

0

CONSULTA PUBLICA PLAN DE GESTION SOCIO AMBIENTAL CORREDOR VIAL INTEROCEANICO SUR - TRAMO 3 (PUERTO MALDONADO)

PERU – BRASIL

INFORME DE CONSULTORIA

03 de noviembre de 2006

FACILITACION
CESAR BEDOYA G.
RELATORIA
JIMMY AZAMA H.

INDICE

1. ANTECEDENTES	3
2. EL PROCESO	4
2.1 OBJETIVOS DE LA CONSULTA Y DISEÑO METODOLÓGICO DEL PROCESO	4
2.2 INFORMACIÓN PRESENTADA	4
2.3 INFORMACIÓN RECOPIADA.....	8
3. PRÓXIMOS PASOS	12
4. ANEXOS	13

CONSULTA PÚBLICA PLAN DE GESTION SOCIO AMBIENTAL CORREDOR VIAL INTEROCEANICO SUR. PERU – BRASIL TRAMO 3 (PUERTO MALDONADO)

1. Antecedentes

Dando cumplimiento 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), en relación a la construcción del corredor vial interoceánico sur - tramo 3 y continuando con la serie de presentaciones anteriores; se realizó la presente consulta pública.

El día 03 de Noviembre de 2006 se llevó a cabo la reunión, en el local municipal del distrito de Tambopata, provincia de Madre de Dios - Región Madre de Dios y contó con la asistencia de 56 personas.

La convocatoria fue realizada por el Consorcio CONIRSA, WALSH PERU y por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGSA) del Ministerio de Transportes del Perú. El equipo de Futuro Sostenible, conformado por los señores Antonio Bernales, César Bedoya y Jimmy Azama, fue el encargado del diseño metodológico, consulta, facilitación y relatoría de la misma.

El Sr. Víctor Gonzáles Bazalar en representación del Sr. Alcalde dio la bienvenida y agradeció la presencia de los participantes. Por su parte, el presidente de la región, Sr. Maestro Ríos saludó y agradeció la participación de los presentes; en su discurso resaltó la decisión política de la construcción del puente y el corredor vial interoceánico sur y la hidroeléctrica de San Gabán, ya que son obras de gran envergadura e impacto positivo para la comunidad de Madre de Dios. También manifestó que existe superposición en el manejo de los recursos y sugirió que el INRENA sea transferido a las regiones y que exista una autonomía territorial, financiera y potestad para fijar el destino de sus territorios, así como el manejo en la administración de los impuestos. Además, mencionó que es posible disminuir la deuda externa del país a cambio de proyectos ecológicos utilizando nuestros grandes recursos naturales. Al finalizar su discurso, dio por iniciado el evento.

El presente informe contiene el detalle del diseño metodológico del proceso, las presentaciones realizadas, el registro de la información recogida en cada reunión y el listado de asistentes de cada una.

2. El Proceso

2.1 Objetivos de la consulta y diseño metodológico del proceso.

Las consultas públicas tuvieron como objetivo:

- Presentar y exponer el Plan de Gestión Socio Ambiental desarrollado para el tramo 3 (Inambari – Iñapari) del Corredor Vial Interoceánico Sur.
- Recoger las posibles sugerencias de los participantes, en congruencia con los alcances y responsabilidades del Concesionario CONIRSA.

En consonancia con dichos objetivos, el diseño metodológico consideró una estructura de taller que combinó presentaciones plenas conteniendo información referida a las operaciones del corredor vial interoceánico sur y trabajos grupales para incorporar sugerencias o propuestas a las matrices del Plan de Gestión Socio Ambiental (PGSA). La información presentada se refirió a los antecedentes de las operaciones y el PGSA propiamente.

Se realizó el trabajo en grupos conformando los mismos de manera voluntaria de acuerdo al interés en los temas planteados, que fueron: Físico, Social y Biológico. A partir de estos trabajos se generaron dinámicas de diálogo entre los participantes y los interlocutores del consorcio CONIRSA - WALSH y el MTC, los cuales fueron registrados en el presente documento.

2.2 Información presentada

Las presentaciones fueron realizadas por los integrantes de la consultora WALSH PERU.

Se hizo énfasis en el carácter informativo de la reunión y en el que no se buscaba llegar a consensos ni a una toma de decisiones.

2.2.1 Antecedentes:

La Srta. Eliana Feijoo, representante de la consultora WALSH PERU inició su intervención resaltando que la empresa se encuentra debidamente inscrita y acreditada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Seguidamente, presentó la siguiente información:

- Los objetivos de la presente consulta pública son:
 - Presentar y exponer el Plan de Gestión Socio Ambiental desarrollado para el Tramo 3 (Inambari - Iñapari) del Corredor Vial Interoceánico Sur.

