

5.2 DETERMINACIÓN DEL AREA DE INFLUENCIA

Considerando el grado de interrelación que tendrá el Proyecto con las distintas variables socioambientales, el área de influencia se ha subdividido en dos áreas: directa e indirecta. Esta subdivisión permitió tener una mayor comprensión y facilidad de análisis de la situación ambiental de la zona.

Esta apreciación se sustenta por cuanto la carretera troncal del tramo 2 Urcos – Inambari, correspondiente a la interconexión vial Iñapari – Puerto marítimo del Sur; conforma e integra una red con vías alimentadoras que parten de diversos distritos, poblados, caseríos y anexos; involucra áreas ecológicamente sensibles, entre otros; que tienen que ser considerados en la determinación del ámbito de influencia del tramo vial señalado (Ver Mapa de Influencia).

5.2.1 CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DEL ÁREA DE INFLUENCIA SOCIO AMBIENTAL

La definición y la determinación del área de influencia del tramo Urcos – Inambari, se sustenta por las consideraciones de carácter ambiental y social que justifican la interrelación de las actividades de construcción y las actividades de conservación y explotación del proyecto.

En este sentido, en la determinación del área de influencia se definió los criterios ambientales y sociales, los cuales se señalan a continuación:

5.2.2 CRITERIOS AMBIENTALES

Área de Influencia Directa (AID): corresponde al área, aledaña a la infraestructura vial, donde los impactos generales en las etapas de construcción y conservación y explotación de la vía son directos y de mayor intensidad. Se incluye en un mapa, indicando las vías de acceso de segundo, tercer orden, que alimentan e interconectan el tramo en estudio; hasta las áreas de uso y explotación definidas para las actividades propias de la obra (campamentos, plantas de asfalto, plantas chancadoras, canteras, depósitos de materiales excedentes, almacenes, patios de máquinas, entre otros); teniéndose como referencia una franja de 200 m a cada lado del eje de la carretera.

Área de Influencia Indirecta (AII): Se estableció en base a las áreas o sectores que generan influencia en los flujos o conexión con el tramo 2, así como áreas potencialmente afectadas en el mediano y largo plazo. En este contexto, se abarca a las cuencas hidrográficas, con estrecha relación unitaria con el tramo evaluado, áreas potencialmente productivas, así como área de reserva, límites de comunidades nativas y/o campesinas, principalmente.

Entre los criterios generales considerados en la definición del área de influencia indirecta, se citan los siguientes:

- Red vial vinculada al proyecto y cuencas hidrográficas en vista de constituir ejes de poblamiento y zonas productivas agrícolas, hortícola, pecuarias, etc.;

- Composición y ordenamiento geopolítico (comunidades, distritos) que constituyen el escenario político administrativo entre cuyos límites inciden presiones demográficas, efectos comerciales, flujos migratorios, etc.;
- Presencia de Áreas Naturales Protegidas;
- Áreas productivas agrícolas y forestales;
- Presencia de población indígena amazónica o campesina de sierra, por constituir población vulnerable a los efectos de la operación del corredor vial.

En la delimitación del mapa de influencia medio biofísico se consideró los siguientes criterios precisos:

- Límite las Áreas Naturales Protegidas y sus zonas de amortiguamiento
- Zonas donde existen quebradas, hasta los límites naturales donde se observa el angostamiento de la quebrada por efecto del acercamiento entre los dos cerros y/o lomadas que forman la quebrada;
- Zonas planas, hasta el límite formado por un río o una carretera importantes, hasta el límite de 10 km a cada lado del eje.
- Las comunidades indígenas o campesinas serán incorporadas en su totalidad dentro del AI, allí donde los 10 km mencionados se superpongan con los límites territoriales de dichas unidades poblacionales.
- Se tiene en consideración el criterio del principio de prevención (zonas de amortiguamiento) en las zonas de reserva, la misma que puede ampliarse a solicitud del MTC.

5.2.3 CRITERIO SOCIAL

El criterio sobre el cual se ha determinado la delimitación del área de influencia del medio socioeconómico es la conectividad de los espacios político, social y económico a nivel distrital e interdistrital.

