que pierdan. A las afectaciones de negocios, les acompañara un compensación económica equivalente al tiempo necesario para restablecer sus medios de subsistencia y corresponde realizar una valoración de Lucro Cesante.

#### 7.3.1) Viviendas con negocios

En el caso de viviendas o mejoras ubicadas dentro del derecho de vía, el valor puede determinarse para reponer completamente el inmueble sin importar el estado del mismo ni el tiempo de uso, es decir sin tomar en cuenta su devaluación (*depreciación*), tal lo requerido según la Política de Reasentamiento seguida, a objeto de igualar o mejorar la calidad o condiciones originales, compensando con el valor de mercado o valor de reposición total, para que el dueño pueda construir o restituir el bien.

En las afectaciones del tramo, predomina el inmueble cuya principal estructura es de bloque de concreto y con otros elementos de concreto reforzado.

Considerando que son inmuebles de tipo A según el MPRI, y que el valor máximo de referencia para reposición para acabados normales y accesorio económicos es de US$ 280.00 por $mt^2$, se presenta el siguiente cuadro de costos.

| Afectación | Estación inicial | Estación final | Área afectada ($Mt^2$) | Compensación US$ |
|---|---|---|---|---|
| 1 | 1+541.00 | 1+546.91 | 16.93 | 4,740.40 |
| 2 | 3+112.70 | 3+130.05 | 11.85 | 3,318.00 |
| 3 | 3+130.05 | 3+144.81 | 11.56 | 3,236.80 |
| 4 | 3+224.17 | 3+341.72 | 10.92 | 3,057.60 |
| 5 | 3+647.92 | 3+157.16 | 11.41 | 3,194.80 |
| 6 | 9+234.35 | 9.236.60 | 10.31 | 2,886.80 |
| 7 | 9+281.40 | 9+288.76 | 5.59 | 1,565.20 |
| 8 | 9+408.50 | 9+416.18 | 34.98 | 9,794.40 |
| 9 | 9+441.46 | 9+460.87 | 73.03 | 20,448.40 |
| Total | | | | 52,242.40 |

### 7.3.2) Compensación por pérdida de ingresos a negocios

Para la compensación de negocios, se ha usado el salario mínimo[5] vigente a la fecha de elaboración de este PRIA[6].

Dado que no se tiene definido un plazo para las obras, se ha estimado una compensación máxima de seis meses de ingresos según salario mínimo del sector económico de los negocios. En el siguiente cuadro se indican los costos[7].

| Negocio | | Meses | Costo unitario | Total |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Vulcanización 1 | 6 | $162.04 | 972.27 |
| 2 | Vulcanización 2 | 6 | $162.04 | 972.27 |
| 3 | Vulcanización 3 | 6 | $162.04 | 972.27 |
| 4 | Kiosko 1 | 6 | $218.27 | 1,309.59 |
| 5 | Kiosko 2 | 6 | $218.27 | 1,309.59 |
| 6 | Comedor La Fe | 6 | $218.27 | 1,309.59 |
| 7 | Comedor Al Gusto | 6 | $218.27 | 1,309.59 |
| 8 | Ferretería Jehová Jibre | 6 | $218.27 | 1,309.59 |
| 9 | Hamacas | 6 | $162.04 | 972.27 |
| 10 | Ferretería El Charco | 6 | $218.27 | 1,309.59 |
| Total | | | | 11,746.63 |

### 7.3.3) Compensación por pérdida de infraestructura de negocios

Incluye la remoción y construcción de infraestructura de los negocios.

| **Afectaciones a la infraestructura de negocios** | |
|---|---|
| Kiosko 1 | $1,400.00 |
| Kiosko 2 | $900.00 |
| Kiosko 3 | $1,400.00 |
| Vulcanización 1 | $2,500.00 |
| Vulcanización 2 | $1,500.00 |
| Vulcanización 3 | $1,500.00 |
| Taller Hamacas | $2,000.00 |
| Total | $11,200.00 |

[5] Vigente desde el 18 de agosto del 2016
[6] Sector Micro y pequeña industria artesanal y turística (C$4,739.89), y sector Comercio (C$6,384.37)
[7] Tasa de cambio del 12 de diciembre del 2016: C$29.2505 x US$ 1.00

## 7.4) Procedimientos institucionales para la legalización

Para atender las afectaciones, a través de la Dirección General de Vialidad, la Unidad del Derecho de Vía, y el Equipo Técnico de la UCR-BM-MTI acompañarán el proceso de sistematización y legalización de las donaciones y/o adquisiciones efectuadas por los propietarios para el reasentamiento de familias afectadas por el proyecto de carretera. Específicamente para las cuatro viviendas ubicadas en el kilómetro 18.5 de la margen derecha de la carretera.