- Recoger las posibles sugerencias de los participantes, en congruencia con los alcances y responsabilidades del Concesionario CONIRSA.
- Respecto a la zona en donde se desarrolla el proyecto:
 - El tramo 3 corresponde al tramo Inambari – Iñapari, con una longitud de 410 Km. y fluctúa entre los 370 y 270 msnm. Le corresponde la zona Cordillera Selva y Selva. Consta de 2 etapas del cual la primera ya fue evaluada y aprobada en Marzo de 2006 y está en ejecución.
- En relación al tiempo de ejecución, se espera una duración de 48 meses.
- En referencia a los objetivos del Estudio de Impacto Socio - Ambiental (EISA) se tiene:
 - Objetivo General: Identificar, predecir, interpretar y comunicar los probables impactos socio ambientales que determinaría el proyecto vial.
 - Objetivos Específicos:
 - o Conocer la situación actual (Línea Base).
 - o Identificar y evaluar los impactos ambientales y sociales.
 - o Desarrollar un **Plan de Gestión Socio ambiental**.
 - o Identificar posibles escenarios (político-social-económico).
- Se informó acerca de los siguientes estudios realizados y que están disponibles para el público en general: Estudio de Factibilidad de la Interconexión Vial Iñapari – Puerto Marítimo del Sur (noviembre 2004), Plan de Reasentamiento y Compensación Social (noviembre 2004), Declaración de Impacto Ambiental para la Transitabilidad (2005), Evaluación Ambiental para los Campamentos (diciembre 2005), Estudio de Impacto Socio Ambiental para la Rehabilitación y Mejoramiento de la Interconexión Vial Iñapari Puerto Marítimo del Sur, I Etapa del Tramo Vial N° 2: Urcos – Puente Inambari (marzo 2006). Sobre los estudios en evaluación, tenemos el Estudio de Impacto Socio Ambiental Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, Tramo Vial N° 2: Urcos – Puente Inambari (octubre 2006) y el Estudio de Impacto Socio Ambiental Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil, Tramo Vial N° 3: Puente Inambari – Iñapari. Ambos presentados a la DGASA – MTC en octubre de 2006.
- Las entidades participantes en la evaluación de los estudios y actividades de CONIRSA fueron: OSITRAN, Empresas Supervisoras: Consorcio Superior Vial Sur (CSVs), DGASA, INC, INRENA, ATDR, CAF.
- Acerca de los talleres realizados en relación al EISA:

Para el tramo 3 - Primera Etapa

- Se realizaron talleres informativos en Puerto Maldonado, Iñapari e Iberia sumando una asistencia de 200 personas.
- Taller de Evaluación Rural Participativa (TERP's) en el Centro Poblado Villa Santiago, Pueblo Mazuko, Caserío Santa Rosa, Caserío Santa Rita Alta, Pueblo Iñapari, Comunidad Nativa Bélgica, Pueblo Iberia, Comunidad Nativa Oceanía con la asistencia de 316 personas.
- Consultas públicas en el Pueblo Mazuko y Pueblo Iberia con la asistencia de 186 personas.
- Talleres de validación técnica en Puerto Maldonado y Pueblo Iberia con la asistencia de 69 personas.

Para el tramo 3 – Segunda Etapa

- TERP's en el Caserío Primavera Alta, Pueblo Laberinto, Pueblo Planchón, Pueblo Mavila, Pueblo Alerta, Pueblo San Lorenzo con la asistencia de 294 personas.
 - TERP's para la FADEMAD y asociaciones de productores agrarios aledaños a Puerto Maldonado con la asistencia de 53 personas.
 - TERP's para la Comunidad Nativa de Infierno en donde se entrevistaron a 6 personas.
 - Talleres de Análisis de Intereses de Actores Sociales Locales (TAIDAS) en la ciudad de Puerto Maldonado para mineros, transportistas, operadores turísticos, concesionarios forestales, madereros, castañeros, Cámara de Comercio y asentamientos humanos, con la asistencia de 46 personas.
 - TAIDAS en la ciudad de Puerto Maldonado: Para la FENAMAD con 33 participantes, ONGs e instituciones vinculadas al desarrollo con 53 participantes y Consulta Pública realizada en el presente.
- El próximo paso corresponde a las Audiencias Públicas.

