

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

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

CONIRSA – WALSH PERU

Iñapari
14 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

Índice	2
I. Introducción	3
II. Resumen de la presentación.	3
Presentación DGASA (Paola Naccarato)	3
Presentación WALSH PERU: exposición de los resultados del Estudio de Impacto Socio Ambiental - EISA (Eliana Feijoó, Alberto Mercado, José Osejo, Leonor Cisneros, Oscar González y Wilfredo Pérez)	4
2.1 Primera parte.	4
2.2 Ronda de preguntas y comentarios del auditorio	8
2.3 Segunda Parte de la presentación	10
2.4 Preguntas y comentarios del auditorio	11
IV. Anexos	16

I. Introducción

El día 14 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 3 – Inambari/Iñapari, en el local de Don Carlos, del distrito de Iñapari, Región de Madre de Dios. 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 contribución 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. participó en el diseño metodológico de la audiencia pública y realizó la facilitación y relatoría de la audiencia pública.

II. Resumen de la presentación.

El facilitador dio inicio a la Audiencia Pública dando la bienvenida y agradeciendo la participación de los asistentes. Seguidamente presentó las pautas para la reunión y la agenda del día.

Luego dio paso a la antropóloga Paola Naccarato, directora de la DGASA,

Presentación DGASA (Paola Naccarato)

La antropóloga Paola Naccarato, directora de DGASA, expuso el papel que cumple la DGASA como autoridad del subsector transporte¹ y señaló que tiene la potestad de proponer y programar políticas estratégicas y proyectos de normas socio ambientales para el subsector transportes. 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 ya fue aprobado 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, sigue en evaluación en INRENA, el INC ya dio su permiso y

¹ Ver presentación en Power Point de DGASA en anexo.

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, que forman parte de la etapa final del proceso de Participación Ciudadana. 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 dqasa@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 - EISA² (Eliana Feijóo, Alberto Mercado, José Osejo, Leonor Cisneros, Oscar González y Wilfredo Pérez)

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 el proceso de elaboración del EISA hasta los resultados obtenidos. 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 partes 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 presentación, la Ing. Eliana Feijóo, coordinadora del equipo, 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 la realización de una determinada actividad. El proceso de elaboración involucra obtener conocimiento del proyecto y conocimiento de la región. 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

² Ver presentación en Power Point de WALSH PERU en anexo.

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 3 – Inambari / Iñapari; 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 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 contrató 1395 personas, siendo el 71% de la zona y para el tramo 3 se contrataron 1677 personas, siendo el 54% de la localidad. Finalmente, presentó las obras del proyecto ilustradas con fotografías que incluyen explanaciones, mejoramiento, construcción de la sub-base y de la base, construcción de depósito de materiales excedentes – DMEs, pavimentación con asfalto, construcción de obras de drenaje y recuperación ambiental.

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 8 distritos, Iñapari, Tahuamanu e Iberia de la provincia de Tahuamanu; las Piedras, Tambopata, Laberinto e Inambari de la provincia de Tambopata; y Huetpetuhe de la provincia del Manu. 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 18 de Septiembre de 2005 conformado por el ciclo periódico de Reuniones informativas y Talleres participativos, y técnicas cuantitativas como la aplicación de la encuesta Perfil sociodemográfico a una muestra representativa de los habitantes de la zona de influencia que fue elaborada por expertos en el tema. El objetivo de la encuesta fue obtener información sobre indicadores socioeconómicos de la población, tales como características demográficas y composición familiar, situación educativa y laboral, condiciones de vida y participación de la población en actividades comunales, así como nivel cognitivo del proyecto y actitud que genera en los jefes de familia. La metodología contó con la participación de profesionales multidisciplinarios y se aplicó en las etapas de construcción, conservación y explotación vial.

En la quinta intervención, el Ing. José Osejo presentó los resultados de los aspectos físicos que corresponde al tramo que recorre una pequeña parte de selva alta y una extensa región de selva baja. La selva alta comprende 40 Km. que van desde el Puente Inambari (Km. 300) hasta Santa Rosa (Km. 340). Es un área muy lluviosa (4,000 a 6,000 mm anuales) con tormentas severas. Presenta montañas bajas, colinas y valles con tierras de bajo valor, sectores críticos por derrumbes y uso disperso de la tierra para cultivos de maíz, yuca, frutales y ganadería. Baja actividad minera y forestal.

La selva baja comprende 370 Km. que van desde Santa Rosa hasta el final en Iñapari (Km. 710). Las precipitaciones alcanzan niveles de 2,000 y 3,000 mm anuales con ocurrencias de tormentas severas. Presenta amplias planicies y colinas con tierras de bajo valor por su acidez, zonas en gran parte estables y de bajo riesgo geodinámico excepto algunas zonas y tierras con pastizales principalmente para ganado.

A continuación, el Biol. Oscar González presentó los resultados sobre los aspectos bióticos. Para Vegetación, se identificaron 13 unidades de vegetación, se registró un total de 281 especies de plantas vasculares incluidas en 43 familias. La más abundante pertenece a la familia *Fabaceae* con 36 especies y la *Moraceae* con 23 especies asociadas principalmente a Bosques tropicales húmedos. Las unidades con mayor número de especies fueron Vegetación de bosque tropical y Bosque asociado a palmeras.

Para Anfibios, se registró un total de 18 especies. Para Reptiles, se registraron 28 especies y el Bosque asociado a palmeras presentó la mayor cantidad de reptiles por unidad de vegetación.

Para Aves, se reportaron 214 especies, pertenecientes a 17 órdenes y 41 familias. El Orden con mayor número de especies fue *Paseriforme*. La familia con mayor número de especies fue *Tyrannidae*, con 31 especies. La mayor diversidad fue registrada en la unidad Vegetación de bosque inundable.

Para Mamíferos, en el área de estudio se registró un total de 45 especies comprendidas en 22 familias y ocho órdenes taxonómicos. La unidad de Bosque de palmeras y Vegetación de bosque tropical presentaron el mayor número de especies. El orden *Rodentia* es el de mayor importancia en diversidad.

Para Hidrobiología, se identificó 32 especies del **fitoplancton** comprendidas en cuatro divisiones de algas. El río Inambari es el cuerpo de agua con mayor

número de especies de fitoplancton total. Se identificó 20 especies de **zooplancton** comprendidas en seis phylums. Los cuerpos de agua con mayor presencia de especies de zooplancton son el río Tahuamanu y el río Muymanu. Se identificó 30 especies de **Bentos** correspondientes a cuatro phyllums y 3 órdenes. La quebrada Palmera presentó la mayor cantidad de especies de bentos totales.

Para Peces, en el área de estudio se registró 96 especies correspondientes a 7 órdenes y 24 familias. El orden *Characiforme* es el de mayor importancia en diversidad (42 especies) y se registro en todos los ríos. El río Tahuamanu presentó el mayor número de especies de peces totales.

Tanto para Vegetación, Reptiles, Anfibios, Aves y Mamíferos se presentó las especies protegidas por la legislación peruana y en conservación por la legislación internacional.

En la séptima entrega, la Antr. Leonor Cisneros presentó los resultados sobre los Aspectos sociales y económicos. Se totalizaron 182 centros poblados en la zona de influencia del proyecto. Los centros poblados presentan una mayor proporción de distritos rurales con excepción de Tambopata, seguido por Iberia con una población principalmente urbana. Se identificaron trece (13) comunidades nativas de las 24 comunidades nativas totales reconocidas en Madre de Dios. Existe el reconocimiento legal de los territorios correspondientes a las comunidades nativas, reservas especiales (Amarakaeri) y de organizaciones que representan a estas comunidades, como la Federación de Comunidades Nativas del Río Madre de Dios y Afluentes (FENAMAD). El mayor número de población se concentra en el grupo entre las edades de 0 - 19 años y la media es de 26 años. Hay mayor incidencia por enfermedades respiratorias agudas, infecciones intestinales, de la cavidad bucal, enfermedades provocadas por protozoarios, enfermedades de transmisión sexual etc. Se presenta desnutrición con incidencia en niños hasta los 9 años y siendo predominante hasta los 4 años. En el área, se registran 7 enfermedades transmitidas por vectores a saber, malaria, fiebre amarilla, leishmaniasis, dengue, bartonellosis, brucelosis y rabia. Hay gran importancia de la medicina tradicional por el grado de efectividad y confianza en ella. El 78% de la población total del área de influencia tiene únicamente estudios a nivel primario y secundario, así como de la población económicamente activa. El 4% de población es analfabeta conformada por los grupos entre las edades de 5 a 9 años y de 54 a más años. La población económicamente activa representa el 62% de la población y existe una tasa de desempleo de 48 %. El 26% del total de las familias posee unidades productivas y la *tasa de tenencia* dedicada a la agricultura es 23%. Los cultivos principales son arroz, maíz, plátano y yuca. Se destina menos del 50% en promedio para la venta y buena proporción es destinada para el consumo familiar. El tamaño promedio de las unidades que se derivan a actividades pecuarias es 20,9 has. Predomina la crianza de animales menores. Hay poca actividad forestal y minera. La mayoría de predios son propiedad de sus habitantes. Más del 50% accede al servicio de agua potable por red pública dentro de la vivienda. En Manu un alto porcentaje no cuenta con servicios higiénicos. El promedio total de la población del área de influencia que cuenta

con el servicio de luz eléctrica es de 88%. El 32% de las viviendas cuenta con servicio higiénico conectado a la red pública y el 30% tiene pozo ciego.

2.2 Ronda de preguntas y comentarios del auditorio

1. *Mencionaron que encontraron malaria y dengue en Iberia e Iñapari, ¿Cuántos casos encontraron en Iberia?*
2. *Comunico que el 1 de agosto se detectó rabia rural en bovinos y fueron sacrificadas 2 o 3 cabezas. El diagnostico fue confirmado en Lima. Dengue no hay en Iñapari, pero si el mosquito transmisor. El caso reportado sobre dengue, el contagio se produjo en Pucallpa e Iquitos y por malaria en Bolivia. No contamos con el tratamiento de Malaria y tenemos que pedirlo a las autoridades. Nos informan que el 88% de la población tiene luz eléctrica y estimo que en Iñapari no más del 60% cuenta con energía eléctrica. También carecemos de agua para consumo humano, el agua solo es clorada e incluso el análisis realizado a esta, indica que está cero de cloro. Hay déficit en desagüe, no contamos con pozas de oxidación y las aguas servidas van directamente al río. Sobre los servicios de salud, atendemos sin discriminación, pero competimos con comadronas, parteros y curanderos; pero si cambiamos la ideología, tendremos mas acogida. Acá utilizamos la medicina tradicional y científica.*

En la línea de base del EISA están identificadas, con más detalle, las enfermedades registradas en zona; también pueden encontrar los datos en el ministerio de salud. Para el año 2005 en Iberia se registró dengue como incidencia menor y sobre malaria se registraron 17.85 incidencias.

3. *En Iberia tenemos pueblos en ambos lados de la carretera que todavía no tienen servicio de agua y desagüe y los trabajos definitivos de la carretera ya se vienen haciendo. ¿Han coordinado con las autoridades para que las conexiones de los servicios de agua y desagüe no se vean impedidas en el futuro?*

Previo al proyecto de ingeniería de detalle, hemos hecho las coordinaciones con cada una de las autoridades a lo largo del tramo Inambari – Iñapari. Presentamos el trazado definitivo de la carretera y su relación con las conexiones de agua y desagüe. Las que están debajo de la plataforma serán cambiadas y también se repararán los buzones. Las que están fuera de la carretera no forman parte de nuestro trabajo. Estamos reparando las que están en relación a la carretera.

4. *El tramo al que me refiero es el que no tiene conexiones debajo; pero las viviendas sí tienen las tuberías de agua y desagüe. ¿Ya han hecho las coordinaciones? De lo contrario el consorcio no permitirá que se rompa la carretera luego de finalizado. Me refiero a que dejen la conexión al borde de la carretera para poder empalmarlo luego.*

Están siendo instalados los ductos existentes y se está reparando lo necesario. Si se necesita más tubería, el municipio no nos ha informado y la franja lateral no está en nuestro contrato.

5. *Hay deficiencia en la planificación urbana; pero podemos hacer un esfuerzo para alcanzarles la información necesaria sobre el proyecto especial de ampliación de red de agua y desagüe del tramo urbano y prevenir la futura rotura de la carretera.*
6. *¿Van a utilizar pastos para la revegetación de las cunetas? ¿Han estudiados si son invasivos o no?*

Se utilizarán especies propias de la zona ó también puede ser especies introducidas por hidrosiembras. Se ampliará este punto en la exposición siguiente.

Estoy escuchando sus preocupaciones y estamos abiertos a recibir este proyecto y coordinarlo. En el futuro no impediremos las obras de infraestructura y tampoco para que tengan agua y desagüe. Habrá soluciones técnicas de todas maneras y estamos abiertos a cooperar. El pedido debe ser canalizado a través del MTC, que nos dará la orden.

7. *La inquietud más importante en relación a las comunidades, es que la empresa construye cunetas y los moradores y dueños de los predios tienen el acceso obstaculizado, ¿Esto continuará? Cuando la maquinaria pesada pasa sobre el pavimento, queda una huella a los lados, ¿Como quedará? ¿Tendrán que romper la pavimentación, se hará otro proyecto o los pobladores se quedarán sin la conexión de agua y desagüe?*
8. *En la zona de Leon Velarde, no contamos con desagüe. Nosotros podemos aportar los tubos para que cuando pase la carretera no nos quedemos sin desagüe.*
9. *Tenemos la misma preocupación. Veo los accesos a los lados de la carretera y constato que los compromisos no se están haciendo realidad.*

Es muy importante para nosotros el tema de accesos, que fue colocado en la agenda de los comités de buena vecindad. A raíz de ese acuerdo, hicimos un inventario de todos los puntos que serían obstaculizados y dieron como resultado 28 puntos. También tomamos algunas fotos que vieron en la presentación, en donde los accesos están libres en forma provisional mientras terminamos las obras y no se impida el acceso a los predios rústicos. Posteriormente serán mejorados. Presentamos a la supervisión todos los puntos y si hay más puntos, nos deben dar la información para hacer los accesos que nos ordene el MTC. Esto debe ser canalizado a través de las autoridades y solo faltará la orden de las autoridades para que CONIRSA lo realice.

Sobre la huella o señalización a que se refirió, si hay algún daño será reparado.

2.3 Segunda Parte de la presentación

Se dividió en dos segmentos 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. 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 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., entre otros.

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

10. Participante. Quiero hacer observaciones al tema social, ya que ha sido tocado muy superficialmente. Se han dado a conocer datos del sector salud, pero los moradores de Madre de Dios sabemos que esa información fue modificada por las autoridades por intereses políticos; no responde a la realidad. En los impactos presentados por ustedes no se encuentran los índices de migración, el crecimiento poblacional, la alta tasa de migración antes de empezar el proyecto, hoy se habla de un 60% por la oportunidad que significa. Esto ha generado el colapso de los servicios básicos. El sistema de agua y desagüe está restringido en Puerto Maldonado, Iberia y en Iñapari ya ha colapsado. Hay un plan maestro de agua y desagüe. En la línea de base se debe tener fuentes confiables. La SUNASS hizo un estudio con la CFW Y KFZ. No todos tienen acceso a la energía eléctrica como lo han dado a conocer ustedes. Por otro lado, a causa del crecimiento

poblacional, debido en gran parte por las migraciones, se han superpoblado las escuelas, hay colas y es difícil matricular a nuestros hijos. También está el tema sobre comercio sexual y bares que deben estar en el estudio de línea base. ¿Cuántos bares se han abierto? Se debe mitigar. Otro tema es el incremento de la basura, por ejemplo en Iberia los gallinazos comen los desperdicios en la plaza. Sería importante que tomen en cuenta estas cosas y que vean que la realidad es distinta. Sobre el desbalance económico, se han incrementado el precio de los pasajes, moto taxis, hospedaje, alimentos, etc.

Agradezco su intervención. En relación a los aspectos sociales, esta presentación tan rápida no ha podido detallar ciertas cosas. El Estudio de línea base social ha considerado un conjunto de 88 variables y consideran los aspectos que el señor ha señalado. En relación a la dimensión social, el tiempo para la presentación sería mayor. Sobre el tema de salud, hay información secundaria y primaria. Los estudios de gestión local están actualizados hasta octubre de 2006 y pueden estar influenciadas por temas políticos. La encuesta que se desarrolló en la zona permitió tener información actualizada sobre los tipos de enfermedades de la zona, mortandad, desnutrición, la situación actual del sistema de salud, entre otros. Respecto a los puntos que usted menciona, si los hemos tomado en cuenta, por ejemplo, el capítulo 4.4.2 está dedicado al tema de migración, en donde se señala que un 40% provienen del Cusco, predominantemente de Madre de Dios, Puno, Lima y Arequipa. Está dividido por sexo, edades y en porcentajes. Se señala que el 66 % trabaja y el 37 % tiene educación primaria. También muestra la intención de emigrar. Esta perspectiva se da básicamente a nivel de Tambopata, Manu y Tahuamanu, y quieren migrar a Lima, Cusco, etc. con sus respectivos porcentajes. También se consideró los efectos de la migración sobre los servicios de educación, salud, empleos y otros. No hay información oficial y por eso realizamos la encuesta mencionada para obtener información. Se tocó el punto sobre los títulos de propiedad, así como la delincuencia, comercio sexual y bares, que está documentado. Esta encuesta se realizó en el mes de mayo de 2006, ya hay aspectos que se mencionan en la línea de base.

Otros temas considerados fueron medios de radio, turismo, limpieza pública y estos elementos están cruzados con cada uno de los distritos, la actividad económica, salud, vivienda, seguridad, turismo, el sistema de propiedad y otros. Fue tildado como muy preocupante por la población, el incremento de precios de todo el sistema comercial. Hay un despertar en el juego de oferta y demanda que presenta todo reto de desarrollo, así como peligros dentro de un mercado competitivo. En los talleres realizados, algunas de las recomendaciones y sugerencias planteadas van más allá del alcance de la empresa, que deben ser consideradas para las ONGs y autoridades para que sean incluidas en los planes de desarrollo regional. La dificultad organizacional también está señalada en la Línea base, así como el tema de acceso a la información. No se presentó mayor información ya que hubiera requerido mucho más tiempo para la exposición. Estos temas no están ausentes y lo pueden ver en la página web del MTC y hacer las consultas y preguntas que consideren.

11. *Participante. Mi preocupación, que comparto con los vecinos de Iberia, es la coordinación entre las autoridades y la empresa CONIRSA. en el aspecto social y económico, sobre las calicatas y pozos de análisis de tierra, ¿Esto lo hicieron desde Inambari a Iñapari, solo fueron cuatro? Esto puede impactar a los pobladores. Sobre los taludes, se han hecho cortes con demasiada pendiente y pueden ocurrir derrumbes. Felicito a la empresa por el cumplimiento de los acuerdos de buena vecindad. En lo social, deben justificar con proyectos la realización de esta obra. Recomiendo que el tamaño de la letra de los documentos presentados sea más grande para facilitar su lectura y que la siguiente reunión sea en Iberia.*

CONIRSA realizó más de 3 mil calicatas en ambos lados de la carretera. En cada cantera de 9 a 20 puntos, en este tramo unas 80 calicatas y quedaron las que estamos utilizando. Son parte de la ingeniería de detalle y la información está disponible.

Sobre los taludes de corte, la inclinación se determinó previamente al análisis del material. Estos cortes serán revegetados y monitoreados.

12. *Agradezco personalmente que de esta manera se esté llevando adelante algo que se estuvo visionando hace mucho tiempo y estamos a mitad de camino. Creo que hay algo importante, se han olvidado de proyectar al hombre que vive al lado de la carretera y en los caminos vecinales. Deberían acondicionar espacios donde, el pasajero que sale por esta carretera, tenga un lugar para esperar. En estos 60 km. en Iberia deberían habilitar 4 o 5 lugares para esperar en la carretera.*

Las zonas de viraje y acceso a buses que prevé el MTC, considera 3 zonas en Iberia y 3 zonas en Iñapari. Hay un ensanchamiento de 9 metros en donde el bus puede detenerse. Esto es en zonas urbanas y si se requiere en otras zonas, deben hacer la gestión ante el municipio y el MTC.

13. *Participante. Sobre el impacto socio ambiental en el área productiva, desde Puerto Maldonado a Iñapari, no existen centros de producción. Esta carretera nos debería permitir el intercambio comercial. Han impactado en el tema de trabajo, muchos han dejado la chacra para trabajar en CONIRSA, pero cuando ustedes se vayan regresarán a sus tierras. ¿Qué pasará con el nivel productivo? No han sembrado y no están preparados. ¿Cuál es la responsabilidad de CONIRSA? El próximo año tendremos un déficit de productos.*

14. *Sobre la señalización, la pista ha cambiado, es mas ancha y hay curvas muy extensas; casi sufro un accidente porque no sabía sobre estos cambios.*

15. *Han desarmado la carretera y a veces no podemos pasar, debieron evaluar previamente esto.*

16. *Hay zonas de la carretera agrietadas por el fango que está debajo, me pregunto si sucederá más de esto y si lo han evaluado previamente.*

Sobre el tema de responsabilidad social, el martes pasado 5 de diciembre tuvimos una reunión en el campamento de Iberia y participaron también los de Iñapari. Revisamos la agenda y presentamos como empresa nuestro alcance de responsabilidad social que resumo en tres puntos. Primero, estamos generando una economía artificial mientras duren las operaciones. Conscientes de esto, queremos que sea un instrumento de desarrollo y no solo una obra para que vean pasar autos. Apoyaremos a la producción local en tres puntos. Producción local sostenible, estaremos comprando entre Cusco y Madre de Dios unos 200 mil soles en compras y coordinando con FONCODES una redirección de productos, que puedan ser ofrecidos al campamento, sabiendo que cuando nos mudemos, esa producción pueda ser ofertada en otros mercados. Segundo, estamos apostando que este corredor vial económico puede ser auto sostenible sobre una actividad eco turística. Estamos formando a nuestros propios trabajadores locales en actividades turísticas y luego a las familias a lo largo de la carretera. Ya tenemos una agenda, que luego de capacitarlos en atención, manipuleo de alimentos, podamos tener puntos para la actividad turística con las personas preparadas. No sólo miradores turísticos, también daremos ciertos campamentos que puedan servir para esto. Tenemos el proyecto Wiñay, que en quechua significa crecer, para capacitar a nuestra gente. Esto está en proceso para ejecutarse en febrero de 2007. Sí tenemos un compromiso social y una agenda que ya se está ejecutando.

Está prevista la señalización vertical y horizontal basada en el manual de señalización del MTC. Aun no están colocados y tomaremos nota de lo comentado hoy. Sobre el tema de seguridad, hay un límite de velocidad para los conductores. En Iñapari hay canales a los costados para drenar el agua y en esta zona no pudimos hacer esto. En el inicio del proyecto no estuvo previsto y cuando hicimos el terraplén, acá en Iñapari, suspendimos los trabajos para hacer el subdrén que permita recoger el agua. Tal vez se paralizó la obra en algún tiempo y hemos dado prioridad para cumplir esto. En el puente hemos puesto una alcantarilla para canalizar el agua, nos falta aún cunetas, estamos en eso. La velocidad de diseño de la carretera es de 40 Km. / h. Hay partes en donde se puede desarrollar 80 Km. / h y habrán las señalizaciones correspondientes por curvas peligrosas u otras situaciones. La velocidad actual es de 60 Km. / h como máximo.

17. Participante. Tal como está en la agenda de buena vecindad se viene cumpliendo la toma de personal y los otros acuerdos. Las organizaciones de base, como las del Club de madres, sentíamos la necesidad de trabajo en la Provincia. Yo agradezco a Dios y a los que están realizando la obra, ya que vino el desarrollo económico a la provincia. Aprovechenlo que el trabajo no es permanente. Los felicito y que se siga el trabajo de manera transparente.

18. Participante. Quiero agradecer infinitamente por esta audiencia realizada aquí en Iñapari. Me llama la atención porqué no se hizo la audiencia en Iberia, necesitamos ser informados y espero que se realice también allá.

19. Sobre la obra que se está realizando, quiero agradecer a la empresa. Es un trabajo contra el tiempo. Acá en la selva el tiempo es enemigo, ya que las lluvias torrenciales paralizan las obras. Sin embargo, CONIRSA ha hecho todo lo posible para que avance la obra y puedan continuar los trabajos, pero se va dar vacaciones y no estoy de acuerdo, debemos aprovechar el tiempo y no paralizar la obra de lleno.

En Iberia hemos tenido varios talleres, pero al no ser capital y no contar con las condiciones necesarias decidimos realizar la audiencia aquí

Parte de las obras de revegetación sirven para reducir la erosión, es un complemento. Sobre la señalización, hemos puesto carteles y personal técnico. Pueden comprobarlo, incluso hay señales reflectivas para la noche. Ahora estamos mejor, pero hay mucho que hacer y estamos haciendo. Sobre las vacaciones estamos compensando con los días no laborables de navidad y año nuevo.

20. Con respecto a la unidad de tránsito en el eje carretero, he venido observando los vehículos y en la realidad la velocidad no es de 40 Km. / h, en especial los vehículos de la empresa. Yo voy incluso a 100 Km. / h en una recta y en una curva voy a 20. En el mes de diciembre hubo una inscripción de personal, lamentablemente no todos tuvieron esa suerte, pregunto si en enero del año de 2007, continuarán con el mismo personal o habrá otra contratación.

Mientras esté en construcción la carretera, la velocidad máxima fuera de los trabajos es de 60 Km. / h. En las zonas de trabajo la velocidad máxima es 30 Km. / h.

Sobre el tema de contratación, se estableció un sistema de ingreso de personal por medio de sorteos. Hubo un grupo que no ingresó y en las juntas vecinales pidieron que ingrese este grupo. No hubo sorteo ni inscripción, fue a pedido de ustedes que entró el último saldo de personas. No habrá otra inscripción, ya que hay un saldo de personas que están en el padrón que no ha ingresado.

Estamos construyendo la primera etapa del proyecto que se inició en Julio y debería acabar en Junio. Estamos implementando carpas para cubrir la carretera y poder asfaltar en épocas de lluvias. También estamos pidiendo al MTC el permiso para la construcción de 3 puentes y no parar. La intención es continuar trabajando en época de lluvias. Las obras serán más lentas y no nos iremos de vacaciones.

Se cumplió 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