

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

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

**CONIRSA – WALSH PERU**

Puerto Maldonado  
16 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

<b>ÍNDICE</b>	<b>2</b>
<b>1. Introducción</b>	<b>3</b>
<b>2. Resumen de la presentación</b>	<b>3</b>
<b>Presentación DGASA (Paola Naccarato)</b>	<b>3</b>
<b>Presentación WALSH PERU: exposición de los resultados del Estudio de Impacto Socio Ambiental - EISA ( Eliana Feijó, Alberto Mercado, José Osejo, Leonor Cisneros, Janinna Milla y Wilfredo Pérez)</b>	<b>4</b>
2.1 Primera parte.	4
2.2 Preguntas y comentarios	8
2.3 Segunda Parte.	11
2.4 Preguntas y comentarios	13
<b>IV. Anexos</b>	<b>22</b>

## 1. Introducción

El día 16 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 cine Madre de Dios, del distrito de Puerto Maldonado, 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 cooperación de la consultora WALSH PERU y la empresa CONIRSA.

El equipo de Futuro Sostenible, conformado por los señores Antonio Bernales A., Manuel Bernales P. y Jimmy Azama H. participó en el diseño metodológico de la audiencia pública y realizó la facilitación y relatoría de la audiencia pública.

## 2. 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.

### ***Presentación DGASA (Paola Naccarato)***

Luego dio paso a la antropóloga Paola Naccarato, directora de la DGASA, quien expuso el papel que cumple la DGASA como autoridad del subsector transporte y señaló que tiene la potestad de proponer y programar políticas estratégicas y proyectos de normas socio ambientales para el subsector transportes.<sup>1</sup> Para el proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur se creó la Oficina de Gestión Socio-Ambiental de Proyectos en Concesión con profesionales y especialistas en el tema y oficinas en Lima, Puerto Maldonado y Cusco. Como antecedentes, mencionó que el estudio de factibilidad fue aprobado en el año 2004 y el EISA de la primera etapa del Tramo 2 y Tramo 3. Esta primera etapa ya está en construcción. Antes de la aprobación del EISA

---

<sup>1</sup> Ver presentación en Power Point de DGASA en anexo.

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 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](http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/asuntos/proyectos/proyectos.htm).

Pueden hacer llegar sus aportes a las oficinas de la DGASA y a los correos electrónicos [dgasa@mtc.gob.pe](mailto:dgasa@mtc.gob.pe) y [efeijoo@walshp.com.pe](mailto:efeijoo@walshp.com.pe), hasta el 12 de Enero de 2007.

***Presentación WALSH PERU: exposición de los resultados del Estudio de Impacto Socio Ambiental - EISA<sup>2</sup> ( Eliana Feijó, Alberto Mercado, José Osejo, Leonor Cisneros, Janinna Milla 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 desde la 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 secciones 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 Feijó, 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

---

<sup>2</sup> Ver presentación en Power Point de WALSH PERU en anexo.

impactos positivos para el beneficio de la población. Estas medidas forman el documento de Plan de Manejo, en donde están establecidas las actividades del proyecto, la periodicidad de su ejecución, los resultados esperados y las formas de su verificación. Es una guía para monitorear y fiscalizar el cumplimiento adecuado de la ejecución de las obras por parte del contratista.

En la segunda intervención, el Ing. Alberto Mercado inició su presentación con el título “¿Cómo son las obras de la Interoceánica? Seguidamente, mostró el mapa del área de influencia, con la ubicación de las localidades del tramo 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 empleó 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 explicaciones, 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.

A continuación, 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 Huepetuhe 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 entrega, 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, superficies disectadas 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.

En la sexta intervención, la Biol. Janinna Milla, presentó los resultados sobre los aspectos bióticos. Para Vegetación, se identificaron 13 unidades, 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, predominantemente de la selva baja, asociados a bosques de helechos. El Bosque asociado a palmeras presentó mayor número de 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 Paseriformes. 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 Muymamu. Se identificó 30 especies de **Bentos** correspondientes a cuatro phyllums. 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 46% del total) 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.

Seguidamente, 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 y 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 y está 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 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 red pública y el 30% tiene pozo ciego. En los distritos del área de influencia ubicados en la provincia del Manu, el mayor número de viviendas no cuenta con servicios higiénicos.