El acceso que tienen los centros poblados hacia la vía principal es el criterio principal que sustenta el área de influencia social. A través del análisis de esta variable se evaluó la importancia en el uso de estas vías de comunicación (trochas, ríos, pistas, etc.), en relación al eje carretero, así como el valor que tiene para la población el empleo de las mismas para el desarrollo de sus actividades diarias en el ámbito social, económico y cultural.

Estos aspectos que fueron analizados y considerados en la delimitación social, nivel de tendencias y procesos regionales son los siguientes:

- Migración e inmigración (Influencia de la carretera como factor incremental en las dinámicas migratorias, intensidad de la migración e inmigración antes de las actividades de proyecto -registro *ex ante*-, expectativas que acompañan las dinámicas migratorias)
- Actividades con potencial de desarrollo económico
- Turismo (oferta turística distrital y regional, actores y flujos económicos)
- Presencia de grupos de interés (grupos de interés distrital y grupos de interés regional)
- Estrategias de desarrollo urbanas y rurales.

- Población indígena amazónica.
- Población campesina andina.
- Posibilidades de acceso a servicios de salud mediante uso de la carretera.
- Posibilidades de acceso a servicios educativos.
- Actividades de producción e intercambio: agricultura, ganadería.

5.2.4 SECTORES DEL AREA DE INFLUENCIA

Teniendo en consideración los requerimientos y compromisos asumidos por el Consorcio IIRSA SUR, para esta etapa se ha definido el área de influencia para dos sectores del tramo 2: Urcos – Inambari, denominados Sector 1 y Sector 2. El Cuadro 5.2-1 muestra la ubicación de las progresivas y el área correspondiente a los sectores mencionados.

Cuadro 5.2-1 Área de influencia por sectores

| Sectores | Progresivas (Carretera) | Área Directa (ha) | Área Indirecta (ha) |
|----------|-------------------------|-------------------|---------------------|
| Sector 1 | Km 32+000–km 100+000 | 26 199,84 | 98 480,83 |
| Sector 2 | Km 265+000–km 300+000 | 17 377,43 | 60 274,57 |

5.2.5 DISTRITOS Y LOCALIDADES DEL ÁREA DE INFLUENCIA¹

El Área de Influencia del proyecto ha considerado a los distritos por donde pasa la vía, estos corresponden al ámbito de investigación del estudio de impacto socio ambiental. Para esta primera etapa la línea base proporciona información sobre los distritos: Urcos, Ccatcca, Ocongate y Camanti de la provincia de Quispicanchi del departamento de Cusco. Las localidades que pertenecen a estos distritos identificadas como centros poblados o como comunidades campesinas están señaladas en los siguientes cuadros:

Centros Poblados Tramo II – 1era Etapa (Km32-Km100)

Cuadro 5.2-2 Centros poblados en el distrito de Urcos

| DISTRITO DE URCOS | |
|-------------------|-----------|
| Centro Poblado | Ubicación |
| 1. URCOS | KM 0+000 |

Cuadro 5.2-3 Centros poblados en el distrito de Ccatcca

| DISTRITO DE CCATCCA | |
|---------------------------------------|-------------|
| Centro Poblado | Ubicación |
| 1. HUACCA HUARINA (CPD ¹) | KM 33 + 000 |
| 2. QUINUA CANCHA (CPD) | KM 36 + 400 |
| 2. CCOYAPAMPA (CPD) | KM 36 + 800 |

¹ Para acceder al detalle de todas las localidades que pertenecen a los distritos del área de influencia social, ver la sección 5.5.2.

| DISTRITO DE CCATCCA | |
|--------------------------------|-------------|
| Centro Poblado | Ubicación |
| 3. CCELLAY PAMPA (CPD) | KM 38 + 000 |
| 4. CCELLAY PAMPA (CPD) | KM 38 + 000 |
| 5. CCATCCA (CPP ²) | KM 39 + 000 |
| 6. OCALCCAPAMPA (CPD) | KM 40 + 800 |
| 7. AZURA PAMPA (CPD) | KM 41 + 200 |
| 8. LLUKKUCHAYOC (CPD) | KM 41 + 400 |
| 9. KCAURI (CPP) | KM 43 + 000 |
| 10. PAMPACCAMARA | KM 44 + 200 |
| 11. PAMPA CAMARA (CPD) | KM 44 + 300 |
| 12. YANAMAYO CCATA (CPD) | KM 44 + 600 |
| 13. JATUNHUALLA (CPD) | KM 46 + 900 |
| 14. HUANUPATA (CPD) | KM 47 + 800 |
| 15. VAQUERIA (CPD) | KM 51 + 000 |
| 16. CHECCHIPATA (CPD) | KM 51 + 300 |
| 17. PASCAYPAMPA (CPD) | KM 53 + 500 |