La Supervisión del proyecto sobre la base del PRIA atenderá las afectaciones para su solución antes del inicio de obras. El Asesor Legal de la UCR/BM-MTI, en conjunto con el Administrador Vial, y en coordinación con la alcaldía municipal de Mateare, recopilarán la información sobre la titularidad de la población donante de terrenos al proyecto y elaborarán un informe del status legal y las posibles actividades para el traspaso legal del lotes.

Uno de los hallazgos de la evaluación social ha sido la identificación de posibles escenarios de donación, transferencia y usufructo de tierras. Específicamente, en el caso de tierras procedentes de privados o de Municipalidades se trata de un caso de donación; en el caso de instituciones del Estado se trata de un caso de transferencia entre instituciones Estatales.

**Donación Municipal**. Si la donación es municipal, requiere aprobación del Consejo Municipal, representado por el Alcalde Municipal con la Certificación del Acta donde se acuerda la donación y se hace la escritura notarial, que es objeto de inscripción en el Registro Público de la Propiedad Inmueble, en la actualidad se ha centralizado en la Procuraduría General de la República, la que inscribe (si no estuviera inscrita) primero a nombre del Estado de la República de Nicaragua y acto posterior asigna en administración al MTI.

**Donación de Persona Natural o Jurídica**. Si la donación es de un particular, se requiere su acto de voluntad, comparece la persona natural y si fuera persona jurídica su representante legal, ídem anterior si comparece la Procuraduría General de la República aceptando la donación y posteriormente asigna en Administración al MTI. Igual es inscribible en el Registro Público de la Propiedad.

Estos dos tipos de casos de acuerdo con la legislación nacional son considerados donaciones. Y se procederá de la siguiente manera:

1. Se procede a revisar que el donante está registrado como propietario del bien ante el Registro Público de la Propiedad Inmueble, en caso de que no sea el dueño debe tener un poder “generalísimo” conforme a la Ley Nicaragüense para realizar actos de dominio en nombre del propietario. Se deben revisar las colindancias de la propiedad.

2. Si la propiedad no está inscrita en el Registro Público a nombre del donante, se debe proceder a la inscripción para posteriormente efectuar la desmembración del área a donar.

3. Se debe tener plano catastral autorizado. Si no hay plano catastral, debe levantarse un Plano topográfico del Terreno y registrarlo en el Catastro Físico Nacional (en zonas catastradas) o Municipal (en zonas no catastradas). Esto con fines de regularización y ordenamiento de la propiedad.

4. Debe solicitarse Solvencia Municipal

5. Se solicitará al Registro de la Propiedad la constancia de que el inmueble está libre de gravámenes es decir que no está hipotecado y que no tiene ningún caso pendiente en reclamo de dicha propiedad en la vía jurisdiccional. Debe solicitarse exoneración de tributos por tratarse de una donación a favor del Estado De Nicaragua para fines de proyectos sociales.

6. El donante expresa su voluntad en un Convenio de Donación Voluntaria mediante el cual cede parte o todo de su patrimonio. La persona natural presenta Cédula de Identidad ante el Notario del Estado para comparecer en carácter de donante. El Notario debe verificar que el donante está actuando con libre consentimiento y que conoce la posibilidad de no donar el terreno sin consecuencia alguna. Una vez verificado ante notario que el donante está previamente informado de las consecuencias de la donación y consciente de la opción de no donar el predio sin consecuencia alguna, la donación tiene que expresar que es donación irrevocable y tiene que ser aceptada por el donatario para que tenga los efectos de ley.

7. Los impactos de la donación para el donante deben ser mínimos lo que implica que no puede comprender la totalidad del predio y no debe llevar al desplazamiento físico de los ocupantes.

8. La Procuraduría General de la República aceptando la donación. El documento notarial debe describir el bien inmueble que es objeto de donación conforme lo establece la Ley General de los Registros Públicos. La PGR hará el debido proceso en el Registro Público de la Propiedad y posteriormente lo asigna en administración al MTI.

