

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DIRECCIÓN GENERAL DE ASUNTOS SOCIOAMBIENTALES**

**AUDIENCIA PÚBLICA PARA LA PRESENTACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL
ESTUDIO DE IMPACTO SOCIO AMBIENTAL (EISA) DE LAS 2DA Y 3RA ETAPAS
DE LAS OBRAS DEL CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR – CVIS.
TRAMO 2 – URCOS/INAMBARI
CONIRSA – WALSH PERU**

Ccatcca
19 de diciembre de 2006

Informe de Relatoría

Manuel I. Bernales Pacheco
Jimmy Azama Heshiki

Nota de facilitación: Es una buena práctica en relatorías no atribuir las intervenciones, a menos que el participante lo solicite. Las intervenciones de los asistentes se presentan en cursivas; las respuestas de la Consultora, Proponente y DGASA, en rectas.

Índice

<i>I. Introducción</i> _____	3
<i>II. Relatoría de la Sesión</i> _____	3
Presentación DGASA (Rafael Rojas) _____	4
Presentación WALSH PERU: exposición de los resultados del Estudio de Impacto Socio Ambiental - EISA (Wilfredo Pérez, Alberto Mercado, José Osejo, Leonor Cisneros, Sergio Nolasco) _____	5
2.1 Primera parte. _____	5
2.2 Ronda de preguntas y comentarios del auditorio. _____	8
2.3 Segunda Parte. _____	11
2.4 Preguntas y comentarios del auditorio _____	12
<i>III. Cierre de la Reunión</i> _____	15
<i>IV. Anexos</i> _____	15

I. Introducción

El día lunes 19 de diciembre de 2006, se realizó la audiencia pública para la presentación de los resultados del Estudio de impacto socio ambiental (EISA) de las 2da y 3ra etapas de las obras del Corredor Vial Interoceánico Sur - CVIS, correspondiente al tramo 2 – Urcos/Inambari. La reunión se realizó en el local municipal del distrito de Ccatcca, provincia de Quispicanchis, de la región Cusco. La reunión tuvo como objetivo presentar y exponer los resultados del EISA siguiendo con lo establecido en el Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en la Realización de Estudios Socio Ambientales, en el Subsector Transportes (R.M. N°006-04/16) y, asimismo, recoger las sugerencias, preguntas y comentarios de los participantes en congruencia con los alcances y responsabilidades del Concesionario CONIRSA.

La convocatoria fue realizada por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales - DGASA del Ministerio de Transportes del Perú con la cooperación de la consultora WALSH PERU y la empresa CONIRSA.

El equipo de Futuro Sostenible, conformado por los señores Antonio Bernales A., Manuel Bernales P. y Jimmy Azama H. se encargó del diseño metodológico de la audiencia pública, facilitación y la relatoría de esta.

El presente documento contiene la síntesis del diálogo producido, el resumen de la información presentada, el detalle de las preguntas y respuestas.

II. Relatoría de la Sesión

Siendo las 10:17 a.m. el facilitador saludó a los participantes e invitó a las autoridades presentes para realizar el protocolo de apertura de la Audiencia pública.

El alcalde de la provincia de Quispicanchis, Prof. Lizardo Ángeles, expresó su preocupación ante la construcción de la carretera e indicó que la Audiencia Pública permitirá saber si la obra perjudicará o no al medio ambiente y a los pobladores de la zona. Pidió a todos los presentes que hicieran sus preguntas en caso de tener interrogantes y agradeció la participación de los presentes.

El alcalde de Ccatcca, Ing. Juvenal Ormaechea, saludó a las autoridades presentes en el panel y a los participantes, dando la bienvenida a nombre de su municipalidad. Seguidamente hizo su presentación en quechua.

El alcalde de Ocongate, Sr. Graciano Mandura, saludó y agradeció a las autoridades y los presentes tanto en español como en quechua.

El alcalde de Carhuayo, Sr. Germán Gómez, saludo a las autoridades y los presentes e hizo su intervención en quechua.

El gerente de medio ambiente de CONIRSA, Arq. Paulo Campos, saludó a las autoridades y participantes. Señaló que las prácticas de seguridad de la empresa previenen la contaminación del medio ambiente. Finalmente, agradeció la participación de todos.

El representante de la DGASA, Econ. Rafael Rojas, saludó a las autoridades y los presentes. Expresó que el MTC da mucha importancia al cuidado del medio ambiente e invitó a los presentes para que encuentren respuestas a sus preguntas en esta reunión. Finalmente, reiteró su agradecimiento.