2.2.2 Plan de gestión socio ambiental - PGSA. El representante de la consultora WALSH PERU explicó que este documento permite establecer directrices para CONIRSA en situaciones normales y excepcionales de trabajo; adicionalmente sirve como una herramienta de control social y gubernamental de las acciones de CONIRSA. Para su elaboración se ha considerado impactos ambientales y sociales identificados en el área de intervención directa, el marco normativo vigente y el alcance contractual de la concesión.

- Explicó que el PGSA tiene como objetivo establecer las medidas y especificaciones de protección y conservación, ambiental y social para la etapa de construcción, conservación y explotación (operación).

- Está compuesto por dos etapas: El PGSA de construcción, y el PGSA de conservación y explotación. Estos ya están en ejecución y tienen como fin mejorar los taludes, el asfaltado de la carretera, la transitabilidad, mantenimiento y limpieza, operatividad, entre otros.
- Cada etapa tiene 5 planes. El Plan de Acción Preventivo, Correctivo y/o Mitigación, Plan de Prevención de Riesgos, Plan de Control de Accidentes o Contingencias, Plan de Asuntos Sociales y Plan de Abandono. Estos a su vez contienen programas, y medidas y especificaciones.
- Para el PGSA – Etapa de Construcción. Este plan está diseñado para mitigar impactos, considerando la normatividad vigente y absolver diversas circunstancias de riesgos en relación a la etapa de construcción, incluyendo el aspecto social. También está considerado en el plan restituir el ecosistema afectado hacia condiciones similares iniciales. Contiene los siguientes planes:
 - El Plan de Acción Preventivo, Correctivo y/o Mitigación que agrupa los Programas de Manejo, Rehabilitación y/o Mejoramiento de Vía; Manejo de Áreas Auxiliares de Apoyo Temporal; Erosión y Sedimentación; Manejo de Residuos; Revegetación; Señalización; y Monitoreo y Seguimiento.
 - El Plan de Prevención de Riesgos que agrupa los Programas de Derrame de Materiales o Sustancias Peligrosas; Incendio en Campamentos y Plantas; Deslizamientos y/o Derrumbes; Eventos Naturales.
 - El Plan de Control de Accidentes o Contingencias que contiene el Programa de Medidas de Control.
 - El Plan de Manejo de Asuntos Sociales que agrupa los Programas de Capacitación, Educación Ambiental y Adiestramiento; Seguridad y Salud; Relaciones Comunitarias; Contratación Temporal de Personal Local; y Adquisición de Productos Locales.
 - El Plan de Abandono agrupa los Programas de Campamentos; Polvorín; Plantas Industriales; Canteras; y Depósito de Materiales Excedentes.
- Para el PGSA – Etapa de Conservación y Explotación. Este plan fue diseñado para corregir o prevenir fallas en zonas donde las apareciera, situaciones que afecten el funcionamiento y minimizar otros riesgos incluyendo el aspecto social. Contiene los siguientes programas:
 - El Plan de Acción Preventivo, Correctivo y/o Mitigación agrupa a los Programas de Manejo para la Conservación y Explotación de la Vía; Manejo de Residuos; Señalización; y Monitoreo y Seguimiento.
 - El Plan de Prevención de Riesgos agrupa a los Programas de Accidentes en la Vía; Incendios; Corte de Puente; Sismos; Deslizamiento y Derrumbes; e Inundaciones.
 - El Plan de Control de Accidentes o Contingencias involucra al Programa de Medidas de Control.

- El Plan de Asuntos Sociales agrupa a los Programas de Capacitación y Educación Ambiental; Seguridad y Salud; Relaciones Comunitarias; y Estaciones de Peaje.

2.3 Información recopilada

La información se recopiló entre las presentaciones (antecedentes y operaciones) y los trabajos grupales.

2.3.1 Diálogo

Tambopata primera parte.

- Participante. Sugiero elaboren ayudas memoria para los pobladores.
- Participante. ¿Se va a realizar esta consulta en Iberia?
- Consorcio. No se realizará esta consulta en Iberia, habrá una audiencia pública.
- Participante. Quisiera añadir a los antecedentes que la situación financiera de esta carretera, ha sido observada por una ONG, manifestando que la obra está sobrevalorada. Sabemos que no es cierto, por eso algunos salimos políticamente al frente. Por la salud de las empresas participantes y de la población, pedimos información fidedigna en este aspecto.
- Participante. En el Km. 70 entre Puerto Maldonado y Cusco, el puente correspondiente fue refaccionado y la madera utilizada fue arrojada a la quebrada. Cerca hay un colegio y un niño al cruzar la quebrada, tropezó con una de las maderas que tenía un clavo saliente y se clavó el pie. No veo en el PGSA un punto para este tipo de situaciones. Sus medidas son más correctivas antes que preventivas.
- Participante. En relación con las audiencias públicas, ¿Se realizará sólo una audiencia? ¿No se considerará el papel de los ciudadanos de los demás distritos? ¿Por qué no hay estas presentaciones?
- Consorcio. La audiencia pública es el último paso. No podemos ir a todos los caseríos, así es que a lo largo del tramo, escogemos localidades e invitamos a los ciudadanos aledaños para que puedan llegar a estas reuniones. No sólo se ha realizado esto para Cusco y Puerto Maldonado. Se brindará la información del EIA



aprobado, visto y complementado por todos ustedes a partir de fines de noviembre.

