

1.1 PRESENTACIÓN

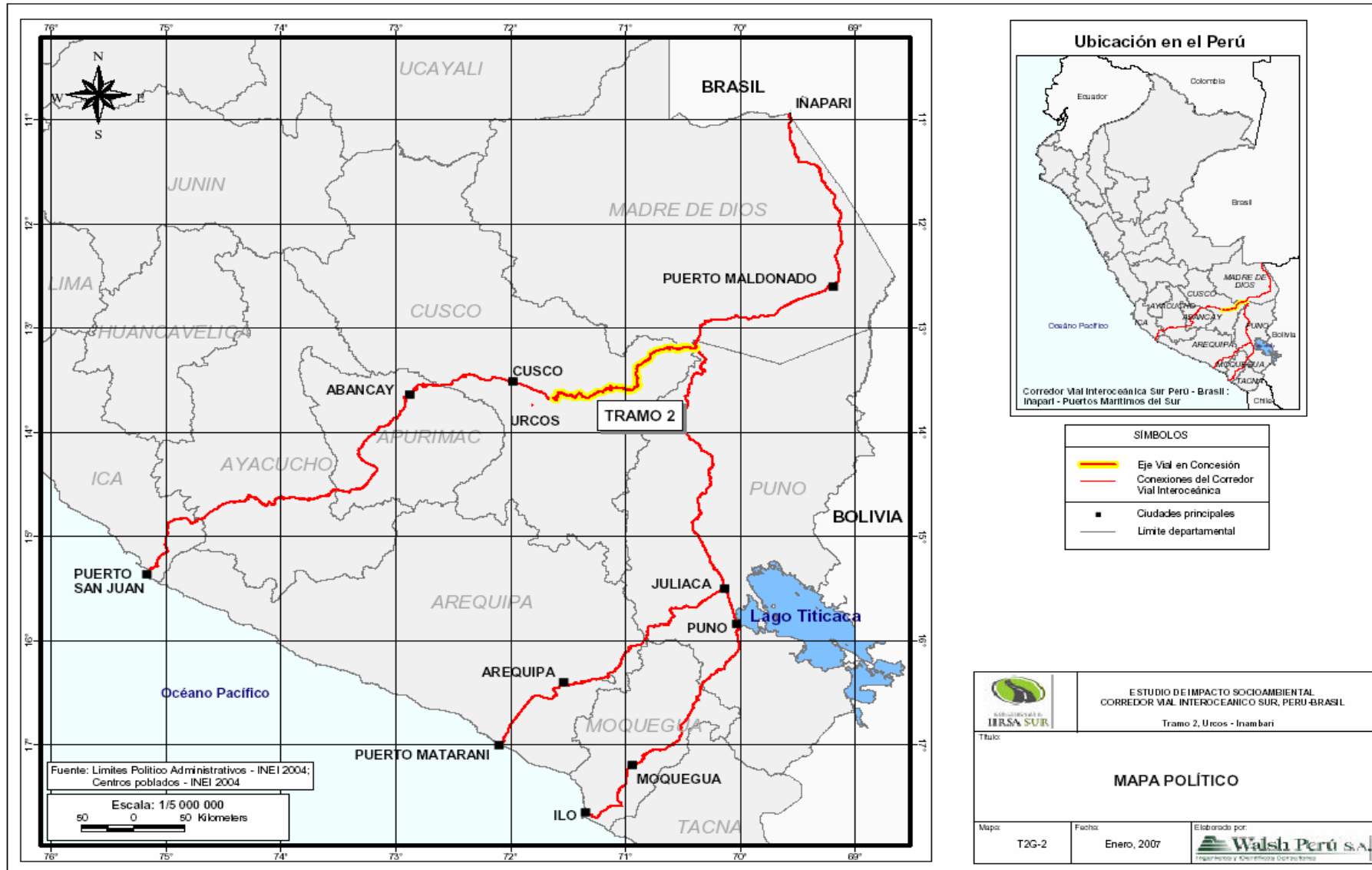
El presente documento, corresponde al desarrollo del Estudio de Impacto Socioambiental (EISA) del Proyecto “Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil”, en su Tramo 2, denominado así de acuerdo a lo indicado en el Contrato de Concesión celebrado entre El Concesionario y El Concedente.

El Tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur (CVIS) inicia en el distrito de Urcos y finaliza en el distrito de Inambari, en el Cusco. Este proyecto, fue inicialmente dividido en 2 etapas, la primera etapa se desarrolló en dos sectores: el sector 1, entre las progresivas km 32+000 y km 100+000; y el sector 2, entre las progresivas km 265+000 y km 300+000. La segunda etapa se desarrolló también en dos sectores: el sector 1, entre las progresivas km 0+000 y km 32+000; y el sector 2, entre las progresivas km 100+000 y km 265+000. Sin embargo, el presente EISA, corresponde al total del Tramo 2, es decir, a lo desarrollado en la primera etapa, que además, fue aprobado por la autoridad competente (MTC), y lo desarrollado en la segunda etapa. Es por ello, que en este documento ya no se utiliza el término “Etapa”, puesto que incluye todo lo largo del corredor, desde el km 0+000 hasta el km 300+000.

La forma como ha sido desarrollado el presente EISA ha sido “integral” de todo el trazo del tramo 2, incluyendo la información presentada en el EISA etapa I.

En la primera etapa la evaluación se realizó en los sectores correspondientes a la “primera etapa”, según los términos de referencia establecidos para la ejecución del EISA. Sin embargo, los criterios y aportes metodológicos, de la DGASA y organismos como el INRENA y el OSITRAN, así como sus requerimientos de mayores niveles de información, y énfasis en determinados aspectos, han sido considerados para el EISA de la segunda etapa. Por ello, en vista que la segunda etapa integra a la primera, se ha complementado información para diversos aspectos tratados en la primera etapa, a fin de obtener en esta segunda etapa un estudio que integre de manera apropiada lo ya tratado y evaluado en la primera etapa.

El Mapa Político General (Mapa T2G-2), muestra una visión general de la interconexión e integración vial regional del Tramo 2.



1.2 GENERALIDADES

La disponibilidad de una red de infraestructura vial en condiciones de operatividad eficiente con el medio socio ambiental, constituye un eje vertebral de importancia para la consolidación del desarrollo sostenible de un país, al permitir la articulación geográfica, social y económica, dentro de un panorama y contexto internacional de globalización e integración comercial.

Es importante señalar que en la actual coyuntura de procesos de negociaciones y tratados comerciales internacionales que viene realizando el Perú con diversos países como el Brasil, la estructura vial es un factor clave para establecer ventajas competitivas en las actividades productivas. Con la ejecución del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil (CVIS) por un lado Brasil tendrá la facilidad que sus productos tengan salida por el Pacífico. Por el lado del Perú, se tendrá la ventaja de contar con una infraestructura vial en óptimas condiciones que integrará los departamentos de Sur.

Es también fundamental considerar la demanda social por el mejoramiento de la carretera, continuamente manifestada por la población regional, para quien las dificultades impuestas por su actual transitabilidad imponen límites a la calidad de vida y condiciones de desarrollo.

En este sentido, el proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil, que está siendo ejecutado por el Consorcio IIRSA SUR es de suma importancia, por cuanto constituye una posibilidad concreta para el proceso de descentralización e integración territorial de las regiones del Sur del país (Madre de Dios, Cusco, Puno, Arequipa, Ayacucho, Apurímac y Moquegua), que permitirá aprovechar sus ventajas económicas comparativas y potencialidades en pro de la superación de la pobreza y el logro del desarrollo, involucrando a las poblaciones dispersas y marginadas en la mejora de la calidad de vida y bienestar con acceso a los beneficios económicos, diferentes bienes y servicios sociales.

A fin de garantizar que las actividades de la etapa de construcción y la etapa de conservación y explotación de la concesión del Tramo 2 (Urcos – Inambari), se efectúen dentro de los principios de sostenibilidad coherentes con el enfoque de Desarrollo Sostenible, se hace necesario realizar una Evaluación Ambiental Detallada, a través del desarrollo de un Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA) para el proyecto integral, de modo tal que permita identificar y/o predecir aquellos efectos adversos y beneficios que se pudieran derivar de la ejecución del proyecto. Para cada efecto negativo identificado se diseñará las medidas técnicas que prevengan, corrijan y/o reduzcan la ocurrencia de los mismos. Asimismo, se potencien los efectos positivos, dentro de las exigencias establecidas por la Dirección General de Asuntos Socioambientales (DGASA) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y de la Corporación Andina de Fomento (CAF).

Para la elaboración del presente EISA, el Consorcio IIRSA SUR ha contratado los servicios de Walsh Perú S.A. Ingenieros y Científicos Consultores (Walsh), empresa debidamente inscrita en el Registro de Empresas Consultoras Autorizadas para la elaboración Estudios de Impacto Ambiental en el Sub Sector Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), mediante Resolución Directoral N° 055-2005-MTC/16.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

El Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA) se ha enfocado en identificar, predecir, interpretar y comunicar los probables impactos ambientales y sociales que se originarían a consecuencia de las actividades que se realizarán en la etapa de construcción y la etapa de conservación y explotación, a fin de implementar las medidas de mitigación que anulen, eviten, rechacen y/o minimicen los impactos negativos; y en el caso de los impactos positivos, implementar las medidas que refuercen los beneficios generados por la ejecución de este proyecto.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Los objetivos específicos del Estudio de Impacto Socio Ambiental son los siguientes:

- Conocer la situación actual (física, biológica, social, económica, étnica y cultural), tanto a nivel local como regional del área de influencia directa e indirecta del proyecto.
- Efectuar un diagnóstico del marco institucional y legal, identificándose la capacidad real para la correcta aplicación de las medidas ambientales.
- Identificar y evaluar los posibles impactos ambientales y sociales sobre el entorno físico, biológico, social, económico y cultural, durante la etapa de construcción y la etapa de conservación y explotación del proyecto en el Tramo 2.
- Identificar, evaluar y resolver los Pasivos Ambientales.
- Desarrollar un Plan de Participación Ciudadana en la definición y desarrollo del proyecto a través de un plan de Consultas Públicas a nivel de la población general y específica, con la población directamente afectada por las acciones del proyecto.
- Diseñar un Plan de Manejo Socio Ambiental, a fin de evitar, minimizar y/o compensar los impactos socioambientales que se identifiquen durante la construcción y operación del proyecto. Señalándose la estrategia detallada para el Concesionario, que incluya la cuantificación monetaria de las medidas de mitigación precisadas.
- Presentar un Programa de Inversiones, especificando los costos y presupuesto correspondientes a las medidas de mitigación de los impactos ambientales.
- Presentar una visión general de los escenarios futuros del área de influencia con la realización de la carretera y sin la realización de la misma.

1.4 ALCANCES

Los alcances del EISA están orientados al desarrollo de lo indicado en el Plan de Trabajo, aprobado mediante Oficio N° 929-2006-MTC/02, con fecha 15 de agosto de del 2006. A continuación, se listan los alcances del Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA) del Tramo 2:

- Recopilación, análisis y procesamiento de información referente a aspectos ambientales y aspectos sociales, servicios, infraestructuras, áreas rurales, urbanas, áreas sensibles y componentes ambientales del área de influencia; obteniendo información de fuentes primarias a través de la aplicación de entrevistas en profundidad con autoridades, funcionarios, organizaciones sociales y de base. Encuestas dirigidas a familias y jefes de hogares. Información de fuentes secundarias a través de visitas a instituciones públicas y privadas, incluyendo ONG's, para planificar el estudio ajustado a la realidad socio ambiental del ámbito de influencia.
- Análisis del marco normativo, regulatorio e institucional referidos a los aspectos de transporte y ambiental señalados por el MTC, así como, normativas ambientales especificadas por organismos internacionales (BID, BM, CAF), incluyendo su gestión administrativa.
- Revisión de los planes de desarrollo, programas y proyectos planteados por agrupaciones de interés económico y productivo a nivel nacional y especialmente aquellos que tienen que ver con la ejecución de la carretera Interoceánica.
- Revisión de los planes y proyectos que actualmente se vienen ejecutando en el ámbito nacional y regional, por parte de entidades públicas (Gobiernos Regionales, MTC, MEM, PETT, Municipios, etc.) y/o privadas, incluyendo las ONG's.
- Inspección y reconocimiento de campo para verificar in situ las principales características socio ambientales del ámbito definido para el Tramo 2, Urcos – Inambari. Teniendo especial consideración en todo lo referido a las áreas ambientalmente sensibles.
- Para las actividades de campo realizar monitoreo de aire y ruido, recojo de muestras de suelo, monitoreo de agua, colecta de vegetación y fauna silvestres.
- Realizar la visita a las áreas denominadas "instalaciones" que constan de campamentos, canteras, depósitos de materiales excedentes, plantas, etc. Luego de las visitas realizar la evaluación física y biológica para determinar la sensibilidad de cada área escogida o su disponibilidad para tal uso.
- Identificación y evaluación de impactos ambientales y sociales, que pudieran ser originados por la construcción y operación de la carretera a lo largo de todo su ámbito.
- Diseño del Plan de Manejo Socio Ambiental, que permita el desarrollo armónico de las actividades establecidas durante la etapa de construcción y la etapa de conservación y explotación del Tramo 2.
- Evaluación y Propuesta de los Escenarios posibles futuros a nivel regional, en lo referente a las repercusiones (beneficios, daños y riesgos) de la operación del Tramo 2.
- Se establecerá un Programa de Inversiones, donde se incluya el presupuesto costos de la implementación del Plan de Manejo Socio Ambiental.
- Se desarrollará una Síntesis Física y Síntesis Biológica, en la cual se integrará los aspectos más relevantes tanto de la línea base física como biológica con el fin de dar una visión integrada de cada tema.