El facilitador señaló que la reunión es un espacio de diálogo que permite responder a las inquietudes de los pobladores. Seguidamente, presentó las pautas de la reunión y la agenda del día.

A continuación, invitó al Econ. Rafael Rojas para que inicie la presentación de la DGASA.

Presentación DGASA (Rafael Rojas)

Señaló que la DGASA es un organismo del subsector transporte, que tiene la potestad de proponer y programar políticas estratégicas y proyectos de normas socio ambientales para este subsector. Para el proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur se creó la Oficina de Gestión Socio-Ambiental de Proyectos en Concesión con profesionales y especialistas en el tema y oficinas en Lima, Puerto Maldonado y Cusco. Como antecedentes, mencionó que el estudio de factibilidad fue aprobado en el año 2004 y el EISA de la primera etapa del Tramo 2 y Tramo 3. Antes de la aprobación del EISA final por parte de la DGASA, se considera la evaluación realizada por OSITRAN, INRENA e INC y la participación de la población. Actualmente OSITRAN ha presentado sus observaciones al igual que INRENA, el INC ya dio su permiso y emitió el Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos – CIRA, falta agregar las observaciones realizadas por la DGASA e incorporar los aportes de las Audiencias Públicas. El EISA es un documento público y una versión preliminar se encuentra en la dirección web: www.mtc.gob.pe/portal/transportes/asuntos/proyectos/proyectos.htm. Pueden hacer llegar sus aportes a las oficinas de la DGASA y a los correos electrónicos dgasa@mtc.gob.pe y efeijoo@walshp.com.pe, hasta el 12 de Enero de 2007.

Presentación WALSH PERU: exposición de los resultados del Estudio de Impacto Socio Ambiental - EISA¹ (Wilfredo Pérez, Alberto Mercado, José Osejo, Leonor Cisneros, Sergio Nolasco)

La presentación del Estudio de impacto socio ambiental (EISA) fue dividida en dos partes con el objetivo de facilitar su entendimiento y la participación de los asistentes. En la primera parte se explicó desde el proceso de elaboración del EISA hasta los resultados obtenidos para la línea de base. En la segunda parte, se presentó los impactos identificados, las medidas recomendadas y el Plan de manejo. Cada parte fue seguida con una ronda de preguntas y comentarios del auditorio.

2.1 Primera parte.

Se dividió en siete presentaciones que incluyeron: el concepto y proceso de elaboración del EISA; el conocimiento del proyecto en relación a su ubicación, programa de avance de obras, características técnicas y actividades del proyecto y requerimiento de mano de obra; las metodologías empleadas y los resultados en los aspectos físico, biótico, y social y económico.

En la primera intervención, el Econ. Wilfredo Pérez saludó a los presentes y explicó que el EISA es un documento elaborado por especialistas de varias áreas y que tiene como objetivo prever lo que ocurrirá en una región a partir del inicio de una determinada actividad. Se requiere visitar la zona para hacer el estudio de línea base, que es como tomar una fotografía de las características del lugar en los aspectos físicos, bióticos, y sociales y económicos. Del estudio de la relación entre el proyecto y la región, se predicen los impactos en el área de influencia del proyecto y se generan las medidas y recomendaciones correspondientes para evitar o corregir dichos impactos negativos, así como para aprovechar los impactos positivos para el beneficio de la población. Estas medidas forman el documento de Plan de Manejo, en donde están establecidas las actividades del proyecto, la periodicidad de su ejecución, los resultados esperados y las formas de su verificación. Es una guía para monitorear y fiscalizar el cumplimiento adecuado de la ejecución de las obras por parte del contratista.

En la segunda intervención, el Ing. Alberto Mercado inició su presentación con el título “¿Cómo son las obras de la Interoceánica? Seguidamente, mostró el mapa del área de influencia, con la ubicación de las localidades del tramo 2 – Urcos / Inambari; el programa de avance de obras detallando cada una de las tres etapas en relación a plazos, inversión y metas de ejecución de la obra, en una línea de tiempo de 48 meses; las características técnicas del proyecto en su sección transversal típica; los aspectos constructivos y sus etapas y las

¹ Ver presentación en Power Point de WALSH PERU en anexo.

actividades del proyecto que culminan en la recuperación de las zonas afectadas del medio ambiente. Se mostró el histograma con el esfuerzo de mano de obra en donde para el tramo 2 se empleó 1395 personas siendo el 71% de la zona y para el tramo 3 se contrataron 1677 personas siendo el 54% de la localidad.