- Consorcio. En el caso de Iberia se hicieron como 4 reuniones con una participación de más de 100 personas. Como vimos hoy en la presentación de los antecedentes, se hicieron reuniones a lo largo de todo el tramo e Iberia fue uno de los primeros.
- Participante. Hemos leído el plan y queremos compartir nuestros alcances. (documento adjunto en el anexo)
- Participante. Este documento es técnico. Respecto a la participación local, ¿Se ha pensado incorporar un documento accesible a la población?
- Participante. Lo que no veo son los macro impactos, por ejemplo la tasa de deforestación que va a incrementarse o la migración masiva por la disminución de los costos de transporte.
- Participante. En el estudio de Ingeniería de Detalle ¿Se considera el impacto a las zonas urbanas? Hubo una toma de local por una controversia en este punto. También, un camión que transportaba cal cayó en el río Madre de Dios, ¿Cuál fue el impacto y que medidas de mitigación se tomaron? ¿Cuál es el impacto del enlace entre el puente Billingurst con la carretera?
- Consorcio. El estudio de Ingeniería de Detalle es hecho por el MTC y figura que pase dentro de la ciudad. Ahora existe la propuesta de estudiar variantes (Planchón – Mavila). La reacción de la población se produjo y el MTC nos dijo que se sigue con el trazo original y que no ha cambiado. Estamos esperando la respuesta del MTC si seguimos o no.
- Participante. ¿Se va a continuar con las invitaciones y estas consultas públicas ó se va a enviar información adecuada a la población?
- Participante. Como regidor me siento insatisfecho por la inconsistencia de la información. No tenemos el conocimiento técnico. Esta carretera no debió iniciarse. Me sorprende que sólo vean el medio ambiente. Se necesita ver el aspecto económico, cultural y nivel de vida. A nosotros no nos han informado en ningún momento (mostró una ordenanza que se adjunta). Debe de haber una síntesis para absolver preguntas y la información llegue a la población. Si vienen a hacer negocio, primero deben presentarse.



- Participante. En referencia al EISA, dicen que nos alcanzaron el documento sumamente detallado, pero sólo hemos recibido el capítulo 8, no el estudio completo. ¿De qué manera van a alcanzar el estudio completo?
- Consorcio. Esta es una reunión convocada específicamente en relación al PGSA para la operación del tramo 3 de la carretera; no es el EIA completo. Lo hacemos así para tener espacios con personas técnicas y poder alimentar el documento con sus aportes y vean que hemos recogido sus preocupaciones y validar la información por ustedes. Estamos ensayando este proceso democrático, si no estamos de acuerdo nos podemos retirar. La información estará en la página web del MTC desde antes de la aprobación. Nos reuniremos nuevamente para ver todo el documento en audiencias públicas. El otro aspecto es sobre como hacemos el EIA, que es paralelo al estudio de ingeniería e intervienen otras entidades del estado; hacemos lo mejor posible. Hay más de 10 millones de dólares destinados a los impactos ambientales. Nuestro alcance es en la operatividad principalmente, no nos extendamos más y nos centremos en el PGSA.
- Consorcio. El impacto de la construcción de la carretera en los pueblos se traduce en accidentes. Antes de entrar, hemos realizado cuidadosamente estudios previos e informados a organizaciones, áreas de salud y relaciones corporativas. Sobre el accidente del camión transportando cal, ésta estaba en sacos de plástico y no es cal virgen; además fue retirado inmediatamente. La valoración del impacto resultó en no contaminación. Sobre el tema del puente, esto es hecho en base al estudio de factibilidad. CONIRSA no lo construye y estamos a la espera de la definición del trazado por parte del estado y establecer el impacto ambiental de los accesos y esta información no lo tenemos todavía.
- Participante. ¿Podrían distribuir el EIA ahora si lo tienen disponible?
- Consorcio. El EIA está en INRENA y en evaluación todavía. Se pondrá en la Web antes de su aprobación. Hay pasos previos que ya hicimos con ustedes. Pido comenzar con la presentación del PGSA que es el documento más importante que permitirá el monitoreo y sigamos con el proceso.
- Participante. Rescato de la presentación de que hay varias instituciones que siguen el plan, ¿Hay coordinación entre ellas?