## 2.2 Preguntas y comentarios

1. *Participante. No se ha definido cuál es el área de influencia específico según la importancia en el ámbito ambiental y social y económico.*
2. *No se ha visto en la presentación una evaluación del proceso de identificación de especies. Por otro lado, quisiera un análisis biótico más profundo.*
3. *Respecto a la institucionalidad, no se va a poder mitigar los impactos si las autoridades no cumplen, deberían incorporarlas en la participación.*

El área de influencia directa, involucra los 410 Km. de longitud de la carretera y 2 a 3 Km. por cada lado. El área indirecta involucra de 20 a 30 Km. Son 14 mapas elaborados para toda la Línea base, en la presentación vimos 2 mapas, Capacidad de uso mayor y Geomorfología. Mostramos el mapa de uso de la tierra y es parte de la Línea base. Es la identificación de los aspectos antes de iniciar el proyecto. La fotografía satelital nos indica hacia donde estamos avanzando. Volveremos hacer otra evaluación cada 4 años. El monitoreo de cómo está la zona es un compromiso de la empresa.

Mostramos un resumen de la Línea base, mayores detalles por temática sí se han hecho. La información está disponible en el EISA, que las integra en conjunto. Mencioné que el bosque asociado a palmeras es más sensible por la presencia de especies de fauna sensibles.

Si recuerdan los cuadros del aspecto social, figuran todos los distritos; Inambari, Iñapari, Tambopata, áreas de amortiguamiento, áreas protegidas, reserva comunal Amarakaeri, etc. y se han identificado actores sociales distrito por distrito. Esta identificación facilita la comunicación de quienes están presentes y la empresa. En las áreas estudiadas que vieron en las diapositivas, había un número de hectáreas para ganadería, cultivos y las actividades preponderantes, mas adelante presentaremos esta información procesada.

Hemos identificado más del 50% de actores que pertenecen a la sociedad civil, como el vaso de leche, organizaciones de base minera, transportistas, a nivel de cámara de comercio, y presencia de entidades del Estado.

4. *Participante* Sobre los estimados considerados en la elaboración del EISA, ¿Se basan para hacer sus estudios, según el censo último del centro de estadística? porque el punto de migración hacia centros poblados se desconoce. En Mazuko e Inambari hay una migración que aumenta su población 2 veces y también son puntos de paso hacia otros centros poblados. Se estarían basando en censos que han sido calificado como ineficiente por el gobierno.
5. *¿Qué rol está jugando la población en la vigilancia y fiscalización del impacto del medio ambiental?*

No se mostró en la presentación, pero sí se estudio Mazuko, donde se consume más petróleo que aquí en Puerto Maldonado. Esto está considerado en el documento principal; pero no lo hemos presentado. Hemos hecho una encuesta en el eje carretero y en centros poblados para tener información de primera mano, aparte de la información de los talleres anteriores. En cuanto a la segunda pregunta, será respondida más adelante con más detalle. Sobre la migración, si recuerdan los cuadros, el 40% de la población está compuesta por gente migrante que viene del Cusco y también por gente que viene de vacaciones, esta hecho el análisis.

6. *Participante.* Soy aficionado a este tema. Conozco la ruta amazónica desde 1964, cuando había solo trocha. Periodistas limeños dicen que con la carretera se ha cambiado la zona y no es así. A manera de pregunta y recomendación, ¿Se puede calcular la riqueza hídrica de Madre de Dios? Sus estudios lo pueden coordinar con la universidad y sirvan para otros proyectos de desarrollo; también tenemos otros datos como récord mundial de anfibios.
7. *Mencionó como zona de protección en la carretera, ¿Cuánto es y cómo se repondrá en caso se destruyese, por ejemplo, un bosque?*

Las obras se ejecutan sobre el Derecho De Vía - DDV. En la vía existente, el DDV corresponde 24 metros hasta Santa Rosa y 54 metros hasta Iñapari. Luego de culminadas las obras, se hacen actividades de recuperación como obras de revegetación, entre otras, a fin de minimizar los impactos. Asimismo, trimestralmente se presentan informes sobre los niveles de cumplimiento del Plan de Gestión Socio Ambiental de CONIRSA hacia el MTC y mensualmente informes para ser supervisados por OSITRAN. Mayor información esta disponible en la web del MTC.

Quiero agradecer la intervención del profesor. En cuanto a los récord registrados, estos han sido en la reserva de Tambopata y como nuestro estudio está fuera de la zona protegida, no lo hemos incluido. Este bagaje de información está disponible para todos, es un documento público y puede ser usado como material de enseñanza.

Respecto al censo del 2005, la Línea de base social se trabajó con fuentes del 2003 y proyecciones del 2005. Fueron discutidos y no es el censo principal en el estudio. Hay otras fuentes como el de la UGEL, Oficina de Estadística e Informática, Índices de Desarrollo de Centros Poblados, fuentes del PNUD, Ministerio de Economía, Ministerio de Energía y Minas, Ministerio de Transporte y Comunicaciones, etc.

8. *Participante. Faltó un detalle primordial en la Línea de base, el tema de educación ambiental. Debe de estar en nuestro plan de estudio, quisiera se aclare con mayor alcance.*

No está en la presentación; pero sí se han identificado los principales aspectos que deben ser considerados o que la población consideró importante a nivel de encuesta, y sí estaba el tema ambiental. En relación a la educación, se estudió temas como nivel de educación, analfabetismo y otros puntos mencionados. En los talleres de participación se recomendó la educación ambiental para jóvenes y que el Ministerio de Educación es quien debería tomar acción en esto.