En la tercera presentación, el Ing. José Osejo expuso cuales fueron las metodologías empleadas en la elaboración del EISA para los aspectos físicos y bióticos. En los aspectos físicos evaluaron el clima, zonas de vida, calidad del aire y ruido, geología, geomorfología, estabilidad y riesgo físico, suelos y capacidad de uso mayor de tierras, hidrología, calidad de aguas y suelos, y el uso actual de la tierra. Las herramientas utilizadas fueron imágenes satelitales, equipos medidores para aire, ruido y agua, así como trabajo de campo, muestras para laboratorio de agua y suelo, registros y estadística de clima e hidrología y los informes de la población local. Estos análisis generaron 14 mapas, como el de Capacidad de Uso Mayor, Geomorfología, entre otros para determinar cómo estaba el campo antes del inicio de las obras. La metodología para la evaluación de los aspectos bióticos consistió en: Vegetación: la evaluación cuantitativa de flora y el Inventario cualitativo; Anfibios y Reptiles: el muestreo cuantitativo a corto plazo y encuentro visual (Heyer et al. 1994); Aves: puntos de muestreo en relación al tiempo y un área ilimitada (Ralph et al. 1991 y Bibby et al. 2000); Mamíferos: métodos directos de muestreo o captura estándar y métodos indirectos; e Hidrobiología en función a la comunidad hidrobiológica evaluada: Plancton, Bentos y Peces.

En la cuarta presentación, la Antr. Leonor Cisneros responsable de los aspectos sociales y económicos explicó que la línea de base social se realizó en la provincia de Quispicanchis y en los distritos de Camanti, Marcapata, Ocongate, Ccatcca y Urcos. El objetivo principal fue proporcionar las variables socioeconómicas del área de influencia e identificar la injerencia que el proyecto podría tener en estas. La metodología aplicada se realizó mediante técnicas cualitativas siguiendo el proceso de Participación Ciudadana iniciado el 14 de Septiembre de 2005 conformado por el ciclo periódico de reuniones informativas y talleres participativos; y técnicas cuantitativas como la aplicación de encuestas a una muestra representativa de los habitantes de los cinco distritos de la zona de influencia, que fueron elaboradas por expertos en el tema. El objetivo de las encuestas fue obtener información sobre indicadores socioeconómicos de la población. Se hizo énfasis en la presentación del proceso de Participación Ciudadana, mostrándose las reuniones realizados en la primera y segunda etapa que sirvieron además, para recoger información relevante para el estudio de línea base, así como para identificar otros impactos y recomendar sus respectivas medidas. El proceso de participación ciudadana estuvo estructurado en: reuniones informativas, talleres de evaluación rural participativa - TERPs, talleres de análisis de intereses de los actores locales - TAIDAS, taller con la Cámara de Comercio del Cusco, talleres con ONGs, colegios profesionales e investigadores, consultas públicas y talleres de validación técnica. Para cada convocatoria se indicó la fecha, lugar y cantidad de participantes.

En la quinta presentación, el Ing. José Osejo, mostró los resultados obtenidos para los aspectos físicos de la región recorrida por la carretera. El tramo recorre amplias regiones de sierra, ceja de selva y selva alta y cada región requiere un tratamiento particular. La sierra identificada entre los Km. 0 al 155, la ceja de selva entre los Km. 155 al 205 y la selva alta entre los Km. 205 al 300 (Puente Inambari). La región de sierra, conformada por sierra media y sierra alto andina, siendo detalladas según ubicación, precipitaciones, cuerpos de agua, uso de suelo, topografía y zonas críticas. Mostró algunas fotos de localidades como Muñapata, Valle de Ccatcca, Julicunca, La Cumbre, Tinquí, Mahuallane y Pampahuasi. La región de selva, dividida en ceja de selva y selva alta, fue descrita señalando precipitaciones, cuerpos de agua, topografía, zonas críticas y uso de tierra. Mostró algunas fotos de localidades como Coline, Baños Termales, Marcapata, Quincemil, Limonchayocc, San Lorenzo y Araza.

En la sexta intervención, el Biol. Sergio Nolasco, presentó los resultados de los aspectos bióticos integrado por Vegetación, Anfibios y Reptiles, Aves, Mamíferos, Hidrobiología y Peces. En Vegetación identificó 13 unidades y describió cada una acompañando una foto de cada unidad. Registró un total de 221 especies de plantas, incluidas en 66 familias, en donde *Asteraceae* es la de mayor riqueza. La unidad de vegetación de mayor riqueza es el Bosque de helechos. En Anfibios, identificó 15 especies y en Reptiles 14 especies. El Bosque de helechos presentó mayor abundancia tanto en anfibios como en reptiles. En Aves, registró un total de 205 especies, incluidas en 15 órdenes y 43 familias. El orden de mayor riqueza fue el *Passeriforme* y la unidad de vegetación de mayor riqueza fue el Bosque montano. En Mamíferos, identificó 41 especies, incluidas en 15 familias y 6 órdenes taxonómicos. El orden *Rodentia* es el de mayor importancia en diversidad en los hábitats cordilleranos y de selva, el orden *Rodentia* fue el grupo con mayor número de especies y la unidad de vegetación de mayor riqueza es Vegetación de pajonal de puna. Para cada aspecto hasta ahora mencionado, se mostraron fotos de algunos ejemplares y además se especificó las especies protegidas por la ley nacional e internacional. En Hidrobiología, identificó 65 especies de fitoplancton, incluidas en 5 divisiones de algas; 27 especies de zooplancton, incluidas en 6 phyllums y 35 especies de bentos, incluidos en 2 phyllums. El río Cachería presentó el mayor número de especies de fitoplancton, el río Araza y el río Ccatcca fueron los de mayor riqueza en zooplancton y en bentos, el río Araza y río Ocongate fueron los de mayor riqueza. En Peces, registró 24 especies, incluidas en 7 órdenes y 14 familias. En la zona de sierra los más frecuentes fueron trucha, bagre y pejerrey; y en la zona de selva fueron sardinas y bagres.

En la séptima intervención, la Antr. Leonor Cisneros, presentó los resultados de los aspectos sociales y económicos. En la metodología utilizada, mostró los 17 temas considerados para elaborar la línea de base social en el área de influencia. Está compuesta por 5 distritos, que incluyen 307 centros poblados, siendo en su mayoría rurales. Hay 60 comunidades campesinas y San Lorenzo es la única Comunidad Nativa del área de influencia. La población es de 50, 000 habitantes, cerca de la mitad es menor a 20 años y el promedio de edad es de 24 años. El 71% tiene el quechua como lengua materna. En el

aspecto Salud, expuso sobre las principales enfermedades, niveles de desnutrición, acceso al servicio y la composición de los distritos de la zona de influencia. En Educación, mostró la composición en porcentajes de la población según el nivel educativo, analfabetismo y ubicación. De la Población económicamente activa – PEA, mostró el nivel educativo, analfabetismo, actividad económica y ocupación de cada localidad. En Tenencia de la tierra, mostró las unidades productivas, tipos de cultivo y sus ubicaciones. En Vivienda, el porcentaje de propietarios, tipo de alumbrado, abastecimiento de agua y servicio higiénico.

2.2 Ronda de preguntas y comentarios del auditorio.

1. *Participante. Represento a la población de Ocongate y exigimos que se cumpla la ley. Respecto a las consecuencias de la planta industrial de Manchay, no cuentan con un plan de mitigación y ya se están extrayendo piedras en la zona y no tienen pozos de sedimentación. Por otro lado, las aguas turbias están yendo al río. Creemos que CONIRSA viene faltando a su palabra. La ley obliga a la empresa a que respeten determinadas cláusulas y entre ellas está la ejecución del Plan de Gestión Socio Ambiental.*

Sí, contamos con pozas de sedimentación en el área industrial; estas pozas fueron aprobadas por técnicos especializados y son supervisadas continuamente. Mostraré fotos de las pozas que están cerca de las canteras. Respecto al tema de aguas servidas. Contamos con una estación de tratamiento de efluentes; además de esto, queremos ayudar a los vecinos de Ocongate, pues sus desagües son depositados en el río Capacho sin tratamiento previo. Nosotros contamos con tecnología para el tratamiento de agua en nuestros campamentos y estamos gestionando ante las autoridades la posibilidad de ayuda.

2. *Participante. Si bien es cierto que los impactos están identificados, ¿Cuáles son las medidas para reparar la depredación en las canteras? y ¿para la revegetación en las canteras?*

Hacemos un re-arreglo del material cuando salimos, contamos con un plan para dejar la zona como estaba antes de su utilización. Con relación a la recuperación de las áreas desnudadas por depósito de material excedente – DME, estamos recuperando las áreas utilizadas. Actualmente estamos en el DME N° 12. Estamos trabajando en acción conjunta entre comunidad y empresa. Las plantas para revegetar estos depósitos están probándose y si va bien seguiremos utilizándolas.

3. *Participante. En la presentación no he visto el tema de la contaminación del aire, como contenido de monóxido, metano, azufre, etc. ¿Cuáles son los niveles actuales, cuánto incrementará con CONIRSA y, cuánto*

con el aumento de autos? El dióxido de carbono es lo que esta recalentando la atmósfera y disminuyendo nuestros nevados. Como representante de Urcos, planteo que se cree varios laboratorios para monitorear esto.

En la parte inicial de la presentación, señalé que hay una línea base que incluía el componente calidad de aire. En el EISA hay un capítulo dedicado al tema de aire y ruido. Debido a la extensión del informe sólo estamos presentando un breve resumen, pero los resultados de campo y laboratorio dicen que la calidad de aire es buena; o sea, las emisiones están por debajo del límite máximo permitido para los parámetros de calidad del aire, ya que no hay mayor cantidad de emisores. Los estudios se hicieron en los lugares más importantes y los resultados indican que el mayor impacto de la construcción es la generación de polvo. También nos preocupa la desglaciación, ya que los glaciares son la fuente de nuestra agua, pero esto no es debido a un proceso local sino mundial de los países desarrollados. De todas maneras nos exigen que cumplamos con los niveles de emisiones y cuando la carretera este terminada la emisión de polvo estará minimizada.

Como ejemplo, en Ccatcca y en Urcos se hicieron varias evaluaciones y los resultados estuvieron muy por debajo de los niveles límites permisibles, al igual que en Ocongate, Marcapata, puente Inambari. Son registros que están por debajo del nivel permisible y no estamos en niveles de contaminación.

4. *Participante. La carretera pasa cerca de mi comunidad; pero hay derrumbes por la construcción, y esas tierras las están llevando hacia Parocan y la lluvia están llevando esas tierras a los cultivos. ¿Van a solucionar esto?*
5. *Parece que no lo están considerando y pronto las lluvias serán más intensas*

En estos momentos no tengo las referencias exactas, en unos momentos le responderemos.

6. *Participante. En la última construcción, hemos sufrido la privación de agua potable. Somos 5 personas de Pampacama.*
7. *Participante. En nuestro centro educativo, la instalación del silo de oxidación ha sido obstruido por sus obras, queremos la reposición inmediata.*
8. *Participante. ¿Qué suerte correrán esas 126 personas del tramo de Congona que fueron perjudicadas en sus terrenos? Es una pregunta para el Sr. Rafael Rojas.*
9. *Participante. Tenemos construido en el río Ccatcamayo un fitotoldo para un proyecto de una piscigranja, fuimos afectados y no hemos sido repuestos.*

10. *Participante. Han sido afectados los cercos de un comunero, ¿Serán repuestos? Y ¿En qué medida?*

Haré un compromiso con los señores afectados para empezar a hacer esta semana las reposiciones necesarias y reparar los daños.

(Sr. Rafael Rojas de DGASA). El proceso consiste en identificar los terrenos y se hace un programa de compensación; pero hubo cierta demora por el tamaño de la zona. Este proceso no lo realiza el MTC, lo hace una empresa contratada que da un informe de compensación. Ya sabemos qué empresa ganó la licitación. Que quede claro que todos los afectados serán compensados.

11. *Participante. Entre los Km. 10 y 11, los riachuelos están trayendo tierra, luego esas aguas van al riachuelo de Uchumayo, Sujapata, Yanamayo y nuestra cosecha va a ser afectada. No hay mucha lluvia ahora, espero lo consideren y prevean esto antes de que llueva.*

Será hecho.

12. *Participante. En nuestro centro poblado hay conexiones de agua potable y desagüe debajo donde se están haciendo las obras. Las tuberías están hace años y algunos están deteriorados ¿Cómo quedarán?*

En algunos casos hemos afectado tuberías y las hemos reparado. Si están buenas las tuberías, las cubrimos con cemento y hacemos pases para que cuando tengan sus conexiones de agua y desagüe, no sean afectados.

13. *Participante. En relación a la contaminación, he recorrido desde el río Ccatcamayo y hay bastante basura. No sólo en papel sino también en la práctica deben cumplir, de repente es un descuido de los trabajadores y no están cumpliendo las normas.*

Tenemos todo un tratamiento especial de los desechos antes de ser retirados, en otras zonas hacemos un recojo regular. Ha habido discusiones sobre éstas zonas donde hay residuos y agua acumulada. Nosotros ponemos el nombre del capataz en esos espacios y si encontramos desperdicios de manera irregular, llamamos la atención o sancionamos. También damos charlas, ya que producimos toneladas de basura y algunas son llevadas a Lima. Tenemos todo un tratamiento para las aguas servidas que antes de ser vertidas son cloradas; no contaminamos para nada con nuestras aguas los ríos.

14. *Participante. Se hizo el EISA para saber si los peligros de la construcción son mayores o no. Una conclusión adelantada es que las obras de construcción ni la carretera pondrán en peligro nuestro medio ambiente; es lo que he podido entender y que los impactos negativos no son tales y la carretera va a ser favorable.*

Nota del Relator. En este punto, el Ing. Campos se reunió con aquellas personas perjudicadas por temas puntuales para coordinar las soluciones a sus afectaciones.

2.3 Segunda Parte.

Se dividió en dos secciones que incluyeron: Los impactos identificados y sus medidas en los aspectos físico, biótico, y social y económico; el Plan de gestión socio ambiental que documenta estas recomendaciones y medidas; y las entidades involucradas en la elaboración y aprobación del EISA.

En la octava intervención, el Ing. Alberto Mercado presentó los impactos identificados para cada etapa de la obra que fue dividido en Construcción, Conservación Vial y Explotación Vial. Cada etapa es analizada desde el aspecto físico, biológico, y social y económico y se resume aquí su presentación. Los detalles de ésta se encuentran anexos a este informe.

La etapa de Construcción involucra actividades como operación de equipos y maquinarias, transportes de materiales y acarreos, desbroce, instalaciones, y Áreas Auxiliares de Apoyo Temporal, movimiento de tierras y conformación de terraplenes, puentes, pontones y obras de drenaje y carpeta de rodadura. Entre los impactos generados por estas actividades tenemos por ejemplo: para el medio físico, alteración de la calidad del aire, incremento de los niveles de ruido, alteración de la calidad del agua, entre otros. Para el medio biológico, afectación de la vegetación, afectación de la fauna silvestre, efecto barrera para la fauna silvestre y doméstica, entre otros. Para el medio social y económico tenemos molestias a la población por las emisiones de ruidos, gases y polvo, desarrollo de expectativas laborales, conflictos con propietarios de predios afectados, entre otros.

En la etapa de Conservación vial, las actividades identificadas son operación de equipos y maquinarias, mantenimiento de la calzada, mantenimiento de puentes y del sistema de drenaje, mantenimiento de la áreas revegetadas y mantenimiento de la señalización. Entre los impactos generados por estas actividades tenemos por ejemplo: Para el medio Físico, contaminación de suelos, alteración de la calidad del agua, alteración de la calidad del aire, entre otros. Para el medio Biológico, afectación de la fauna silvestre, afectación de la vegetación, afectación de organismos hidrobiológicos, entre otros. Para el medio Social y Económico, molestias a la población por generación de ruidos, gases de combustión y polvo, molestias a los usuarios de la vía por interrupción del tránsito vehicular, entre otros.

La etapa de Explotación vial involucra actividades en relación a la vía con carpeta de rodadura, taludes estables, taludes con vegetación, puentes y pontones, sistemas de drenaje y subdrenaje, y señalización. Entre los impactos identificados tenemos por ejemplo: para el medio Físico, incremento de apertura informal de trochas vehiculares transversales a la carretera, alteración de la calidad del aire, incremento en los niveles de ruido, entre otros. Para el medio Biológico tenemos incremento de procesos de deforestación ilegal, pérdida de individuos de fauna por incremento de las actividades de

caza ilegal, interrupción del tránsito y corredores de fauna - efecto barrera, entre otros. Para el medio Socioeconómico tenemos integración económica y social en la región sudamericana, aumento de la actividad comercial y la integración, accesos a préstamos para inversión, asesoría técnica, etc. Estas medidas forman parte del Plan de Manejo y se ejecutan dentro del Derecho de Vía – DDV.

En la novena intervención, el Econ. Wilfredo Pérez expuso cuáles fueron las medidas recomendadas para evitar o corregir estos impactos. Las medidas para el medio Físico incluyen aspectos como calidad del aire, ruido, relieve y fisiografía, suelos y recursos hídricos. Las medidas para el medio biótico consideran aspectos como fauna, vegetación y áreas protegidas. Las medidas para el medio Social y Económico involucran aspectos como calidad del aire, niveles de ruido, contratación local, seguridad laboral, entre otros. La organización y documentación de estas medidas forman el Plan de gestión socio ambiental - PGSA. El PGSA está compuesto por cinco planes: Preventivo, correctivo y/o mitigación; Prevención de riesgos; Control de accidentes o contingencias; Asuntos sociales; y Abandono. Cada plan, a su vez, está conformado por programas específicos. El Plan de acción preventivo, correctivo y/o mitigación incluye cinco programas: Programa de erosión y sedimentación, Programa de manejo de residuos, Programa de revegetación, Programa de señalización y Programa de monitoreo y seguimiento. El Plan de prevención de riesgos está compuesto por cuatro programas: Programa de derrame de materiales o sustancias peligrosas, Programa de incendios en campamentos y plantas, Programa de deslizamientos y/o derrumbes y Programas de eventos naturales. El Plan de control de accidentes o contingencias conformado por el Programa de medidas de control que incluye ocho subprogramas. El Plan de manejo asuntos sociales está integrado por cuatro programas: Programa de capacitación, educación ambiental y adiestramiento, Programa de seguridad y salud, programa de relaciones comunitarias y Programa de adquisición de productos locales. Estos planes y programas generan informes que son elaborados por la empresa para ser presentados mensualmente a OSITRAN, trimestralmente al MTC y semestralmente a la CAF.

2.4 Preguntas y comentarios del auditorio

15. *Participante. Existen los programas de capacitación dados por la empresa a sus trabajadores, ¿Pueden ser convalidados en alguna institución y que sirva para certificarse?*
16. *Aún existe en la localidad de Urcos la duda de dónde es el Km. 0 y si variará su punto inicial en la carretera. Quisiera que lo aclaren.*

Pienso que puede realizarse la convalidación y espero que algunos trabajadores luego tengan la oportunidad de trabajar en otros sectores. El Km. 0 empieza en la localidad de Muñapata y no varía.

17. *Participante. Hemos apoyado las cosas buenas, así como las cosas falsas las hemos censurado. Quiero comentar que hay baratas conjeturas y manifestaciones para desacreditar a la empresa CONIRSA, tal vez por intereses personales de algunos que quieren salir del anonimato. Debemos estar orgullosos de tener peruanos profesionales que están trabajando destacadamente. Hemos escuchado por radios que en Urcos los plazos se iban a cambiar. Retornaremos a nuestro pueblo por que nuestra lucha vale y estaremos atentos cuando se quiera tergiversar la información. Quiero agradecer su presencia y la bondad de la empresa en reconocer los reclamos con mucha seriedad.*
18. *Participante. Quiero saludar a los presentes y hacer un pedido de contratación para la población de Urcos, específicamente choferes, ya que se han presentado personas de otras localidades.*
19. *Participante. Somos 14 comunidades que se tienen que organizar para producir sus productos agrícolas y pido a la empresa, autoridades y gobierno para que nos ayuden en ese proceso. ¿La carretera va a pasar por Culluni?*

Estamos en Quispicanchis desde septiembre del año pasado y hemos estado conversando con todas las autoridades y rondas campesinas sobre la forma de hacer la contratación local de la manera más balanceada posible. La empresa tiene la obligación de contratar, haciendo el máximo esfuerzo, a las personas residentes; el contrato no habla de porcentajes. Con los comités de Buena Vecindad, se hizo el proceso de empadronamiento de 2555 Quispicanchinos y luego se publicó la relación de los empadronados en las plazas. Posteriormente vinieron los sorteos y logramos que CONIRSA tenga 1400 trabajadores, de los cuales 1000 son del departamento del Cusco y los otros 400 son de Puno, Ayacucho y Abancay. Esto quiere decir que de 10 trabajadores contratados, 7 son cusqueños; podrían decir que no es así, pero hemos entregado la lista de esas 1000 personas a los comités para su verificación. En Ocongate y Ccatcca nos alcanzaron una lista de 8 o 10 personas que no son de acá y los reemplazaremos. Los otros 400 son mano de obra muy especializada que no encontramos aquí y espero que el próximo año sí. Pero hay algo más, si consideramos a los subcontratistas, que les exigimos contraten gente del Cusco, tenemos 331 cusqueños más y en total son 1331 cusqueños. Tenemos gente de la provincia de Quispicanchis, Ccatcca, Ocongate y de la provincia del Cusco. En los primeros meses de la obra hemos hecho el mayor esfuerzo en la contratación local y el 71% son cusqueños. En Madre de Dios fue distinto ya que hay personas que van y vienen y esa diferencia no se nota.

Sobre el trazado, revisando el expediente de ingeniería del estudio de factibilidad, Ccatcca no estaba en la ruta y teníamos por obligación hacer un estudio definitivo de ingeniería sobre el trazo actual. Sin embargo, el comité de Buena Vecindad junto con el alcalde, nos dijeron que anhelaban que Ccatcca esté considerado en la carretera y el municipio nos presentó un trazado hecho por ellos mismos. De acuerdo al contrato la empresa no puede decidir sobre el

trazado, sino el Estado que es dueño de la carretera. Presentamos ese estudio a la supervisión y lo aprobó, luego lo pasó a OSITRAN en donde está en estos momentos. Mientras que no culmine la evaluación, la empresa no lo va a trabajar, por ejemplo, del Km. 42 al 100 no estamos trabajando hasta que tengamos una respuesta. También presentamos otra propuesta para que sea evaluada por las autoridades y elija la mejor.

20. Participante. La preocupación es que la falla geológica obligue hacer una variante, que se empiece en otra parte la carretera.

La variante aprobada es la que pasa por Muñapata en Ccatcca y continúa por la carretera actual, luego nos alejamos un poco.

21. Participante. En la primera reunión en Ccatcca se hizo la petición de que en el mes de diciembre se abran nuevas inscripciones de trabajo para el año siguiente. ¿Habrá nuevas inscripciones para los que no han trabajado?

No habrá nuevas inscripciones hasta acabar la primera etapa de la obra. En Urcos ya se hizo el empadronamiento y no sabemos si ese número será suficiente. Tal vez para la segunda etapa en el mes de Julio. Además empieza la temporada de lluvias que causa que el trabajo disminuya. Para los meses de marzo y abril seguiremos con los trabajadores actuales u otro grupo para dar oportunidad a otros que están en la lista padrón. Pero nuevas inscripciones para esta primera etapa no se van hacer, sería incrementar las expectativas y no es justo. Comunicaremos las inscripciones de la segunda etapa.

22. Participante. Agradezco a la empresa, ya que la carretera pasará por mi pueblo.

23. Participante. Les pido que haya trabajo para los jóvenes y mayor rotación de los trabajadores, que sea cada 6 meses para dar oportunidad a otros.

Damos trabajo sin discriminación y no hay exclusividad para los jóvenes, sino es para todos. Todavía quedan personas que están en el padrón y no han ingresado a trabajar ya que hay más personas que puestos. He dicho que pasada la época de lluvias haremos un esfuerzo para que los que no están inscritos en el padrón, puedan ingresar. Quedaron unas 10 personas al final. Si hay trabajo para jóvenes, pero no es exclusivo. Va haber un nuevo sorteo para la segunda etapa y el grupo que quedó en el padrón serán los primeros en ingresar.

24. Participante. Quiero que la empresa vaya a la comunidad Cjunucunca e informen a los pobladores para que no haya oposición.

25. Participante. No van a poner obstáculo, solo piden que pase la carretera por su comunidad.

III. Cierre de la Reunión

No habiendo más preguntas por parte de la audiencia, el facilitador dio paso al alcalde provincial de Quispicanchis para realizar el protocolo final de la Audiencia Pública.

El alcalde, Prof. Lizardo Ángeles, saludó a todos los presentes y agradeció su participación. Manifestó su deseo de unirse al equipo de presentación de medio ambiente por tan clara exposición y su alegría porque los problemas y pedidos serán resueltos. Es tarea de todos apoyar la carretera y un desafío en organizarnos, porque sino desaprovecharemos los beneficios de la carretera. Así, en la asamblea de alcaldes de la provincia de Quispicanchis, hubo el pedido sobre un estudio de potencialidades que será entregado a la comunidad y los alcaldes electos.

A nombre del pueblo de Quispicanchis dio por finalizada la Audiencia Pública del tramo 2 del Corredor Vial Interoceánico Sur.

El Sr. Richard Díaz de la empresa CONIRSA, expresó su agradecimiento especial a los vecinos de Ccatcca por el esfuerzo mancomunado que hizo posible este día hacer el cierre de las audiencias. Finalmente, felicitó nuevamente a la población porque están asumiendo su propio reto y lo están cumpliendo.

Se cumplió con la agenda del día y la Audiencia Pública fue finalizada sin más preguntas que realizar por parte del público.

IV. Anexos

- 4.1 Lista de asistentes
- 4.2 Presentaciones de los expositores