## 7.5) Programa de información del PRIA

Para las obras previstas en la Carretera Ciudad Sandino-Mateare para dimensionar el impacto social del reasentamiento en términos globales de las 15 compensaciones están inmersas 21 familias, 8 de ellas con afectaciones de terrenos. Este desplazamiento involuntario genera incertidumbre y stress en la población afectada, situación que puede ser mitigada informando oportuna, directa y verazmente a las familias acerca de las razones que obligan a su desplazamiento, así como sobre los procedimientos que conllevará la futura negociación, los cronogramas y las soluciones previstas. Si bien las familias afectadas han sido informadas sobre el proyecto y sus particularidades, y se han realizado procesos de información relacionados con el proceso de la negociación; este proceso debe realizarse de forma

constante con entrega de información hacia los pequeños empresario, residentes, autoridades municipales.

### 7.5.1) Objetivo

- Desarrollar mecanismos y medios comunicacionales de socialización e información que permitan la participación de la población.

- Informar a los afectados sobre los procesos de negociación, pago de indemnizaciones, las distintas alternativas del Plan de Reasentamiento Abreviado, su desarrollo, derechos, formas de participación y sobre los mecanismos de reclamo durante su implementación.

### 7.5.2) Metodología

Este programa es brazo de apoyo hacia los demás programas definidos en el Plan de Reasentamiento Abreviado, por lo cual, la debida coordinación es la clave para el éxito del mismo.

Para el desarrollo del proyecto se proponen tres acciones básicas:

Ofrecer atención a las familias afectadas; resultan vitales la celebración de reuniones informativas y la elaboración de productos comunicacionales. Es importante desde el inicio de la implementación del plan, realizar una presentación de todo el personal encargado, en especial dando a conocer las competencias del especialista social que estará a cargo de canalizar cualquier inquietud o queja de la población, en el mismo sector y a través de las visitas casa por casa.

También es importante brindar información a la población sobre las competencias del Comité Técnico de Reasentamiento, el equipo de Reasentamiento, y del Comité Negociador, quien es la responsable de llevar las negociaciones y definir las indemnizaciones.

Las personas que acudan a formular consultas serán anotadas en un registro en el que se indique el motivo de la consulta, el trámite y solución dada a la misma, de manera que éste sea un elemento a considerar en el ajuste y seguimiento de este Plan de Reasentamiento.

## 7.6) Procedimientos de compensación de reclamaciones.

Con el diseño final del sub-proyecto, el equipo de Reasentamiento actualizara el Plan de Reasentamiento y cada uno de sus programas.

A continuación el Comité Negociador realizara las negociaciones concernientes a las afectaciones y presentar para revisión y autorización del Comité de Aprobación de la propuesta económica presentada.

# 8. CRONOGRAMA

Se han considerado los siguientes elementos para el cronograma:

- ⇨ La reposición de las viviendas.
- ⇨ El restablecimiento de las condiciones de negocios.
- ⇨ La mudanza.

La construcción de reposición física del predio afectado estará a cargo de la empresa constructora de la carretera. Esta será una de las primeras actividades. Se comunicará a los beneficiarios la fecha en la que se iniciará trabajos en su predio para que se pueda prever el traslado de mobiliario, enseres y otros, si fuese el caso.

| **Etapa de Reasentamiento** | **Meses** |
|---|---|
| Actualización y valoración de impactos | 1 |
| Selección de alternativas de reasentamiento | 1 |
| Negociaciones con las partes afectadas | 2 |
| Firma de acuerdo con los afectados | 1 |
| Plan de comunicación | Durante todo el plan |
| Gestión de quejas | Durante todo el plan |
| Entrega de compensaciones | 2 |
| Construcción de viviendas | 2 |
| Construcción modulo comercial | 2 |
| Traslado | 1 |
| Evaluación y seguimiento-evaluación ex post | Durante el proceso de ejecución y la evaluación ex post seis meses después finalizado el proyecto |

## 8.1 Fecha de corte

La fecha de corte del listado de beneficiarios del Plan, es el 14 de diciembre del 2016. A partir de la cual habrá un periodo de tres semanas calendario, para superar omisiones. Una vez aprobado el Plan de Reasentamiento por el Banco Mundial, el MTI en enero del 2017 hará una publicación de la fecha de corte en un diario de circulación nacional, indicando la forma de atención a los ciudadanos.

El MTI solicitara a la municipalidad de Mateare que indique según sus procedimientos informativos, el aviso de fecha de corte.

# 9. PRESUPUESTO

Los costos del PRIA son parte del sub-proyecto y serán asumidos por la contrapartida del MTI. El presupuesto estimado es de US$75,189.03 (Setenta y Cinco Mil Ciento Ochenta y Nueve dólares con 03/100), desglosados de la siguiente manera.

| | |
|---|---|
| Afectaciones de viviendas | $52,242.40 |
| Afectaciones a los ingresos de los negocios | $11,746.63 |
| Afectaciones a la infraestructura de los negocios | $11,200.00 |
| Total | $75,189.03 |

Los supuestos de este presupuesto son los costos de restitución de infraestructura en las viviendas y en los negocios, y una compensación por pérdida de ingresos durante un periodo estimado de tres meses de obra de construcción. Una variación hacia un mayor o menor plazo, indicara los ajustes a realizar.