9. *Participante. La población apoya el tramo inicial que pasa por Planchón; pero el alcalde de Piedras hace una variante que no apoyamos. Aquí tengo las actas de fecha 4 de marzo, son 5 hojas, donde figuran el alcalde y un ex-congresista. Esta acta no respeta nada. También se hizo otra reunión el 25 de marzo, en donde el pueblo ratifica el trazo inicial y no a la variante. ¿Por donde va a pasar? Ese mismo problema está sucediendo en Alegría y Mavila.*

Para el sector de Mavila y Planchón aún no tenemos el estudio de ingeniería. El trazado lo define el MTC y no CONIRSA. Nosotros en el proyecto original de factibilidad previmos un eje a lo largo de toda la carretera que atraviesa por esos centros poblados y por dentro de la ciudad. Lo hemos presentado conforme a esto y en el camino recibimos una carta del MTC para que estudiemos tres variantes. Fue una orden del MTC que la carretera no pasara por los centros poblados. Para hacer este estudio tuvimos una reunión con la población y manifestaron su oposición; pero también hemos recibido cartas del MTC a favor. CONIRSA solo ha hecho el trazado y el MTC es quien define. Nosotros estamos a la espera de la respuesta del MTC para el trazo definitivo. No está cerrado el tema y es una decisión del MTC.

10. *Participante. Quisiera una explicación, en base a qué documentos han sacado el porcentaje que se tiene sobre alumbrado en Madre de Dios. ¿Esos datos son de Tambopata o Madre de Dios? Si vivimos 44 mil personas y solamente tienen energía eléctrica 12 mil, ¿En que se basa este 88% que mencionan si en todo el eje de la carretera los centros poblados carecen de energía eléctrica?*

Este resultado proviene del análisis realizado para jefes de vivienda del área de influencia, cuyo peso en cada área de distrito, nos da este promedio de toda el

área de influencia. Verificando el estudio por zonas, varía el resultado según cada localidad.

11. *Participante. El Ecoturismo es una actividad principal. ¿En qué medida la obra va a influenciar la biodiversidad?*
12. *Hablaron de indicadores biológicos como protozoarios entre otros, pero, las aves no lo son. ¿Por qué no utilizaron coleópteros, y qué medidas se tomarán a mediano y largo plazo?*
13. *Motelo Negro es una especie en peligro sobre la que hay que tomar especiales medidas de cuidado.*

Los insectos como grupo indicador no se consideraron en el estudio, sólo las temáticas presentadas.

### **2.3 Segunda Parte.**

Se dividió en dos partes 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 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

14. *Participante. Quisiera plantear observaciones sobre lo expuesto y sobre la obra. Estamos preocupados por el tema del medioambiente y aspectos sociales; pero no he escuchado sobre el tema de comercio y el tema del puente que ya se está construyendo. ¿Qué pasaría si la población se opusiera? El inicio de la construcción del puente fue un tema más político. No he escuchado el impacto de la ubicación del puente; pero va a afectar 3 hoteles, 3 colegios, la plaza de armas se tendrá que trasladar, va a afectar varios comercios que generarán un impacto en la economía. La población no ha sido consultada.*
15. *Hay temas de mitigación hacia el medio ambiente; pero no al tema económico, como fortalecimientos de las organizaciones de base. La mayoría no existe como persona jurídica ni tienen la capacidad operativa para atender a sus asociados frente a todo lo que se viene.*
16. *Este es el momento en que se deben mantener las exoneraciones tributarias; la construcción de la carretera permitirá aprovechar mejor la situación.*

Sobre el puente Billingurst, este puente presenta actualmente un EIA que no es materia de este estudio y lo hace el MTC.

Ha habido un estudio de factibilidad para el puente y se hicieron varias consultas públicas con la participación de varias instituciones. Finalmente parece ser que hubo un compromiso de la población de asumir el puente para su propia conveniencia; pero para algunos no lo fue. Luego que el Estudio de Ingeniería Definitivo esté aprobado, recién contaremos con un informe. Es una situación irregular, no se hace así y somos concientes de que la obra está comenzada. Estamos exigiendo a los constructores un plan de gestión y un estudio de evaluación ambiental del entorno para complementar el trabajo de esta carretera que todos lo han pedido. Tratamos de evitar problemas y estamos en contacto con Defensoría para solucionar los conflictos con el tema de la construcción e intervenimos en donde podemos. No contamos con ese EIA. Se determinó una gran cantidad de afectados, este censo esta todavía en análisis y se tendrá que ver que hacer con los afectados. Tal vez algún tipo de apoyo o planes de compensación. Sabemos lo de los hoteles, probablemente los accesos sigan siendo los mismos y se mirara ese tema con detenimiento. El Plan de Crecimiento Urbano no se tomó en cuenta, pero estuvieron todas las autoridades involucradas en el proceso de aprobación. Es un tema abierto, no esta concluido y tampoco el tema de accesos. Se hará de la manera más adecuada para afectar lo menos posible y cuando esté más avanzado el EIA, habrá más reuniones en este tema con la participación de las autoridades locales, MTC y la Sociedad Civil. En el mes de enero, luego del cambio de mando podremos tener mas detalles. Sobre el tema de las exoneraciones tributarias, es algo que está fuera de nuestro alcance.

