

INTRODUCCIÓN

ASPECTOS GENERALES

El Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, red vial que tiene una extensión de 2 603 Km. (de los cuales 1 071 Km. corresponden a vías por asfaltar), y que une los puertos de Marcona, Matarani e Ilo en Perú, con los Estados de Acre y Rondonia en Brasil, así como con Bolivia, conforma el Eje Perú-Brasil-Bolivia, que es parte de la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA).

La iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) es la base de un programa que persigue establecer una infraestructura que integre internamente a la región, y esto no se limita únicamente al transporte sino también a la energía y las comunicaciones, constituyéndose así en uno de los pilares del proceso integrador. Asimismo, involucra una visión geoeconómica del desarrollo, esto quiere decir que, además de apostar por la construcción de ejes físicos de integración lo que se pretende es generar el desarrollo, a lo largo de tales ejes.

Varios países de la región, entre ellos el Perú, están adelantando procesos de concesión al sector privado de los proyectos IIRSA bajo una modalidad de asociación público-privada o public-private partnership (PPP), en la cual el Estado ofrece una garantía de ingreso mínimo que permite hacer viable la concesión de proyectos de infraestructura en los llamados “ejes emergentes”, con gran potencial económico, pero cuyos flujos actuales de tráfico son insuficientes para asegurar la rentabilidad financiera de los proyectos.

En este proceso, INTERSUR CONCESIONES S.A. es el Consorcio que obtuvo la Buena Pro del Tramo 04: Azángaro – Puente Inambari, del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil; firmándose el Contrato de Concesión el 04 de agosto del 2005. Dicho contrato contiene Consideraciones Ambientales, donde se establecen obligaciones Socio Ambientales, cuyo cumplimiento efectivo y eficiente se asegurará con el Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA).

El CONCESIONARIO deberá presentar al CONCEDENTE, a través del REGULADOR, el Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA) para su aprobación. Por tal motivo, INTERSUR CONCESIONES S.A., ha encargado a la Empresa ECSA Ingenieros, inscrita en el Registro de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la elaboración del Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA), de la forma requerida en las Consideraciones Ambientales del Contrato de Concesión y los Términos de Referencia aprobados por la DGASA-MTC.

El presente Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA) corresponde a la I Etapa del Tramo 04: Azángaro – Puente Inambari, el cual comprende desde el Km. 51+000, a la salida de Azángaro, hasta el Km. 183+000 (Macusani), en este subtramo existe un tramo asfaltado desde el Km. 71+110 (Villa Chugtani) hasta el Km. 95+760 (San Antón).

Las obras de esta I Etapa consideran la pavimentación hasta el Km. 137+000 (río Antauta), y para el resto del tramo (hasta el Km. 183+000) el reemplazo de pontones. (ver Anexo C - Mapas Temáticos / Aspectos Generales de la I Etapa - AG).

Como parte del desarrollo del EISA, se procedió a analizar la Normativa Ambiental vigente, la Descripción del Proyecto, la Descripción Socio Ambiental del Área en estudio, realizándose el trabajo de campo, a fin de complementar la información secundaria obtenida en el trabajo de gabinete, así como la identificación de los grupos de interés para la realización del Proceso de Participación Ciudadana, el cual se llevó a cabo del 14 al 16 de diciembre del presente año, con una importante asistencia de la población, con un promedio de 700 asistentes.

Como parte final se procedió a identificar los principales impactos sociales como parte del Proceso de Participación Ciudadana, incluyéndose en el Plan de Manejo Socio Ambiental las propuestas de los actores sociales.

OBJETIVOS DEL ESTUDIO

Objetivo General

Lograr la conservación del medio ambiente natural y social del área donde se desarrollará el Tramo 04: Azángaro - Puente Inambari, del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú - Brasil, mediante la identificación de los impactos socio ambientales que sobre su entorno físico, biológico, social, económico y cultural, puedan generar las diversas obras de construcción del proyecto, y establecer las medidas socio ambientales que permitan anular, mitigar o compensar los impactos negativos causados sobre dicho entorno.