# 10. MONITOREO Y EVALUACIÓN

Para el monitoreo y evaluación del PRIA, se conformara por un equipo liderado por la UCR/BM-MTI, conformado por el asesor legal de la UCR/BM-MTI, el Administrador vial, y representantes de la UGA y la Dirección de Planificación, un representante de la alcaldía de Mateare.

Este equipo recopilará información para conocer los avances en el tratamiento de las afectaciones y elaborarán un reporte final sobre su cumplimiento, que también debe hablar sobre la satisfacción de los donantes de terrenos.

Se documentará cada caso de reasentamiento de manera individual, aun cuando el reasentamiento fuese en el mismo sitio de destino. Cada expediente deberá contener lo siguiente:

1. Fotocopia de Cedula de Identidad
2. Documento de propiedad si las hay. En caso de no tener hacer declaración notarial y constituir su derecho de posesión de aquellos que tiene más de un año
3. de poseerla.
4. Plano de afectación que ha sido elaborados por la Supervisión
5. Ficha de Valoración de cálculo de afectaciones
6. Acta de Autorización y compensaciones
7. Convenio de Donación Voluntaria
8. Informe de cierre de caso.

El monitoreo para la Carretera Ciudad Sandino-Mateare es una medida y mecanismo que permite verificar y evaluar el cumplimiento del plan y acuerdos logrados en el proceso de consulta comunitaria. Es importante el establecimiento de indicadores de logro y resultado para medir el desempeño de los insumos, los productos y los resultados de las actividades de reasentamiento; la participación de las personas desplazadas en el proceso de monitoreo; la evaluación de los impactos del reasentamiento durante un período razonable una vez terminadas las actividades de reasentamiento y de desarrollo conexas; y la utilización de los resultados del monitoreo del reasentamiento como guía para la ejecución posterior en otros sub-proyectos.

## 10.1 Objetivos del Monitoreo

El monitoreo es una herramienta básica para la orientación y planeación e instrumento de evaluación al avance de la ejecución para influir y retroalimentar el mismo. El propósito principal se orienta hacia el restablecimiento de las condiciones de vida de la población, tomando como punto de partida la situación inicial (antes del desplazamiento) y asegurar el cumplimiento de los objetivos del Plan. Por lo cual, se generó el censo socioeconómico que establece los parámetros iniciales de la población afectada.

Las previsiones para el monitoreo son:

- Programar visitas a los sitios de reasentamiento con el fin de analizar el funcionamiento correcto de acuerdo a las políticas establecidas.
- Preparación de informes técnicos mensualmente como registros del control y seguimiento al Plan de Reasentamiento Abreviado, tanto de avances en las obras prevista para la realización del reasentamiento, así como para los procesos sociales que se desarrollen.
- Documentar el proceso de monitoreo por medio de registros como: Ayuda Memorias de Reuniones, Listados de participación, fotografías de las visitas, etc. Documentar el antes, durante y después de cada uno de las afectaciones Firmas de convenios con la municipalidad de Mateare para una mejorar sostenibilidad de las actividades implementadas en el Plan de Reasentamiento Abreviado.
- Firma de finiquitos con los afectados una vez comprobado el grado de satisfacción.
- Realizar un sistema de control con indicadores para el seguimiento y evaluación del Proyecto el cual se pueda desarrollar en conjunto con la comunidad.

Dentro de los objetivos generales del Plan de Reasentamiento Involuntario Abreviado vinculados con los objetivos de la política OP 4.12 están:

| **Objetivos e Indicadores generales del Monitoreo** | |
|---|---|
| Objetivos del Plan de Reasentamiento | Indicadores |
| En la medida de lo posible, el reasentamiento involuntario debe evitarse o reducirse al mínimo, para lo cual deben estudiarse todas las opciones viables de diseño del proyecto | • Mínima proporción de bienes afectados sobre posibilidades existentes en la zona<br>• Número de cambios en los diseños que reducen las afectaciones posibles<br>• Número de cambios en los diseños en base a las consultas de la población que reducen las afectaciones posibles. |
| Cuando el reasentamiento resulte inevitable, las actividades de reasentamiento se deben concebir y ejecutar como programas de desarrollo sostenible que proporcionen recursos de inversión suficientes para que las personas desplazadas por el proyecto puedan recibir los beneficios del mismo. Es preciso consultar ampliamente a las personas desplazadas y darles la oportunidad de participar en la planificación y ejecución del plan de reasentamiento | • Incremento de ingresos, ventas a partir de la inversión realizada en los programas de desarrollo sostenible<br>• Número de espacios creados para consultas y participación de la población afectada<br>• Número de familias involucradas en los espacios de participación<br>• Número de decisiones tenidas en cuenta en el diseño, planificación y ejecución de los Programas de Reasentamiento. |