En relación a las organizaciones de base, hemos realizado una caracterización de estas a lo largo de los talleres y del área de influencia. Un tema que se

discutió como causa de problemas y de instituciones frágiles, es el bajo nivel de presencia del Estado en la zona. Como organizaciones de base no pueden lograr una actividad organizacional importante. Dentro de las recomendaciones en el EISA, está el trabajo institucional que se ha considerado como parte del desarrollo de los gobiernos locales y regionales. En relación a los temas con potencialidades de desarrollo, los tenemos identificados gracias a talleres y encuestas realizados en el área de influencia. Una caracterización adecuada sobre comercio, la existencia de mercados verdes y bionegocios, las potencialidades sobre el capital humano, en relación a los mecanismos para el desarrollo de convivencia cultural, son aspectos que están identificados. Lo otro es crear nuevos mercados para productos no tradicionales. Estas recomendaciones se presentan a las autoridades competentes, nosotros sólo los recogemos y es la Sociedad Civil quien tiene esta responsabilidad para que la carretera se convierta en beneficio para todos.

Sobre la evaluación del desarrollo económico y fortalecimiento de las organizaciones de base, el estudio sí contempla proyectos importantes en la región que dejen ser potenciados, toda vez que van a generar alternativas de desarrollo económico. El INRENA ha presentado proyectos como el ordenamiento del territorio, esto de la mano con la zonificación del territorio de Madre de Dios y las organizaciones de base que cumplen un papel importante.

*17. Participante. El impacto más alto es el incremento de comercio informal y poblacional, ¿Tienen previsto programas o medidas de mitigación? Ya que aumentarán los procesos de deforestación, tala indiscriminada entre otras.*

*18. ¿Con qué frecuencia se realizará el monitoreo?*

El concesionario también debe hacer seguimientos de imágenes satelitales y actualizarlo cada 5 años.

La dirección general del plan de ordenamiento territorial fue generada para mitigar todo lo que es la gestión ambiental y social de los impactos por la carretera y evitar el crecimiento informal de la zona urbana en especial en zonas adyacentes.

Además de la información prestada por el consultor en el aspecto demográfico y de vegetación, desde ahora hacemos un esfuerzo para evitar migración por expectativas laborales. Estamos evaluando nuestra participación en las propuestas hechas por las ONG's, una de las cuales se refiere al monitoreo de impacto ambiental. Este esfuerzo no nos compete a nosotros pero estamos participando.

*19. Participante. Hemos escuchado algunas ponencias de porqué no se hizo antes la ejecución de la obra. El tema burocrático siempre ha sido dañino para acá, si esperamos nunca vamos a construir nada, hay que terminar ya que es el futuro de Madre de Dios. No estoy diciendo que se deba atropellar, solo digo que Madre de Dios siga el boom de crecimiento. Sin embargo, no es un proyecto de hace 5 años, sino hace 20 años. Yo fui*

*invitado por el congreso hace 18 años para la construcción de este puente. Es lógico que en este transcurso se fortalezcan las instituciones del gobierno. Los consultores nos han hablado de la Interculturalidad, mercados y productos, ¿Cuáles son las recomendaciones que hacen al Estado y a las instituciones particulares para el desarrollo futuro de la región?*

Hemos recogido las proposiciones en distintos temas. Por un lado, las preocupaciones de nativos sobre la creación de reservas naturales, tema de saneamiento de propiedad, desarrollo de lengua bilingüe, sobre los recursos naturales y medicinales y la difusión de esto es para la generación de valor agregado en productos innovadores para el biocomercio, no solo en el mercado extranjero sino como reconocimiento del producto peruano. La Interculturalidad atraviesa la diversidad de 53 lenguas Interlingüísticas y las exclusiones que se producen atraviesan el meollo de lo que es el país. Esto va más allá hacia políticas de estado. Son recomendaciones que pueden poner un grano de arena a lo que podría ser un país multicultural. Hay posibilidades de acceder a mercados de población que puede venir por turismo. La participación directa de la propia población y el procesamiento de otros tipos de cultivo como la palma, el aceite de palma y otros, hace que formemos parte de la competitividad mundial. Otro tema en relación con esto es el procesamiento de peces como enlatados.