¹Centro Poblado Disperso

²Centro Poblado Principal

Cuadro 5.2-4 Centros poblados en el distrito de Ocongate

| DISTRITO DE OCONGATE | |
|-------------------------------------|-------------|
| Centro Poblado | Ubicación |
| 1. QUISIPUCRO (CPD ¹) | KM 58 + 400 |
| 2. AYACUCHO (CPD) | KM 60 + 700 |
| 3. AYLLUJASA (CPD) | KM 62 + 900 |
| 4. HUAYLLAPAMPA (CPD) | KM 63 + 700 |
| 5. JULLICUNCA (CPD) | KM 64 + 500 |
| 6. LLOCLLA ARCUSANI (CPD) | KM 65 + 900 |
| 7. METAMARCA (CPD) | KM 71 + 400 |
| 8. CHACACHIMPA (CPD) | KM 72 + 700 |
| 9. OCONGATE (CPP) | KM 73 + 700 |
| 10. MINASCUCHO (CPD) | KM 74 + 200 |
| 11. CULLUHUATA (CPD) | KM 74 + 700 |
| 12. CHAYA (CPD) | KM 76 + 100 |
| 13. HUAYLLAHUASI (CPD) | KM 77 + 100 |
| 14. YANAMA (CPD) | KM 77 + 400 |
| 15. MESAPAMPA (CPD) | KM 77 + 900 |
| 16. QUELLOQUELLO (CPD) | KM 78 + 600 |
| 17. RAJAYPATA (CPD) | KM 79 + 500 |
| 18. CONYUPAMPA (CPD) | KM 82 + 100 |
| 19. TINQUIPAMPA (CPP ²) | KM 82 + 900 |
| 20. COSCOPAMPA (CPD) | KM 84 + 100 |
| 21. CHACASPAMPA (CPD) | KM 84 + 300 |
| 22. CHUPAPATA (CPD) | KM 86 + 800 |
| 23. HUARACOYO (CPD) | KM 87 + 800 |
| 24. QUISACANCHA (CPD) | KM 88 + 000 |
| 25. TUMACASCA (CPD) | KM 88 + 800 |
| 26. HUASINAPAMPA (CPD) | KM 89 + 000 |
| 27. PAMPACANCHA (CPD) | KM 90 + 200 |
| 28. CATAYCHIRMA (CPD) | KM 90 + 600 |
| 29. HURNACUYOC (CPD) | KM 91 + 900 |
| 30. ASOGENA (CPD) | KM 91 + 700 |
| 31. PICCHUPATA (CPD) | KM 92 + 600 |

| | |
|--------------------------|-------------|
| 32. TANTACANCHA (CPD) | KM 93 + 200 |
| 33. COTAÑA (CPD) | KM 94 + 400 |
| 34. POCOYAIQUI (CPD) | KM 95 + 300 |
| 35. HUICHINCA (CPD) | KM 95 + 700 |
| 36. TUCYAPATA (CPD) | KM 95 + 900 |
| 37. MACHAYRONPAMPA (CPD) | KM 97 + 000 |
| 38. PATAYCUNA (CPD) | KM 97 + 800 |
| 39. MALMA (CPD) | KM 98 + 300 |
| 40. MASQUIÑA (CPD) | KM 98 + 600 |

¹Centro Poblado Disperso

²Centro Poblado Principal

Cuadro 5.2-5 Centros poblados en el distrito de Camanti

| DISTRITO DE CAMANTI | |
|-----------------------|--------------|
| Centro Poblado | Ubicación |
| 1. FUNDO VILLANUEVA | KM 269 + 100 |
| 2. SAN LORENZO (CCNN) | KM 275 + 800 |

¹Centro Poblado Disperso