- Participante. Es importante que tengamos una presentación previa del EIA ya que determina lo que se va hacer y como ha sido valorado el impacto.
- Consorcio. El EISA va a ser presentado en audiencia pública, podrán verlo también en la Web. Los objetivos del día de hoy son presentar el PGSA y es lo que consideramos más importante. Creemos conveniente continuar con el proceso que estamos siguiendo.
- Participante. Pido disculpas a la señorita que hizo la presentación de los antecedentes. A veces hacemos las cosas tan mal acá que no hemos coordinado y hay una fiesta patronal al lado que dificulta la reunión. Voy a tratar de hacer lo imposible para que se considere el ambiente y la sociedad. Sin seres humanos no hay sociedad.
- Participante. ¿Podemos tener la versión del tramo 1 y 2 para conocerlos?
- Participante. Es importante saber que se hace con el estudio socio ambiental. A veces se hacen especulaciones cuando hay desinformación; pero si nos dan el material podemos aportar más.

Tambopata - segunda parte.

- Participante. ¿Incluyen el impacto de la carretera en zonas aledañas como la comunidad Amaraqueire?
- Participante. Sobre el programa de capacitación, ¿Hay algún programa a lo largo del tramo para disminuir impactos de salud?
- Participante. En este plan ¿Se considera solo el plan de mitigación para canteras de material no metálico?
- Participante. En este plan ¿Se considera los procesos de vigilancia ciudadana, monitoreo interno y externo y la participación de la sociedad civil?
- Consorcio. El área de influencia para Madre de Dios tiene límite con la reserva. Se han estudiado impactos colaterales, el INRENA tiene una serie de herramientas para esto. Sobre la salud y canteras, ya está determinado que hará CONIRSA. Hay un plan de abandono que busca dejar las áreas afectadas como antes, revegetando, nivelando, etc. Esto está en el PGSA de 250 páginas.

- Consorcio. Retomando la pregunta sobre el puente, en el EIA no se habla sobre residuos ya que las obras deberían ser limpias. Estamos averiguando no sólo que pasó en el puente si no en otras zonas para que no vuelva a suceder.
- Participante. ¿Han considerado el incremento del precio de los materiales? Ya que CONIRSA ha copado todo el transporte. Por ejemplo, el precio del cemento se ha incrementado.
- Participante. Los vehículos de carga deben de adecuarse a las normas de transporte que indican como límite 18 toneladas y CONIRSA supera esto.
- Participante. ¿Han considerado los límites de capacidad de los puentes?
- Consorcio. Hemos hecho un estudio de ingeniería de todos los puentes. Sobre la restricción de carga, solo en 2 oportunidades se utilizaron camiones de 20 toneladas de capacidad de carga. Somos cuidadosos en este tema y nos autocontrolamos en la restricción de las 18 toneladas. Sobre el incremento del precio del cemento, no hacemos servicio de traslado de cemento ni contratamos transporte, es la empresa Yurac quien se encarga y utilizamos cemento tipo 1 que nadie lo usa en el área. El incremento del precio del cemento no es debido a CONIRSA.

2.3.2 Aportes de los trabajos grupales.

Se conformaron tres grupos temáticos: físico, biológico y social y los participantes se incorporaron de manera voluntaria a cada uno de ellos. El presente informe muestra en el anexo 2 un resumen de los aportes realizados por los grupos. La versión final integrada y actualizada del PGSA será presentada por la consultora WALSH PERU.

3. Próximos pasos.

Al final de cada consulta se alcanzó la siguiente información sobre la continuidad del proceso:

- Cualquier sugerencia o alcance adicional lo pueden hacer hasta el día 13 de Noviembre de 2006, a través de los siguientes correos electrónicos:
dgasa@mtc.gob.pe
efeijoo@walshp.com.pe

- El PGSA estará disponible desde el 03 de Noviembre de 2006, en la Web del Ministerio de Transporte: www.mtc.gob.pe
- Las audiencias públicas se iniciarán a fines de noviembre y serán convocadas oportunamente por CONIRSA - WALSH – MTC.

4. Anexos

Anexo 1 – Programa de trabajo

Anexo 2 – Aporte de los trabajos grupales

Anexo 3 – Lista de participantes

Anexo 4 – Presentaciones en PPT.