Madre de Dios tiene productos líderes como la castaña, al ser un recurso que solo existe en esta zona del país, queda en la responsabilidad de las autoridades generar el acceso para que este producto se reduzca en costos de transporte y dar viabilidad a los productos estratégicos.

Ante la llegada de la carretera, hay víveres que se pueden adaptar a la zona y luego poder cosecharlos. No es un temor que los productos brasileros vengan, más bien podremos también ofrecerles nuestros productos, recursos forestales, para otros lugares como el mercado chino y tener mayores alternativas. El convenio que INRENA y CAF tienen, se puede aprovechar para hacer el desarrollo auto sostenible de la región, mediante propuestas coherentes.

*20. Participante. Me quedó una preocupación, en este estudio no se ha presentado una matriz de impactos como tiene todo estudio para que nos muestren los efectos negativos en relación a los efectos del polvo, viento, etc.*

*21. Se dice que el proyecto está apoyando otros programas. Deberían mencionarse cuales son las responsabilidades que se están produciendo para poder exigir su cumplimiento.*

*22. Otro punto no se ha mencionado es el mantenimiento mecánico; ¿Dónde se deposita el aceite que se cambia de las maquinarias?*

En el EISA sí presenta la matriz de evaluación de impacto ambiental en las distintas etapas. Las matrices comprenden 8 páginas extensas que no se

podrían proyectar. En la página web están todas estas matrices. Sobre los controles de la calidad del aire, esta se ha realizado a lo largo de la vía en una superficie arcillosa. En Santa Rosa, se exceden los valores permisibles de aire; pero esto va a disminuir por la pavimentación.

El mantenimiento de la maquinaria es hecho en talleres propios de CONIRSA y el aceite es acopiado adecuadamente de acuerdo con la legislación actual. Los desechos como aceite, pilas, lámparas y otros son transportados por una empresa especializada y luego enviados a Lima, nada se queda aquí.

*23. Participante. Estamos en una audiencia en donde no se debe permitir que los consultores nos envíen a una página web, sobre todo cuando hay una serie de preocupaciones en temas de mitigación.*

*24. Hay proyectos que se pueden ejecutar, pero no se sabe a quien presentarlos. Se necesita fortalecer las organizaciones y hay propuestas en ese sentido. ¿Qué se va hacer en el tema de capacitación a las organizaciones de base?*

Todo efecto negativo producido por CONIRSA, es responsabilidad de CONIRSA. Significa que debemos regresar a la calidad de medio ambiente que se tenía antes. Si generamos residuos en cantidad, es nuestra responsabilidad su tratamiento, transporte y destino, incluyendo los residuos peligrosos. La responsabilidad de CONIRSA es corregir los efectos negativos en su actuación en la región. También hay acciones preventivas y correctivas para accidentes y situaciones no previsibles. Por eso también hay planes sobre estos riesgos y tenemos un área que estudia especialmente esto. Todo es hecho bajo control y sitios adecuados. Trabajamos en estos programas para que nuestra acción no genere daño ambiental y social; pero hay otras preocupaciones morales y sociales que nos involucran en proyectos sociales de mayor alcance. Invito a Sr. Richard Díaz para hablar sobre este tema.

Quiero explicar que estamos yendo más allá de nuestro contrato. Tenemos obligaciones por normas legales y contractuales por nuestra presencia en la región. Pero nosotros vamos mas allá pensando en ¿Que pasará cuando no estemos? Tenemos un compromiso moral y ético. Hemos trazado programas y practicas sobre el concepto de responsabilidad social y hemos tocado puertas a instituciones locales para hacer alianzas estratégicas en fortalecer el desarrollo auto sostenible para cuando la concesión entre en la etapa de administración de la carretera. Hay cuatro aspectos que se han identificado a lo largo del 2007. Primero, educar en temas transversales como educación y salud. Con la participación de instituciones como INRENA, SENATI y FONCODES se va hacer capacitaciones en estos temas. Ya se está haciendo una agenda y acondicionando una unidad móvil especialmente para la capacitación, formación, fortalecimiento de capacidades y otros temas puntuales. Esta unidad móvil ira pueblo a pueblo. En el segundo semestre de 2007, entramos en campañas de salud como oftalmología, vías respiratorias, dental, etc., a través del tiempo de ejecución de la obra. Todo esto con la

finalidad de generar una base social con capacidades básicas para luego entrar en el tema principal de sostenibilidad como el ecoturismo. Primero tratamos el tema de fortalecimiento que comente, luego enseñar a nuestros trabajadores locales cómo deben comportarse ante el flujo turístico. Dependiendo como respondan en la capacitación, abordaremos otros programas y entraremos en lugares estratégicos para hacer miradores, lugares de descanso, etc. y así generar esos espacios con ventajas comparativas, donde el poblador tenga esta actividad propia en la zona. Se está todavía trabajando y ya ha sido expuesto otros lugares como en Iberia, Iñapari o en Mazuko que lo expuse hace unos días. Se trata de una visión compartida con los lugareños para un desarrollo sostenible y no sea solo una carretera para ver pasar carros. Esto para Cusco y Madre de Dios, unidos en un concepto de ecoturismo.