| | |
|---|---|
| Se debe ayudar a las personas desplazadas en sus esfuerzos por mejorar sus medios de subsistencia y sus niveles de vida, o al menos restablecerlos, en términos reales, a los niveles que tenían con anterioridad al desplazamiento o con anterioridad al comienzo de la ejecución del proyecto, si éstos eran más altos | • Número de familias mejoradas en sus niveles de vida y medios de subsistencia<br>• Número de familias restablecidas en sus niveles de vida y medios de subsistencia. |

**10.2 Indicadores de Resultados**

a. # de familias con afectaciones totales y parciales de viviendas conocen sus derechos y formas de participación y particularidades del Proyecto y del Plan de Acción Social de Reasentamiento.
b. # de familias con afectaciones de sus negocios, viviendas-Negocios conocen sus derechos, alternativas de solución y formas de participación y particularidades del Proyecto y del Plan de Reasentamiento.
c. # de familias con afectaciones informadas a más tardar en forma mensual.
d. Nivel de conocimiento adquirido por la población afectada en relación con la implementación.
e. # de Mujeres que participan en las jornadas informativas
f. # de Hombres que participan en las jornadas informativas
g. # de mujeres y hombres que son atendidos mensualmente en la Managua
h. # de mujeres y hombres que son atendidos mensualmente en campo
i. # de productos comunicacionales utilizados.
j. # de Familias con terreno adquirido
k. # de Familias con reposición de vivienda
l. # de Familias con reposición de obras complementarias de su vivienda
m. # de Familias con reposición de negocio
n. # de Familias con reposición de obras complementarias de su negocio
o. # de Familias con reposición de vivienda y negocio
p. # de Familias que restablecieron su sistema de abastecimiento de agua
q. # de Familias que ahora tienen sistema de abastecimiento de agua
r. # de Familias que restablecieron y/o mejoraron su sistema sanitario
s. # de Familias que ahora tienen sistema sanitario
t. # de Familias que restablecieron su sistema de energía eléctrica
u. # de Familias que cuentan con servicio de energía eléctrica
v. # de reclamos con soluciones
w. # de quejas
x. # de casos atendidos

# 11. QUEJAS Y RECLAMOS

El mecanismo de quejas y reclamos estará dirigido tanto a la población que será objeto de compra de terrenos o construcciones o reasentamiento, como a aquella localizada dentro del área de influencia directa del proyecto. Este mecanismo se implementara durante toda la etapa previa a la construcción y mientras termine el reasentamiento.

El mecanismo de quejas y reclamos estará bajo la responsabilidad de la UGA, tendrá a su cargo la elaboración de un procedimiento específico para la Resolución de Conflictos. Para el efecto se hará uso de los llamados "Mecanismos Alternos a la Solución de Conflictos" (MASC), que consisten en la activación de mesas de diálogo con participación de las partes involucradas (propietarios de los predios afectados, con la finalidad de resolver las situaciones conflictivas. El sistema deberá reportar mensualmente el número de quejas recibidas e indicar cuales fueron resueltas y cuáles no, e en tales casos, presentar una síntesis del proceso.

El MTI tiene establecido un mecanismo para facilitar la recepción y resolución de quejas, reclamos, problemas, sugerencias y observaciones que haya con respecto al Plan de reasentamiento y el Proyecto.

El procedimiento a seguir para la recepción de quejas, reclamos, problemas, sugerencias y observaciones incluye:

1. Captura o recepción de la queja, reclamo, problema, sugerencia y observación, en cualquiera de las partes donde se ha establecido el sistema, Supervisión, Contratista, MTI o WEB-MTI, se envía al Contratista, por escrito o verbal; con copia a la Supervisión. Se recogerán en un formato único proporcionando el apoyo para su registro. Una vez que se llene el formato de quejas o reclamos se le entregará una copia al reclamante.

