

CAPITULO IV

PROCESO DE PARTICIPACIÓN Y CONSULTA CIUDADANA EN EL EIA

Teniendo presente R.D. N° 006-2004-MTC/16 del 07.02.2004 que reglamenta la Consulta y Participación Ciudadana en el proceso de Evaluación Ambiental en el Subsector Transportes, así como el Plan de Consulta (Anexo F) establecido para el desarrollo del presente estudio, se realizaron 04 Talleres Participativos, lográndose una asistencia de 749 personas (Cuadro 1).

Los Talleres Participativos consolidaron otro de los mecanismos planteados para el Proceso de Consulta Pública y Participación Ciudadana, dentro de la elaboración del Estudio de Impacto Socio Ambiental del Proyecto Vial. En razón de ello, la población pudo ser informada y consultada respecto al Proyecto y sus posibles impactos socio ambientales preliminares, como también lograr su participación en el desarrollo del presente EISA.

4.1 OBJETIVOS

Los objetivos de la realización de dichos talleres, tuvieron el soporte legal dado a nivel nacional y sectorial, y obedecieron a la tipología del estudio desarrollado:

- ❖ Lograr una población informada respecto a la ingeniería del Proyecto, del desarrollo y avance del Estudio de Impacto Socio Ambiental, y los posibles impactos ambientales.
- ❖ Enriquecer la identificación de impactos socio ambientales relevantes, aportados por la población, así como del planteamiento de las alternativas de solución.
- ❖ Conocer la actitud de población involucrada respecto al Proyecto y el EISA a través de sus inquietudes, expectativas y opiniones; para poder establecer estrategias y mejorar el diseño de acciones socio ambientales idóneas.

4.2 IDENTIFICACIÓN DE LOS GRUPOS DE INTERÉS

El proceso de identificación de los grupos de interés tuvo como base los siguientes criterios: dimensión espacial del área de estudio (en especialmente del área de influencia directa), poblaciones con interrelación socioeconómica directa al eje vial y de gran densidad demográfica, actores con nivel de toma de decisiones en acciones vinculadas al desarrollo local y ambiental (teniendo en cuenta los espacios distritales y de menor dimensión), poblaciones que potencialmente podrían tener una mayor afectación socioambiental con la ejecución del proyecto (por la ocupación del derecho de vía, emisión de polvo, ruidos, ampliación del trazo vial, etc.).

Teniendo en cuenta lo anterior, se consiguió información (mediante informantes claves) referida al directorio de las entidades, organizaciones y sus representantes comprometidas con el área de estudio, que sirvió de base para la posterior elaboración de las cartas de invitación. Dicho directorio se envió al DGASA para su conocimiento anexo al Plan de Consultas y Participación Ciudadana, en su debida oportunidad (Ver Anexo F - Plan de Participación Ciudadana).

En consecuencia, los representantes de los grupos de interés correspondieron a los siguientes sectores:

- Instituciones del Estado: representantes de diversos sectores del Estado: Transportes y Comunicaciones, Interior, Salud, Agricultura, Educación, Defensa; representantes de centros poblados (San Isidro, Cañicuto, Cangalli, etc.) entre algunos. En este grupo también se considera a los gobiernos locales.

Este grupo fue seleccionado, debido a su injerencia política en el ámbito de influencia en estudio. Muchas decisiones a nivel sectorial provenientes de dichas instituciones, determinan y contribuyen a cambios sociales y económicos en el área. En consecuencia, su presencia en la zona facilita en alguna medida la complementación de acciones que pueden potenciar la ejecución del proyecto, en cuanto a sus beneficios y la mitigación de impactos socioambientales. Asimismo, se tuvo la clara idea de sensibilizar a dichos grupos respecto a las necesidades relativas al proyecto y establecer compromisos, que procuren el mayor beneficio a favor de la comunidad.

Por ello, convocar a los representantes de gobiernos de centros poblados, distritales (Azángaro, San Antón Asillo y Potoni) y provinciales (Azángaro) comprometidos, como de los sectores de salud, educación, defensa, agricultura y transportes, resultó de vital importancia, independiente a su efectiva asistencia a los eventos.

- Organizaciones de la Sociedad Civil: involucró a algunas Asociación de productores agropecuarios, de Comerciantes y de Artesanos, Empresa Comunal, organismos no gubernamentales (CARE), Consejo de Coordinación Local y otros, etc.

La convocatoria de estos grupos, se fundó en el hecho, que la dinámica económica y social de la zona en estudio depende del desarrollo de sus actividades (el análisis amplio de estos se halla en la Línea Base Social). Precisamente, sabiendo que el Proyecto tiene como fin, satisfacer la demanda derivada de las actividades agrícolas, pecuarias, de comercio y transporte principalmente, el conocimiento de las opiniones de sus representantes y posiciones al respecto, se consideraron de vital importancia, ya que incidirán en las perspectivas de desarrollo futuro de sus actividades en el contexto de la nueva situación de la vía; todo lo cual finalmente, influirá en la mayor generación de flujos y comercio de productos locales.

Los representantes de la ONG, fue otro grupo invitado, ya que su accionar permite elevar las condiciones sociales del recurso humano, fundado en la mejor educación, comunicación e integración de los grupos culturales (educación intercultural y bilingüe). Del mismo modo los Consejos de Coordinación local, fortalecen los canales de

comunicación con las autoridades locales desde la sociedad civil, a fin de solucionar problemas locales, por lo cual, ellos podrían tener un rol importante en la aplicación de acciones concretas vinculadas a la mitigación de impactos socioambientales.

- Organizaciones Sociales de Base: agrupó a las juntas vecinales y barriales (de San Antón y Asillo).

Estas organizaciones constituyen las unidades mínimas de organización de la población local, por lo cual, la sensibilización de ellas en cuanto al Proyecto, sus efectos positivos y negativos, así como el aporte de los mismos en cuanto a su problemática local y propuestas de solución, favorecerían a la mejor formulación de un PMSA. Asimismo, darían a conocer a los técnicos, aspectos más precisos y específicos de las necesidades y rechazos vinculados al eje vial y la puesta en marcha del Proyecto.

Por ello, muchos pobladores y representantes de dichas juntas vecinales y barriales fueron invitados al evento, a los cuales se sumó representantes del Vaso de Leche y PRONAA (Ver Acta de Asistencias), de modo que la participación de la mujer también estuviera presente. Cabe señalar, que se enfatizó en la invitación de los grupos barriales comprometidos con los espacios de derecho de vía, existentes a ambos lados de la vía, a fin de establecer claramente los derechos del Estado o Concesionario, y sensibilizar a la población a cerca de los riegos a que se someten, al estar asentados muy próximos a la vía.

- Comunidades Campesinas: entre estas estuvo la Comunidad Quilca Viluyo, Comunidad de Milluni, entre algunos.

Estas agrupaciones fueron convocadas, por dos motivos: el primero, por que ellas sustentan en gran medida, la actividad de la economía local (comercio de productos agropecuarios), que puede verse reflejado en las ferias semanales, en varios puntos de la zona de estudio (Línea Base Social). Segundo, por ser grupos vulnerables debido a su condición cultural, siendo la diferencia idiomática y de su idiosincrasia, las más relevantes y que de alguna manera han contribuido a su nivel de marginación, principalmente en su inserción plena en la economía de mercado.

Directorio de entidades públicas y privadas, y de organizaciones sociales

REGION	PROVINCIA	DISTRITO	ENTRO POBLADO	INSTITUCION	RESPONSABLE	CARGO
Puno	Puno	Puno		Gobierno Regional	Inq. David Jimenez	Presidente
Puno	Puno	Puno		Gobierno Regional	Inq. Armanda Parades	Azorar
				Municipalidad Provincial	Percy Chacua Romar	Alcalde
				Sub Prefectura	Prof. Luis Alberto Jibaja Mondizoba	Sub Prefecto
				Gobernadora	Ruth Jallurana	Gobernadora
				Comisaría Sectorial PNP	Enrique Davila Ordoñez	Capitan PNP
				Ofic. O.R. Punta de Reunión Provincial 75	Tec. Felix Mamani Mamani	Jefe
				Hospital	Julian Cuna Onque	Medico Cirujano
				Ministerio de Agricultura	Juan Aruquipa Arconcia	Director
				(Empresa Nav Puno) ENSA PUNO	Martin Machaca	Encargado
				MEJ (Modulo Básico de Justicia)	Dr. Henry Tupac Hernández	Juez Mixto
				Juzgado de Paz Letrado MEJ	Abog. Cebrera Zoro Quirope	Juez
				Fiscalía Provincial	Dr. Marina Ignacia Cosma	Fiscal Provincial Mixta
				ES SALUD	Dr. Ralanda Nuñez	Director de Seguridad Social
				ISPPA (Instituto Superior Pedagógico Publico Azuaguero)	Lic. Soledad Illaquito Galindo	Director
				ISTPVA (Instituto Superior Tecnológico Pedro Vilcasayo Azuaguero)	Luis Romar Chambi	Director
				UGEL (Unidad de Gestión de Educación Local)	Prof. Madarta Benita Mayta Iturza	Director
				IPD (Instituto Peruano de Departo Azuaguero)	Prof. Herndon Neyra Horcilla	Director
				ELECTROPUNO S.A.	Carlos Ramar Ochoa	Ingeniero

Si bien de manera formal se invitó a un número moderado de grupos de interés y actores claves, el proceso de difusión contribuyó en gran medida en la ampliación del número de participantes a los eventos, tal como se verá más adelante.

4.3 SELECCIÓN DE LUGARES PARA LOS EVENTOS

Para la selección de las localidades se tuvo en cuenta: que los centros poblados se ubiquen dentro del Área de Influencia Directa del Proyecto, además de las dimensiones geopolíticas, demográficas y socioculturales de cada localidad, además de los días y horas de mayor concurrencia, tal como se explicó en el Plan de Consultas y Participación Ciudadana.

Bajo dichos criterios, la **localidad de Azángaro** fue una de las elegidas, dada su importancia geopolítica y demográfica (población distrital de 32 822 habitantes), que la hace la más poblada de las localidades que componen esta I Etapa del Proyecto. Desde el periodo colonial, ha tenido importantes episodios de luchas sociales; ha sido considerado por historiadores, como uno de los pueblos más importantes en la lucha independentista.

La principal actividad económica que se desarrolla en este distrito es la ganadería, desarrollándose ferias ganaderas los días miércoles a partir de las 5:30 a.m. hasta las 10:30 a.m. aproximadamente, con una importante concurrencia de la población rural especialmente.

La **localidad de Asillo**, posee las dos terceras partes de la población del distrito de Azángaro. Su población es predominantemente rural (14 083 habitantes, frente a 2 889 urbana), y se aproxima en número a la población rural de Azángaro.

Uno de los centros poblados del distrito es cruzado casi en su totalidad por el eje vial, es Progreso, que presenta un bajo porcentaje de migrantes hacia ésta; siendo el sector vial, asfaltado; su crecimiento se ha dado a lo largo de la vía, siendo su principal actividad económica, la ganadería, realizándose ferias ganaderas (días jueves a partir de las 5:30 a.m.).

Respecto a **San Antón**, su población es la mitad del distrito de Asillo (10 340), con una población rural de 5 824 habitantes. En la actualidad existe San Antón Viejo, en donde se mantienen algunos vestigios de la época colonial, y el Nuevo San Antón, donde se ha desarrollado el comercio y los negocios en torno a la vía existente.

Los días viernes se realizan ferias, donde principalmente se realiza la venta de carnes y lana (se inicia a las 5:30 a.m. hasta las 10:30 a.m. aproximadamente).

Finalmente, se planteó la ejecución de 03 Talleres Informativos y Participativos: en las localidades capitales de los distritos de Azángaro, Asillo y San Antón. Sin embargo a esto, durante el proceso de la convocatoria, se determinó la necesidad de realizar uno adicional, debido a la negativa de la población de Progreso a asistir al poblado de Asillo, debido al conflicto presupuestal existente entre ambos. Por lo tanto, se programaron formalmente cuatro talleres, en los locales, días y horas que se presenta en el cuadro siguiente:

Cuadro 4-1
Listado de Talleres programados

Distrito	Lugar/Taller	Fecha
Azángaro	Azángaro	14 de Dic.
Asillo	Asillo	15 de Dic.
	Progreso*	15 de Dic.
San Antón	San Antón	16 de Dic.

Fuente: Elaboración del Consultor.

*Taller Adicional.

El Taller en el poblado de Progreso, se determinó adicionalmente, con la finalidad ampliar y efectivizar la participación de los grupos sociales involucrados con el Proyecto.

4.4 PROCESO DE CONVOCATORIA

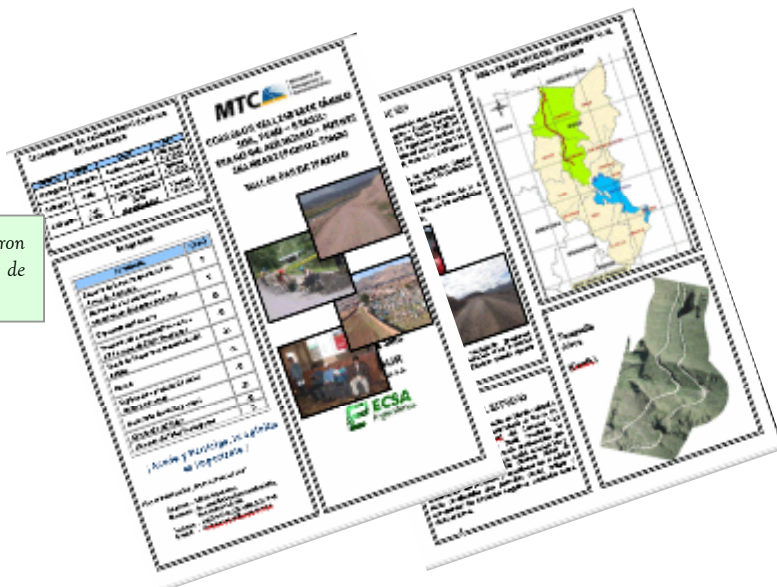
La convocatoria a los Talleres se dirigió a los grupos sociales referidos en el ítem anterior. Esta constó de dos grandes actividades, ejecutadas simultáneamente: el reparto de invitaciones a los convocados y la difusión de los eventos en la zona de estudio.

- **Reparto de invitaciones**

El reparto de cartas de invitación se efectuó de forma personalizada a los convocados, para lo cual, se contrató el servicio de tres profesionales, quienes coordinaron directamente con un representante de la Consultora para la realización de dicha tarea.

Las cartas de invitación canalizadas a cada representante de los grupos de interés, estuvo acompañada de un díptico informativo, de modo que se dio una referencia general acerca de las obras del proyecto y alcances del EISA.

Los dípticos informativos fueron repartidos también a los grupos de interés.



- **Difusión de los eventos**

Para dicho proceso se utilizaron medios de comunicación formal y algunos no convencionales: emisión de volantes, afiches informativos colocados en lugares públicos (entidades públicas), mensajes en medios de comunicación televisivos (como Televisa Azángaro) y auditivo (Radio Salud, Radio Armonía y Radio La Sureña). Asimismo, se llevó a cabo una entrevista televisiva a un representante de la Empresa ECSA, miembro facilitador de los talleres.

Una forma adicional no convencional, fue el perifoneo por parlantes, emitidos desde las municipalidades distritales momento antes de la realización de los eventos, llegando incluso a hacerse en el idioma quechua.

Los afiches informativos que fueron ubicados en lugares de mayor concurrencia pública



Afiche informativo ubicado en el frontis de la Municipalidad de San Antón, como parte del proceso de convocatoria.



Convocatoria a través de la radio de mayor sintonía (Radio La Sureña de San Antón)



Entrevista en Televisa Azángaro al especialista social de ECSA Ingenieros, quien manifestó la importancia de los Talleres Participativos y convoca a la población a asistir a ellos.



4.5 REALIZACIÓN DE LOS TALLERES

Los 04 talleres se efectuaron en los días y horas programadas, congregando un total de 749 asistentes, de los cuales más del 50% correspondió al Taller de Azángaro (Cuadro 4-2). Los Talleres fueron realizados durante el transcurso de la mañana, en las fechas programadas y en los locales seleccionados; teniendo una duración aproximada de 3 horas cada una.

Si bien se estableció la asistencia de 50 personas en promedio por cada taller, en la práctica se sobrepasó lo estimado, y esto se hizo evidente en la localidad de Azángaro. Esto se debió principalmente al amplio trabajo de difusión llevado a cabo.

Ello contribuyó a la asistencia de representantes de otros grupos de interés que no fueron considerados durante la etapa de planificación y formalmente invitados, de modo que se sumaron a los eventos las organizaciones de base como el Vaso de Leche, Club de Madres, algunos transportistas, estudiantes de institutos superiores, obreros de construcción civil, y población en general (Ver Anexo G: Actas de Asistencia).

Cuadro 4-2
Taller según fechas realizadas y número de asistentes

Distrito	Lugar/Taller	Fecha	Nº de Asistentes
Azángaro	Azángaro	14 de Dic.	428
Asillo	Asillo	15 de Dic.	96
	Progreso*	15 de Dic.	43
San Antón	San Antón	16 de Dic.	182
Total Asistencia en talleres			749

Fuente: Elaboración del Consultor.

El desarrollo de cada uno de los talleres, comprendió claramente dos fases tal como se planteó metodológicamente, una expositiva-informativa y otra participativa. En la **primera fase**, representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones expusieron las funciones del MTC y de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA) y su relación con Proyecto y su rol en la protección del medio socio ambiental. Por su parte, los representantes de la Empresa ECSA Ingenieros, abordaron los temas vinculados a la normatividad ambiental, los avances del Estudio de Impacto Socio Ambiental y las posibles implicancias ambientales del Proyecto. Acompañando a dichos equipos estuvieron presentes, representantes de la Empresa INTERSUR Concesiones S.A.

Para el desarrollo de la **segunda fase** y dado el gran número de asistentes en casi todos los talleres, no pudo implementarse la metodología propuesta en el Plan de Consulta y Participación ciudadana, es decir el empleo de la Matriz para el recojo de información vinculado a los problemas ambientales y de propuestas de solución, a lo que se sumó también, la no disponibilidad de recursos humanos vinculados al área socioambiental que brinden el apoyo adecuado al manejo de grupos.

Ante ello, la estrategia asumida para la segunda fase (participativa), fue establecer un diálogo fluido mediante preguntas y respuestas entre la población y el personal del equipo ponente, todo lo cual fue facilitado por el especialista en el área social. La segunda fase, permitió a los representantes de los distintos grupos sociales asistentes, así como, a cualquier ciudadano, exponer sus inquietudes, críticas y opiniones de forma abierta, esto estuvo facilitado por el especialista social y bajo dos formas: escrito y oral. Todas las preguntas e inquietudes fueron absueltas por el equipo de profesionales.

A continuación se muestra referencias fotográficas de cada uno de los eventos efectuados:

TALLER EN AZÁNGARO

En la toma de la derecha, las personas asistentes van registrándose de forma ordenada antes de entrar al Teatro



En siguiente toma (abajo) se observa al representante de ECSA Ingenieros en el uso de la palabra.

El resto de las vistas fotográficas se evidencian la participación ciudadana, a través de sus preguntas e inquietudes expresadas.

“... de Azángaro a Asillo hay terrenos privados por los que pasa la carretera, por ello se van a ver afectados. Entonces de que manera se va a tratar estos problemas?”
“...se ha hecho un estudio de campo en la cual se han ubicado estratégicamente paraderos, es decir, en sitios claves?”



“Al haber un mayor movimiento de las personas, implica prostitución, robo, violencia, creación de centros que venden bebidas alcohólicas, entonces, Qué mecanismos se van a dar para un control con respecto a esos problemas sociales?”
“Porqué se carcomen las carreteras con el tiempo? Cuáles son las garantías que se van a dar al hacer el asfaltado de la carretera?”



TALLER EN ASILLO



Obsérvese a la izquierda la inscripción de participantes al evento y abajo, al equipo ponente del MTC y ECSA Ingenieros.
En el resto de las tomas fotográficas se constata la participación de la población en la fase de preguntas y respuestas.

¿Nos van a dar trabajo en nuestro tramo? No deben traer gente de afuera”.

¿Con que requisitos se va a recibir personas para el trabajo?



¿Qué pasará cuando una propiedad privada es afectada por el trazo?

“En el área que se va construir la carretera los ingenieros contratistas deben considerar en el estudio la recompensa a los dueños afectados...”



¿Con la construcción de la carretera no cree Ud. que se depredará la flora y fauna de nuestra sierra puneña?

¿Porqué no pasa por Asillo la carretera Transoceánica?



TALLER EN PROGRESO

En la primera foto de la izquierda, se observa al facilitador de ECSA Ingenieros en el uso de la palabra. En las demás tomas, se observa a los asistentes interviniendo con sus preguntas y propuestas.

“Sería muy importante hablar sobre la Señalización y seguridad vial, con toda la Sociedad Civil y siendo una zona eminentemente ganadera”.



“Es importante considerar la parte social, como por ejemplo, la ética de comportamiento del trabajador, para que no deje esposas e hijos abandonados en la zona. Se debe evaluar a quien se contrata.”



“...punto importante es la seguridad vial, es necesario orientar a la población y capacitarla.”

“No se respeta el ancho de vía y de berma”



“Existen empresas subcontratistas que explotan a los trabajadores y muchas veces pagan poco o no pagan. La empresa debe dar cumplimiento a las leyes de la contratación de los trabajadores”

“Se debe poner rompe muelles en los lugares cerca de los centros educativos porque por allí hay constantes accidentes.”

TALLER EN SAN ANTÓN



En la foto de la izquierda, se observa el registro de participantes.
Abajo el equipo de profesionales ponentes del MTC y ECSA Ingenieros.
En el resto de tomas se observa la participación de asistentes y algunas interrogantes.

*¿Habrá empleo?, ¿Los trabajadores van ser rotativos?
¿Qué desventajas va tener la Interoceánica?*

*¿Cómo y con que se hará los pases peatonales o animales
porque los carros no respetan señalización?*



*“...antes no ha tenido Ingenieros de Seguridad, ahora es
importante que si tengan para prevenir los accidentes
que se puedan presentar”*

*“Aproximadamente van a transitar 250 carros por día.
Como van a contrarrestar la contaminación?”*



*“Las canteras y otros accesos que se utilizan para la
construcción, los dejan abandonados, entonces, a quien
podemos reclamar por eso? Se saca material de las
comunidades y no se pide permiso a los dueños, en ese
caso también a quien se puede reclamar?”*



*“Mi casa está cerca de la carretera (Santa Maria) a 5
Km. Arriba. Que va a pasar con mis árboles y mi casa?”
“Necesitamos mas explicación sobre Impactos
Ambientales..”*

4.6 RESULTADOS DE LA CONSULTA PÚBLICA

Los resultados obtenidos en cada Taller permitió conocer la problemática local actualmente percibida por la población, ligada a muchas causales directas e indirectas derivadas de los antecedentes dados en el tramo vial en estudio, algunos reflejados en varios pasivos socio ambientales. Muchos aspectos de ella lindan con lo general, aunque también hay particularidades relacionadas al contexto propio de la zona.

En la fase participativa los asistentes dieron a conocer mediante sus inquietudes y opiniones, las posibles implicancias socio ambientales, nuevas y aquellas que podrían intensificarse con la ejecución de las obras del Proyecto. Asimismo, plantearon alternativas de solución y compromisos para apoyar a las acciones de mitigación socio ambiental.

Ante los cuestionamientos y preguntas formuladas por el público en general a los ponentes, en los cuatro talleres realizados, el equipo de profesionales del área social y ambiental de ECSA Ingenieros, así como el equipo supervisor del MTC, dieron las respuestas pertinentes, para lo cual se tuvo que reagrupar el gran número de preguntas por temas afines, siendo las de mayor recurrencia:

¿Ante afectaciones debido a la construcción de la carretera, habrá compensaciones?

Las afectaciones que se podrían generar a consecuencia de la construcción del Tramo vial están consideradas dentro del Plan de Compensación y/o Reasentamiento Involuntario (PACRI) para Proyectos de infraestructura de transportes, el cual asegura que la población afectada por un proyecto reciba una compensación justa y soluciones adecuadas a la situación generada por este.

¿La empresa constructora abandonará las canteras sin readecuarlas, botará los desmontes en cualquier lugar, tal como lo hicieron otros proyectos?

En el Estudio de Impacto Socio Ambiental se consideran todas las medidas pertinentes, a fin de evitar situaciones similares, donde las canteras serán readecuadas una vez terminada su explotación y los materiales excedentes de obra serán llevados a lugares autorizados y adecuados para el depósito, además de ser reacondicionados adecuadamente.

¿Cómo hará la empresa titular para que las empresas subcontratistas no cometan abusos contra los trabajadores y los proveedores locales con la falta de pago por los servicios?

El CONCESIONARIO supervisará constantemente a los subcontratistas y pondrá como requisito para la culminación de la prestación de servicio la entrega de documentos que certifiquen el pago de todas sus deudas.

¿Qué medidas se van a tomar ante los accidentes de personas y animales que se podrían generar por las altas velocidades cuando la carretera esté pavimentada?

El proyecto considera reductores de velocidad en zonas urbanas, así como una eficiente señalización del tipo informativa, preventiva y reglamentaria.

¿Habrá trabajo para la población local, qué requisitos son necesarios?

El proyecto requerirá mano de obra calificada y mano de obra no calificada, para lo cual la empresa publicará los requisitos necesarios, se dará preferencia a la población local. El trabajo que se generará estará en función de los requerimientos de la empresa, es decir el personal contratado no estará necesariamente para toda la ejecución de la obra.

Se debe tener en cuenta que el trabajo que se generará es temporal, y la oferta de trabajo no cubrirá toda la demanda laboral de la localidad.

En resumen, la mayoría de las preguntas formuladas, estuvieron referidas a las ventajas y desventajas del Proyecto del Corredor Vial Interoceánico Sur, qué sucederá con la afectación de predios; la accidentalidad de animales domésticos y principalmente el empleo local. También se preguntó sobre el inicio de obras, las actividades constructivas y el ancho del derecho de vía, y las modificaciones en el trazo vial. Respecto al tema ambiental, las interrogantes estuvieron referidas a la contaminación ambiental del aire y agua, uso de canteras, etc. (Ver Anexo H - Preguntas en Talleres Participativos).

A continuación se presentan, los resultados obtenidos con relación a los posibles impactos socio ambientales de mayor importancia, el planteamiento de propuestas y los compromisos que la población podría asumir, así como las expectativas latentes:

- **Situación actual vinculada al tramo vial**

Entre los aspectos positivos se tiene que:

- La carretera ha permitido colocar más fácilmente un mayor volumen de productos locales a otros mercados, así como abastecerse de otros.
- Ha permitido trasladar a sus enfermos en forma más rápida y segura.

Entre los aspectos negativos se hallan:

- En la zona de la comunidad de Chaccocunca (Azángaro) las cunetas construidas al costado de la carretera, afectan sus cultivos debido a los anegamientos.
- La cercanía de algunas infraestructuras educativas al eje vial, como la Institución Educativa de Jallaspisi (Azángaro), hace posible la incidencia de accidentes de tránsito del alumnado.
- Se observa que los materiales de construcción empleados en la pavimentación de cierto sector del tramo vial, se han gastado muy rápido, lo cual se debería a la mala calidad de los mismos y/o su pobre composición. Esto ha dejado un mal precedente respecto al accionar de otras empresas constructoras.
- Las canteras utilizadas sobre cursos de río han sido abandonadas por otras empresas constructoras, generando cambios en el curso del correspondiente río. **(como es el caso de la cantera Progreso).**
- Con el mejoramiento de la carretera se advierte una mayor movilización de personas al interior del ámbito de estudio, así como el incremento de la delincuencia y prostitución.

- Muchos sectores de la carretera no cuentan con las bermas para el tránsito peatonal, lo cual propicia los accidentes de tránsito.
- La falta de control y de capacitación de los habitantes ha permitido que prácticamente se invada la carretera.
- Existen hábitats destruidos, como por ejemplo de vizcachas, vicuñas y otros.

- **Implicancias ambientales futuras del Proyecto**

Estas se han desagregado en los impactos positivos y negativos:

Impactos positivos

- Mejora del comercio con otros mercados locales.
- Reducción de costos y tiempos para el traslado de peatones.
- Posibilidad de intercambiar productos con el Brasil.

Impactos negativos

- La posible afectación de algunos predios (viviendas y terrenos) ubicados cercanamente a la carretera, con la modificación del trazo cuando se ejecute el proyecto.
- Abandono de canteras por el incumplimiento de las acciones ambientales, perjudicaría al medio ambiente.
- La accidentalidad hacia los animales podría verse incrementada con los trabajos de pavimentación de la carretera, como también cuando se esté en la etapa de conservación y explotación, pues los vehículos desarrollarán una mayor velocidad.
- Mayor invasión de los espacios inmediatos a la carretera, creando problemas de accidentes durante la etapa de operación.
- Contaminación del ambiente por el monóxido de carbono emitido por camiones que circulan en el tramo vial, especialmente los más viejos, que no cuentan con controles técnicos- mecánicos.
- Interacción del personal foráneo de empresas constructoras con el género femenino de la localidad, trayendo como consecuencia madres solteras e hijos no reconocidos.

- **Propuestas de alternativas de solución**

- La Concesionaria actual al final de su trabajo constructivo, deberá dejar igual o en mejor estado las canteras utilizadas.
- Mejor señalización y el establecimiento de mallas protectoras en zonas críticas donde se produzcan cruces y accidentes de animales respectivamente.
- Capacitación en seguridad vial, a conductores de vehículos, pastores y población general, como a los jóvenes en los colegios.
- Construcción de veredas peatonales y paraderos con mecanismos de protección. En el caso de Azángaro debe considerarse una carretera de circunvalación.

- Control técnico a los vehículos terrestres, principalmente de los camiones, así como del combustible que usan.
- Normas de ética y conducta social para los trabajadores de la empresa constructora.

- **Compromisos**

Las autoridades y la población se comprometen a capacitar y capacitarse respectivamente, en educación vial y ambiental.

- **Expectativas**

Luego de las precisiones anteriores, quedaron aún presentes las siguientes expectativas en la población local:

- Necesidad de priorizar puestos de trabajo calificado y no calificado, para los pobladores de la zona, previa evaluación por la misma empresa, para evitar su politización.
- Formas de resarcimiento a predios que sean afectados por desalojo del derecho de vía.
- Evitar el perjuicio del sistema de agua potable en Azángaro, que pasa por debajo del tramo vial, por parte de la concesionaria.
- Seguro a trabajadores por parte de la concesionaria, para el caso de accidentes.
- Trabajo para mujeres y discapacitados.

Finalmente e independientemente a los resultados obtenidos, cabe referir que la metodología empleada no fue específica para la identificación y análisis de los grupos de interés, ya que estuvo inserta en la evaluación del componente humano correspondiente a la Línea Base Social, donde la aplicación de algunas entrevistas a autoridades locales y pobladores (dirigido a recoger alguna información general acerca de sus percepciones y opiniones con relación a su problemática local y ligada al desarrollo del eje vial), contribuyeron a ello.

Sin embargo de lo anterior, se debe mencionar las limitaciones que se dieron en el proceso: inexistencia de una real predisposición por parte de la población a colaborar con las entrevistas, debido a que en la zona se han efectuado de forma recurrente, estudios similares en donde se solicitaba su colaboración, además de tener una idea preconcebida de la posibilidad de obtener un puesto de trabajo a través de la entrevista; a esto se sumó la falta de credibilidad en que ello beneficiaría a la pronta ejecución de la obras, ya que desde agosto del año pasado en que llegó el Presidente del país, se prometió su pronta ejecución, lo que a percepción de la población, aún no se inicia, siendo escépticos a ello; en cuanto a las autoridades, la agenda ocupada de algunas autoridades locales o bien por su indiferencia al estudio fundado en la poca credibilidad a la ejecución de la obra limitaron su colaboración, a pesar, de haberse realizado visitas reiteradas.

Considerando las etapas 2da y 3ra del eje vial Interoceánico Sur- Tramo 4, ha desarrollar, se deberá proponer una metodología dirigida especialmente al análisis de dichos grupos y que

permita superar las limitaciones o problemas referidos, a fin de que contribuya a su mejor análisis y comprensión.

Dicha metodología contempla lo siguiente: se partirá de la información secundaria (estadística y de revisión bibliográfica que pueda existir sobre la zona) y se complementará con la investigación de campo, en base a diferentes técnicas como son: entrevistas a informantes claves, realizar conversatorios para una diagnosis rápida y observación directa, en los diferentes ámbitos geográficos identificados por información secundaria.

Las variables que se utilizarán para identificar los grupos de interés serán básicamente:

- Sociales: organizaciones representativas de mujeres, varones, jóvenes y adultos (clubes, Comités, asociaciones, otros)
- Culturales: etnicidad, manifestaciones de costumbres y usos populares (pueblos, comunidades, caseríos, otros).
- Económicos: actividades económicas representativas en la zona (productivas, comerciales y de servicios, expresados en asociaciones, comités, cooperativas, otros)
- Educativos: diferenciación por niveles de instrucción (sin instrucción, primaria, secundaria, superior).

En base a ello, se realizará el análisis de los grupos que son de interés a ser convocados en los talleres públicos, en primer lugar, por ser los que sufrirían los impactos de manera directa y del mismo modo, los grupos que sufrirían los impactos de manera indirecta. Asimismo, en forma reflexiva, los impactos que dichos grupos causarían al desarrollo de los trabajos de la carretera.