Nota del facilitador. Se proyectó una hoja de cálculo con una matriz de impactos.

Sobre las matrices, estoy mostrando una serie de hojas, como ven en la columna izquierda, están los aspectos identificados como impactos en los medios Físico, Biótico, Socio ambiental, entre otros. También identificamos el nivel de impacto determinado por los diferentes especialistas, como Fauna, Vegetación, Suelos entre otros. Como ven, es extenso y difícil de observar en la proyección. Ampliando la imagen, a manera de ejemplo, tenemos la evaluación de los impactos, la simbología a lo largo de la vía, como fuentes de agua. Se ven en distintos Km. de la carretera con taludes, ingeniería, revegetación para mitigar estos problemas. Sobre la calidad del aire, hay zonas en donde hay un impacto negativa muy bajo.

*25. Participante. Nosotros hemos trabajado y preparado un plan de desarrollo hasta el 2021 y en el diagnóstico hemos determinado que el gran problema en la zona es que las capacidades y potencialidades del distrito de Inambari es deficiente. Una de las causas el analfabetismo. Hemos hecho el trabajo en relación a capacidades y por medio del comité de buena vecindad, lanzamos un proyecto sobre un corredor eco turístico del Km. 69 al puente Inambari. Contamos con el apoyo de la población. Si presentamos un plan de desarrollo eco turístico ¿Es factible?*

*26. Se tiene un registro de las capacidades alrededor del proyecto eco turístico. Nosotros estamos en esto hace un año.*

*27. ¿Cuánto es la inversión que estaría costando este plan de desarrollo mostrado y cuánto tienen destinado para esto?*

La mejor garantía de que estos planes van a ejecutarse, es que están creciendo desde abajo con los estamentos sociales de los distritos y construido con los actores sociales de cada distrito. Esto se irá fortaleciendo y tengan la garantía con las muestras que damos de talleres pilotos en el tema turístico, tendrá un desarrollo pleno. Hablar de montos es prematuro aún, recién estamos juntando los proyectos y la agenda. Primero queremos tener la figura

completa sobre los temas de fortalecimiento de capacidades, salud y educación. Ya estamos iniciando los talleres, no tengo una cifra en la cabeza; pero sí tenemos el compromiso político de los más altos niveles de la empresa de que esto se hará y el amparo económico esta garantizado.

*28. Participante. Estamos trabajando en el tema de ecoturismo y vinimos para ver el EISA. Esperemos que no haya muchas observaciones, ya que iniciaron a destiempo la obra. Tal vez no sea oportuno este momento, ya que actualmente está lloviendo, vienen aludes, rocas; por ejemplo la muerte por impacto de piedra a un chofer, incluso familiares que se han estado quejando.*

*29. En cuanto a Mazuko y la actividad aurífera, esto causa contaminación y no hay tanto control, ni se le hace muchas observaciones; pero están contaminando. En relación a la carretera, ya hay una capa asfáltica y posiblemente lo tengan que volver hacer. Esto puede afectar las casas de los pobladores, ¿Cómo manejarán esto?*

*30. La cantera colindante en 2 de Mayo, hay un señor que tiene su denuncia minero y ya ha acumulado material minero; creo que con el diálogo podemos llegar a un acuerdo y entendimiento.*

*31. Pedimos reunirnos con El Sr. Richard y sentarnos en la mesa para dialogar sobre otros programas o proyectos como artesanía por ejemplo, que puedan servir a otras zonas.*

Respecto a fisuras en las viviendas, no hemos recibido ningún comentario o queja; de haberlo nos lo alcancen. Sobre 2 de Mayo, estamos en negociación y el propietario no quiere ceder. No vamos a ingresar hasta mientras no haya un acuerdo.

No hay capa asfáltica, lo que hay es una capa de hormigón y esta previsto una cuneta.

Los trabajos de compactación con equipos, no son tan grandes que deban afectar. Si hubiese alguna afectación, CONIRSA la reparará.

*32. Participante. Somos como 60 asociados, ¿Qué pasará con nuestra asociación que trabajamos haciendo transporte a través del río?*

Ya hemos desarrollado talleres específicos en el centro poblado de El Triunfo y fue analizada esta propuesta, ya que por efecto de la construcción del puente y la carretera, esta asociación de transporte fluvial tiende a desaparecer; pero no quiere decir que no pueden hacer turismo fluvial. Incluso hicimos ese ensayo para que se generen más alternativas, de lo contrario, se deben generar otras actividades.