2. Transcripción de las quejas, reclamos, problemas o sugerencias al "Libro de atención de quejas, reclamos y/o resolución de conflicto en el proyecto", que es una base de datos que incluye información extraída del formato presentado por el o los reclamantes. De este registro se envía copia a la Supervisión del Proyecto.

3. Se valora la necesidad de visita in situ, de ser necesaria se efectuará de manera coordinada entre las partes, ellas son: Contratista, Supervisión, MTI y Reclamante en lo posible. La visita se realizará en un periodo no mayor a 3 días, después de recibida la queja o reclamo.

   En caso de captura del reclamo y no sea necesaria la visita in situ, el Contratista redacta Acta y comunicará al Reclamante con copia a la Supervisión del Proyecto.

En caso de inconformidad a la respuesta brindada, el Reclamante puede apelar en el MTI, quién evaluará el caso e instruye a la Supervisión para que el Contratista tome acción en el asunto. Siguiendo las instrucciones de la Supervisión del Proyecto, el Contratista ejecuta la acción y la Supervisión la verifica.

El ciclo se repetirá hasta que el Reclamante muestre su conformidad; para lograr el cierre del reclamo y registro de su cierre.

4. Se redacta Acta de la visita de inspección in situ y se comunica al Reclamante con copia a la Supervisión del Proyecto. Siguiendo las instrucciones de la Supervisión del Proyecto, el Contratista ejecuta la acción y el Comité de Reasentamiento la verifica.

5. Se brindará respuesta a la queja o reclamo en un periodo no mayor a 15 días, de acuerdo a su naturaleza.

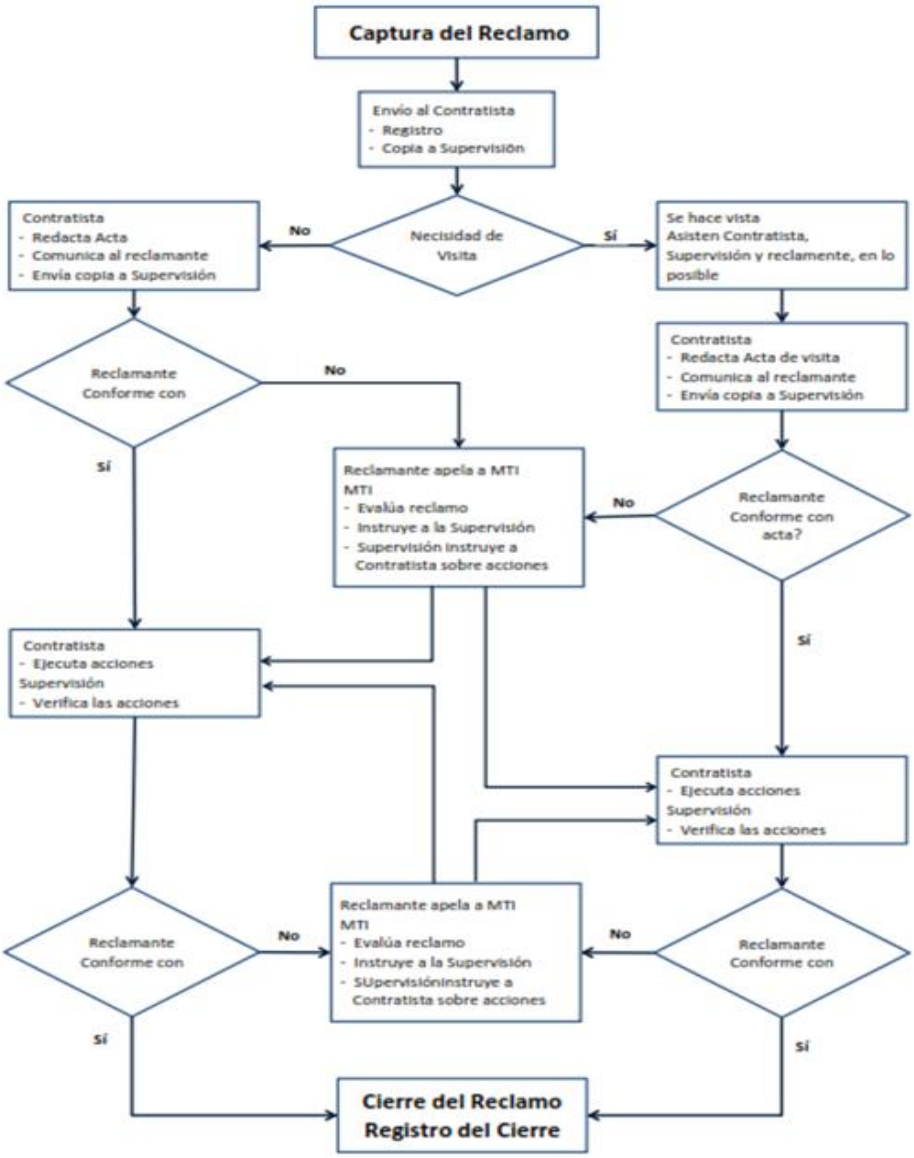
6. Se brinda respuesta de acuerdo a la naturaleza de la queja o reclamo, brindando la atención lo más pronto posible. En caso de inconformidad a la respuesta brindada, el Reclamante puede apelar en el MTI, en un plazo no mayor a 5 días, quién evaluará el caso e instruye a la Supervisión para que el Contratista tome acción en el asunto.