Objetivos Específicos

- a. Diagnosticar la situación actual de los componentes del ambiente físico, biótico y socioeconómico y cultural.
- b. Identificar y evaluar los impactos, directos e indirectos, positivos o negativos, producidos por las obras del proyecto sobre su entorno físico, biológico y económico y cultural, durante la etapa de construcción.
- c. Identificar y evaluar los impactos que sobre el medio social pueden generar las acciones del proyecto, con énfasis en la afectación a las sociedades locales, determinando las necesidades de priorización de las áreas donde se realizarán las obras y las medidas para evitar o mitigar dichos impactos.
- d. Definir las especificaciones ambientales para la ejecución de las diferentes obras del proyecto.
- e. Identificación de los Pasivos Ambientales que podrían intensificarse durante las actividades de construcción; y sus correspondientes medidas de mitigación.
- f. Elaborar un Plan de Manejo Socio Ambiental para la etapa de construcción, el mismo que estará conformado por un conjunto de programas que tiendan a prevenir, mitigar, controlar y compensar los posibles impactos.

- g. Elaborar un Cronograma Priorizado de Identificación de Zonas Críticas que deberán ser liberados progresivamente por el CONCEDENTE para ejecutar las obras que se requieran.
- h. Desarrollar un Programa destinado a establecer la activa Participación Ciudadana en la definición y desarrollo del proyecto a través de Consultas Públicas a nivel de la población general y específica, con la población directamente afectada por las acciones del proyecto.
- i. Desarrollar una Estrategia de Monitoreo Arqueológico que acompañe los trabajos durante la ejecución de la obra y presentar la documentación necesaria expedida por el Instituto Nacional de Cultura.
- j. Incluir un Programa de Inversiones, que contenga los costos y presupuesto correspondientes a las medidas de mitigación de los impactos negativos directos e indirectos, así como el análisis de los costos unitarios correspondientes.

ALCANCES DEL ESTUDIO

- Para cumplir con los objetivos señalados, el Estudio de Impacto Socio Ambiental utilizará toda la información existente sobre recursos naturales, sociales, económicos y culturales incluyendo el Estudio de Factibilidad aprobado, y generará, a través de estudios de campo complementarios, la información necesaria requerida para hacer una completa descripción del entorno socioambiental del Tramo 04. Se utilizarán los diferentes métodos y técnicas propias de cada una de las disciplinas que intervienen en el estudio.
- El equipo multidisciplinario tendrá el más amplio conocimiento del proyecto, lo que permitirá confrontar las diversas obras requeridas para la construcción de la vía con el medio ambiente del lugar donde éstas se ejecutan y, consecuentemente, establecer las afectaciones generadas por dichas obras. Se utilizarán para ello metodologías que permitan identificar, evaluar y precisar los impactos generados por las obras, estructurándose las medidas más adecuadas para prevenir y/o mitigar los impactos negativos que pueda ocasionar el proyecto.
- El Estudio de Impacto Socio Ambiental para la etapa de construcción será realizado por Etapas, conforme lo establecido en el Contrato de Concesión y en la oferta técnica del Postor y en paralelo con los Estudios de Ingeniería de Detalle, tal como sigue:

TRAMO	SUB-TRAMOS	TOTAL A CONSTRUIR (Long. en Km.)	I ETAPA (% de avance)	II ETAPA (% de avance)	III ETAPA (% de avance)
4	Pte. Inambari – San Gabán	64.90			
	San Gabán – Ollachea	13.50			
	Ollachea – Macusani	96.00			
	Macusani – Progreso	94.00			
	Progreso – Dv. Asillo	13.26			
	Dv. Asillo – Azángaro	24.24			
	TOTAL	305.90	29%	38%	33%