WALSH hizo el esfuerzo de dar a conocer la construcción del puente, nosotros los de CONIRSA no estamos haciendo el puente; deberá ser contestada en una audiencia específica para el puente.

*33. Participante. Existe un programa INRENA – CAF para mitigar impactos. Quería acotar si está en relación al EISA, como elemento legal e instrumento factible y para que los diversos actores puedan intervenir, debe ser útil la información. Existe una información que necesita manejar en relación con la implementación de la obra, que es importante para actuar con otros sectores como minería, forestal, etc. Es muy complejo el tramo de la carretera que está entre un circuito de dos áreas protegidos y bosques importantes. ¿Esta calidad y el detalle de la información, lo define WALSH, CONIRSA o DGASA? Porque esto permitirá acortar el tiempo para levantar las observaciones.*

La función de DGASA es de evaluación, supervisión y aprobación y se hace sobre la base normas legales que se generan en nuestra base. Están adecuados al EISA y a la información previa al proyecto. Esto se hizo con la condición de los estudios de ingeniería. Tenemos nuestros propios estándares y acuerdos con CONIRSA. En ese sentido, el estudio definitivo sobre un EISA más completo, depende de los Términos de Referencia – TdR. Para que se cumplan y sean suficientemente buenas, somos nosotros y otras entidades como INRENA o INC, que según sus perspectivas lo observan y tenga la información un buen alcance, además de los aportes de ustedes en los talleres. Esto lo hace bueno y útil, y finalmente nosotros somos formalmente quienes lo aprobamos.

Preocupados con una buena construcción lógica sobre el documento del EISA, estamos en coordinación con distintas instituciones. No hay condicionamiento con el programa INRENA – CAF.

*34. Participante. En Ingenio dieron a conocer unas fuentes de datos estadísticos para la cobertura vegetal, ¿Cuantifican los impactos ambientales en distintos aspectos?*

*35. ¿En que parte de la carretera se genera mayor impacto? Y*

*36. ¿Qué actor tendrá mayor impacto y como son las medidas de mitigación?*

Sobre el análisis de la cobertura vegetal, hicimos una evaluación con imágenes satelitales de los años 1990, 2000 y 2005. Fue un análisis bastante general de solo la cobertura. El análisis profundo y detallado fue hecho por una profesional en botánica.

Como se mostró en la matriz, es a lo largo de los 410 Km. que se evalúan los impactos como calidad de agua, las zonas de las canteras de río, los sedimentos, el aire, las zonas de funcionamiento de las plantas industriales, es decir, se hace una serie de monitoreos para el cumplimiento de las normas

pactadas y depende de las actividades que se desarrollen a lo largo de la vía. Por ejemplo, entre el Km. 300 y 308 hay zonas con riesgo de inestabilidad por taludes fuertes, alteración de la zona por caída de material o pertrechos para evitar estas caídas, zonas de canteras, depósito de material excedente, para lo cual se hicieron inspecciones con una serie de especialistas para determinar si procede en INRENA.

Para complementar lo dicho, se han identificado las zonas de mayor impacto entre los Km. 300 - 310 y los Km. 330 - 340, donde hay voladuras, taludes y desmonte. Hay zonas puntuales, como la quebrada 2 de Mayo entre otras. Todo esto está en la Línea base física. Son sectores que requieren mas manejo sea por el aspecto físico como los mencionados o biológico como humedales que hay yendo hacia Iberia.

La matriz que utiliza el consultor es más cualitativa, existen otras metodologías con enfoque integrado que permite definir el lugar de impacto y cuidados a tener. El análisis que la participante mencionó, no está y sería importante señalar ese impacto eco sistémico.

Por otro lado, hemos estado escuchando sobre el estudio de impacto ambiental y que esto se inició hace 2 años. Hubo distintas consultas públicas, participaron mas de 4000 personas, 9 programas participativos que recogieron información de la población civil y tiene un compromiso para el Perú e INRENA por la cercanía de áreas protegidas, la administración forestal que va a ser ejecutado por el Ministerio de Energía y Minas y sobre otras instituciones que están participando como INDEPA y gobiernos regionales. CAF apoyará al gobierno del Perú y al consorcio constructor para que esta obra sea en beneficio de los pobladores, y por eso nuestra presencia.

*37. Participante. En la matriz debería verse un resumen de los puntos mas críticos y vulnerables que se tienen que manejar.*

Los niveles de impactos identificados por las metodologías cualitativas y cuantitativas, se realizaron en base a criterios de especialistas y determinamos su importancia. Con el Plan de Gestión se están dando respuesta a todos estos impactos. Las soluciones se hacen de acuerdo a la situación que ocurriera, por ejemplo si hay un cuerpo de agua que se presenta en la obra.