   Una vez evaluado el caso, el MTI instruirá a la Supervisión para que el Contratista atienda la solicitud, en un plazo no mayor de 5 días.

   A continuación, se cierra el reclamo y se registra. El Reclamante debe estar conforme.

7. Se elaborará un informe mensual, que resume quejas, sugerencia y atención brindadas.

El flujo es el siguiente:




También se podrán utilizar diferentes mecanismos como los expuestos en la tabla siguiente.

| Mecanismo | Objetivo | Método de Implementación |
|---|---|---|
| Atención a quejas y reclamos | Atender oportunamente los requerimientos de las personas. | Recepción directa verbal, recepción directa escrita, pagina WEB, atención en oficina, atención en reuniones, etc.<br><br>Se debe definir protocolo de respuesta y seguimiento |

| | | |
|---|---|---|
| Atención a pedidos de asistencia por parte de familias afectadas por la adquisición de predios | Mitigar los impactos del desplazamiento involuntario y de la adquisición predial evitando riesgos de empobrecimiento o impactos negativos y adversos. | Recepción verbal o escrita y traslado al comité de reasentamientos quien determinará protocolo de respuesta y seguimiento.<br><br>Diseño de estrategias y actividades que permitan brindar soluciones individuales y colectivas tempranas, contundentes y así reducir el número de peticiones. |
| Conciliación, negociación y solución de conflictos | Generar instancias y procedimientos para la resolución o transformación de los conflictos existentes o emergentes durante el proceso. | Identificación de conflicto por medio de: contacto directo, revisión de medios, atención en oficina, revisión documental, etc.<br><br>Implementación de espacios de conciliación individual o colectiva. |

Las quejas y sugerencias también podran que puede realizarse por medio de la Página Web del MTI. El procedimiento es el siguiente:

- Se ingresa a la Web del MTI, www.mti.gob.ni, y se da clip al ícono “Sugerencia” y comienza a llenar el formato ahí indicado.

Uso de la web y teléfonos para el mecanismo de quejas, sugerencias y reclamos.

Proye
CR-5(
Dicien

- El Centro de Atención al Público y Acceso a la Información dirige la Queja, información tanto a la UGA-MTI como a la UCR/BID-MTI. De manera inmediata se instruye a la Supervisión.

- Transcripción de Quejas y Reclamos al "Libro de atención de quejas, reclamos y/o sugerencias de la comunidad" que es una base de datos que incluye datos extraídos del formato presentado por el o los reclamantes.

- Se valora la necesidad de visita in situ, de ser necesaria se efectuará de manera coordinada entre las partes, ellas son: Contratista, Supervisión, MTI y Reclamante en lo posible. Se redacta Acta de la visita de inspección in situ y se comunica al Reclamante con copia a la Supervisión del Proyecto.

- Se brinda respuesta de acuerdo a la naturaleza de la queja o reclamo, brindando la atención lo más pronto posible. En caso de inconformidad a la respuesta brindada, el Reclamante puede apelar en el MTI, quién evaluará el caso e instruye a la Supervisión para que el Contratista tome acción en el asunto.

- Siguiendo las instrucciones de la Supervisión del Proyecto el Contratista ejecuta la acción y la Supervisión verifica.

- Se cierra el reclamo y se registra.

# 12. ANEXO

MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA
UNIDAD DE GESTIÓN AMBIENTAL
**INFORME DE SOCIALIZACIÓN**

DESARROLLO

El presente informe refleja los resultados del proceso de socialización de relacionados con la elaboración del Plan de Reasentamiento Abreviado (PAR), que se realizó para el Proyecto de Mejoramiento de la Carretera Ciudad Sandino-Mateare.

El propósito de la socialización radica en compartir con los ocupantes del derecho de vía, los alcances del plan y el análisis de algunas propuestas en la búsqueda conjunta de posibles soluciones. La consulta estaba dirigida especialmente con los jefes de familias a cargo de negocios y viviendas potencialmente afectados.