*38. Participante. Han presentado datos de especies e índices como 12.2 ¿Qué significa esto?, En bosques por ejemplo.*

Más que un número total, es como se distribuye en la región encontrada. Con esto se puede determinar como se afectaría la especie sea en bosque con mayor incidencia o bosque con menor incidencia.

Con respecto a la calidad del bosque, nos puede indicar una mayor concentración según el número de especies.

*39. Participante. Madre de Dios no tiene interculturalidad, cómo es que podría o ha hecho la propuesta a una entidad nueva de Madre de Dios*

40. *En relación al puente Billingurst, decirle al MTC ¿Qué programa de responsabilidad social tiene con respecto a la comunidad que esta siendo afectado?*

41. *He escuchado las preguntas y me extraña que haya especialistas entre el público que hablan de porcentajes cuando podrían integrarse al equipo o brindar información que ellos tienen. Podrían ayudar al Estado para que cueste menos este proceso, lo que se busca es participación ciudadana. La prensa busca la mejor verdad y las ONGs no aportan a la población. Deberían compartir los estudios que tienen. La responsabilidad del periodismo es buscar la mejor verdad y sea más equitativa la participación.*

Hay caracterización cultural en la población y los problemas señalados, sin embargo una de las recomendaciones presentadas por la propia población en el convenio INRENA – CAF, es que hay un componente de desarrollo económico sur, desarrollo regional y local. Coincidimos que es de alta relevancia.

42. *Participante. Felicito al equipo de consultores que están respondiendo las preguntas. El gobierno ha tratado de proteger el medio ambiente y siempre hay impactos ambientales. La tarea de cuidar es de todos. Yo soy agricultor, camino 15 Km. diarios y veo el esfuerzo de CONIRSA para cumplir el contrato. Trabajan con lluvia; pero me da pena que en el ambiente, haya plásticos, botellas de gaseosas vacías o gotitas de aceite de sus maquinarias. En recompensa, la empresa nos da capacitación*

43. *¿Cuándo comienzan estas capacitaciones? Queremos la capacitación en productos no tradicionales para exportación. Ambos hacemos impacto ambiental y queremos que cumplan con esa capacitación de productos de exportación.*

La capacitación ya empezó. Los empleados de CONIRSA están recibiendo esta formación. Si están quedando resto a lo largo de la carretera, vamos a verificar esto. Podemos hacerlo, ya que escribimos el nombre del capataz en los botes de la zona y si hay restos con el nombre del responsable, vamos a corregir y sancionar en esto. No podemos impedir; pero sí podemos corregir.

44. *Participante. Nuestra preocupación es recuperar el potencial de Mazuko para formar un nuevo departamento y distrito y trabajar en todas las áreas de manera ordenada. Sobre el EISA, quisiera comentarles que sobre el sector que se están realizando la obra, el agua se consume por gravedad y no hay reservorios ¿Cómo va a quedar?*

45. *¿Cómo se realizarán los desagües, pozos sépticos por el tiempo que trabajan en la zona de obra?*

46. *Las descargas eléctricas por rayos son fuertes, han habido muertos por este motivo. ¿Pueden apoyar a los centros poblados con pararrayos con*

*conexión a pozo- tierra hecho por especialistas? Hay pozos pequeños y no se da abasto.*

*47. Participante. Hay muchos pedidos, nosotros los del centro poblado COMARU pedimos que debe de estar bien conservado y mantenido la carretera.*

*48. Participante. Breve respuesta al periodista, recientemente se ha realizado un foro de conservación donde todas las organizaciones ambientales hemos presentado nuestros programas y proyectos a fin de que a futuro podamos coordinar. Brindamos CDS sobre esto.*

Sobre el tema de agua y desagüe, la carretera pasa por algunos centros poblados y encontramos tuberías existentes, que las cambiaremos si es necesario.

El agua pasa por procesos terciarios antes de ser vertidos. Los pozos sépticos son pequeños y son tratadas con cal. Luego lo enterramos y nos vamos a otro sitio.

Algunas acciones que tomamos, debemos tener la orden del MTC y estar dentro del proyecto.

En el discurso de cierre de la Audiencia Pública, la directora de la DGASA, Antro. Paola Naccarato, señaló este acontecimiento como un día de trabajo interesante e importante para todos los presentes por sus intervenciones y aportes, los cuales han sido anotados con el compromiso de ser incorporados y considerados en el EISA final. Resaltó que en este día sábado, el objetivo fue conocer más sobre el EISA junto con la participación de todos los asistentes. Finalmente, se despidió deseando un buen fin de semana para todos.

## **IV. Anexos**

4.1 Lista de asistentes

4.2 Presentaciones de los expositores