A la consulta acudieron un total de 10 personas, de las cuales 7 eran hombres y 03 mujeres. El consultor expuso el objetivo de la consulta:

Objetivo: Brindar información de manera oportuna a los ocupantes del derecho de vía sobre los alcances del Plan de Reasentamiento involuntario Abreviado, que está siendo elaborado por el MTI, para el proceso de reorganización y las posibles alternativas de solución para cada caso.

Se presentaron las diferentes alternativas de compensación:

1. Compensación con Obras civiles
2. Compensación monetaria + Obras civiles
3. Compensación Monetaria

Después de hablar con los propietarios sobre la necesidad de ampliación de la vía y los riesgos que representa para ellos en términos de seguridad su ubicación las personas emitieron los siguientes comentarios y propuestas:

La señora ***Yadira Gómez Salinas*** manifiesta “nosotros estamos preocupados porque la carretera para cruzar va a ser enorme, estamos pensando en los niños, sobre todo porque los cabezales pasan a una velocidad impresionante, deberían de colocar reductores de velocidad, por lo menos en esta parte donde pasan por el pueblo”

La señora ***Claudia Cordero***, dijo que estaba preocupada, ya que solamente han estado registrando un negocio, pero que en la Alcaldía de Mateare ellos pagan por dos. Nosotros tenemos dos matrículas una a nombre de mi esposo y otra a nombre mío, pagamos agua y aquí tengo mis recibos de ENACAL, la mayor preocupación radica en que no tenemos otro

lugar donde irnos, ya que no somos de acá y la necesidad nos ha obligado a trabajar de esta manera" Estamos anuentes a colaborar pero necesitamos apoyo".

El señor ***César Cárdenas***, manifiesta que ellos lo que necesitan saber es el alcance de la afectación, él ha estado analizando y ha decidido que se puede hacer hacia atrás, ellos readecuarán su casa para que el negocio siga funcionando, yo vendo comida y abro hasta la media noche, la venta es buena y no queremos perder el punto, estamos anuentes a ponernos de acuerdo"

En general se les explicó que estamos en la etapa de elaboración de los planes de trabajo para las medidas que se tomarán en conjunto con los propietarios para dar solución a todas las inquietudes planteadas. Esto es solo una de tantas reuniones que estaremos desarrollando previo al inicio de las obras.

Todos los procesos los iremos desarrollando en conjunto con la población a fin de obtener decisiones consensuadas y que trabajemos juntos.

La sesión finalizó a las 4:35 pm del día 15 de diciembre de 2016.

A continuación se presenta la lista de participantes.

**MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**
**UNIDAD DE GESTION AMBIENTAL**
**LISTADO DE ASISTENCIA**

LP-M

Proyecto: Mejoramiento del Camino La Flecheras - Mateare

OBJETIVO: Socialización del Plan de Reasentamiento Abreviado.

FECHA:

| No. | NOMBRE Y APELLIDOS | No. Cedula | No. TELEFONO | FIRMA |
|---|---|---|---|---|
| 9 | Wilber Antonio Soza Perez | 401-220785-0028N | 84070952 | (Wilber S.) |
| 10 | Jose Luis Rosales | 366-170481 | 83701148 | (Jose L.) |
| 11 | Cesar Cardenas M | 281-130-36208Z | 89954521 - 82198534 | |
| 12 | Francisco Javier Rivera G | | 89222044 | |
| 13 | Marco Chavez Blandon | 006-190614-0001H | 83510113 | |
| 14 | Cesar Lanuza H | 281-300378-0001H | 89591152 | H |
| 15 | Yadira Gomez Salina | 287-270200-0026 | | Yadira GS |
| 16 | Claudia Raquel Cardenas Calderon | 007-300780-0024U | | Claudia Calderon. |

Juan Francisco Espinoza.

Juan Espinoza.

Región Autónoma de la Costa Caribe Sur.

**MINISTERIO DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA**
**UNIDAD DE GESTION AMBIENTAL**
**LISTADO DE ASISTENCIA**

Proyecto: Mejoramiento de la Carretera Las Piedrecitas – Mateare

OBJETIVO: Socialización Plan de Reasentamiento Abreviado

FECHA: 15-Dic-2016

| No. | NOMBRE Y APELLIDOS | No. Cedula | No. TELEFONO | FIRMA |
|---|---|---|---|---|
| | Esperanza Mabis Moreno | 001-160953-0080 | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | |