



## 5. Pueblos y áreas de conservación comprometidas

Estas son las áreas naturales protegidas (ANP) afectadas por los 5 tramos del Corredor Vial.

Superposición con Áreas Naturales protegidas					
Categoría de protección / Nombre	Norma de creación	Ubicación	Área Aproximada hectáreas	Riesgo	Distancia entre la vía y el ANP
Reserva Nacional <a href="#">Tambopata</a>	D.S.N°048-2000-AG	Región Madre de Dios	274 690	Muy elevado	7.5 Km.
Reserva Nacional <a href="#">Salinas y Aguada Blanca</a>	D.S.N°070-79-AA	Región Arequipa y Región Moquegua	366 936	Moderado	
Parque Nacional <a href="#">Bahuaja Sonene</a>	D.S.N°048-2000-AG	Región Madre de Dios y Región Puno	1 091 416	Muy elevado	5 Km.
Reserva Nacional <a href="#">Pampas Galeras</a>	R.S.N°157-A	Región Ayacucho	6 500	Moderado	
Parque Nacional <a href="#">Manu</a>	D.S.N°644-73-AG	Región Cusco y Región Madre de Dios	1 716 295.22	Moderado	
Reserva Comunal <a href="#">Amarakaeri</a>	D.S.N° 031-2002-AG	Región Madre de Dios	402 335.62	Muy elevado	34 Km.
Reserva Nacional <a href="#">Titicaca</a>	D.S.N°185-78-AA	Región Puno	36 180	Moderado	
Santuario Nacional de <a href="#">Ampay</a>	D.S.N°042-87-AG	Región Apurímac	3 635.50	Moderado	
Santuario de Mejía <a href="#">Lagunas de Mejía</a>	D.S.N°015-84-AG	Región Arequipa	690.60		
Parque Nacional <a href="#">Alto Purús</a>	D.S.N°040-2004-AG	Región Ucayali y Región Madre de Dios	2 510 694.41	Elevado	
Parque Nacional <a href="#">Madidi</a>	D.S. N°24.123	Departamento de La Paz (Bolivia)	1 880 996	Mínimo	
Reserva Nacional de Vida Silvestre Amazónica <a href="#">Manuripi</a>		Pando (Bolivia)	747 000	Elevado	

Fuente: Cuadro básico de Marc J. Dourojeanni. ICAA ha incorporado las normas de creación de las áreas y los enlaces a páginas web que contienen mayor información sobre las áreas.

En el caso del cuadro siguiente sólo se incluyen las comunidades nativas afectadas por la construcción del Tramo 3 del Corredor Vial Interoceánico Sur.

Superposición con Comunidades Nativas						
Familia Lingüística	Etnia Mayoritaria	Nombre	Ubicación Madre de Dios	Población N° de habitantes	Área aproximada hectáreas	Situación legal del territorio
<b>Harakmbut</b>	<b>Harakmbut</b>	<b>Boca del Inambari</b>	Tambopata, Laberinto	105	6 731	Inscrito en 1984 y titulada en 1986
<b>Pano</b>	<b>Arazaire</b>	<b>Arazaire</b>	Tambopata, Inambari	85	658	Titulado en 1977
<b>Harakmbut</b>	<b>Pukirieri</b>	<b>Kotsimba</b>	Tambopata, Inambari	82	28 606	Inscrita en 1992 y titulada en 1996

<b>Tacano</b>	<b>Ese'Eja</b>	<b>Shiringayoc</b>	Tambopata, Laberinto	64	12 045	Inscrita en 1984 y titulada en 1998
<b>Arawack</b>	<b>Piro,</b> autodenominados Yine (sub grupo de parentesco Luchitireni)	<b>Bélgica</b>	Tahuamanu, margen derecha del río Acre	80		No inscrita ni titulada

Elaborado por ICAA-GTI.

Fuente: Sistema de Información sobre Comunidades Nativas de la Amazonía Peruana (SICNA) del Instituto del Bien Común (IBC), Estudio de Impacto Ambiental del Tramo 3 del Corredor Vial Interoceánica Sur, OEA - Informe de Diagnóstico Regional Integrado del Proyecto Binacional de Integración Fronteriza "Plan de Desarrollo de las Comunidades Fronterizas Peruano-Brasileñas Iñapari-Assis Brasil"

## 6. Alcance del proyecto

Parte de los 2 586 Km. de vías serán rehabilitadas y otra parte, construidas; luego serán administradas bajo la modalidad conocida como BOT (*Build, Operate and Transfer* o Construye, Opera y Transfiere).

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú anunció que la conclusión del Tramo 3 del Corredor Vial Interoceánico Sur está prevista para el año 2009.

## 7. De las empresas

El siguiente cuadro presenta la información sobre las empresas de los 5 tramos del Corredor Vial.

### Convocatoria Peruana al Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión de las Obras y el Mantenimiento de los Tramos Viales del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil. Inicio: 19 de enero de 2005

Tramo	Empresas Ganadoras	Conexiones Programadas	Km. asfaltados	Km. no asfaltados	Publicación de Contrato	Fecha de Adjudicación del Contrato	Monto de la obra (millones US\$)	Estado del proyecto (Avances a diciembre 2007)
1	Consortio Survial S.A. integrado por Graña y Montero, JJ Camet Ingenieros Civiles y Contratistas Generales (Perú).	San Juan de Marcona-Urcos	763	0	27/01/06	29/08/ 07 (Fir: 23/10/ 07)	98.9 a la firma del contrato	Entrega del área de concesión el 5 de diciembre de 2007.
2	Consortio Concesionario Interoceánica Sur Tramo 2 y 3 (CONIRSA), integrado por las empresas	Urcos-Inambari	0	300	13/06/05	23/06/05	205	Construcción de 83 Km.
3	Odebrecht (Brasil), Graña y Montero, J. J. Camet e Ingenieros Civiles y Contratistas Generales (Perú).	Inambari-Iñapari	0	403	13/06/ 05	23/6/05	317	Construcción de 113 Km.
4	Consortio INTERSUR, integrado por las empresas Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão y Camargo Correa (todas del Brasil)	Inambari-Azángaro	0	306	13/06/05	23/06/05	172	Construcción de 130 Km.
5	Concesionaria Vial del Sur S.A. integrada por Hidalgo e Hidalgo SA, Construcción	Ilo-Juliaca; Matarani-Azángaro; Puente Gallatini-Humajalco	752	62	27/01/06	29/08/ 07	135	Entrega del área de concesión el 7 de diciembre de 2007.

**Convocatoria Peruana al Concurso de Proyectos Integrales para la Concesión de las Obras y el Mantenimiento de los Tramos Viales del Proyecto Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú-Brasil.**  
**Inicio: 19 de enero de 2005**

Tramo	Empresas Ganadoras	Conexiones Programadas	Km. asfaltados	Km. no asfaltados	Publicación de Contrato	Fecha de Adjudicación del Contrato	Monto de la obra (millones US\$)	Estado del proyecto (Avances a diciembre 2007)
-------	--------------------	------------------------	----------------	-------------------	-------------------------	------------------------------------	----------------------------------	--

Administración SAC y Conorte SA.

**Costo Total**

298

Fuente: En base a cuadro inicial de BICECA al cual se han incorporado datos sobre las empresas ganadoras de las concesiones, los montos que están comprometidos en cada tramo y los avances en cada tramo a diciembre de 2007.

## 8. Financiamiento y Presupuesto

El 5 de noviembre de 2004, los Presidentes de Perú y Brasil se reunieron en ocasión de la XVIII Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Grupo de Río, a efecto de tratar asuntos relativos a la asociación estratégica entre ambos países, y en particular a la integración física de sus respectivos territorios. Ambos mandatarios acordaron la construcción inmediata de la Carretera Interoceánica Iñapari – Puerto Marítimo del Sur que integraría los territorios del Perú y Brasil, con una inversión de US\$ 700 millones, los cuales serían financiados mayoritariamente por el gobierno de Brasil hasta por un monto de US\$ 417 millones y la Corporación Andina de Fomento (CAF) con el Gobierno del Perú el financiamiento complementario<sup>1</sup>. Por tanto, inicialmente, el financiamiento se dio de la siguiente manera:

Entidad financiadora	Objetivo	Monto del financiamiento
1. <a href="#">Banco Nacional de Desarrollo de Brasil (BNDES)</a>	Construir el tramo de la vía entre Acre y Cuzco.	US\$ 400 millones (2004)
2. <a href="#">Corporación Andina de Fomento (CAF)</a>	Facilitar el inicio de la construcción de los tramos 2, 3 y 4.	US\$ 270 millones (2004)
3. <a href="#">Corporación Andina de Fomento (CAF)</a>	Financia el tramo 2 (US\$ 83 mll.) y el tramo 3 (US\$ 128 mll.)	US\$ 211 millones (2006)

Posteriormente, de manera oficial se anunció la cifra de US\$ 892 millones como costo total aproximado para la construcción del Corredor Vial Interoceánico Sur; sin embargo algunos expertos han afirmado que sólo la ejecución de las obras de los tramos 2, 3 y 4 que conforman el proyecto, representan una inversión aproximada de US\$ 810 millones y las obras de los tramos 1 y 5 representan una inversión de aproximadamente US\$ 199 millones. Esto da un total de aproximadamente US\$ 1009 millones en total, sin incluir el monto que representa el Puente Billinghamst.

Para inicios del año 2008, la prensa comunicaba que el Corredor Vial Interoceánico Sur costaría 40% más de lo previsto en el año.

<sup>1</sup> Tomado de <http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/integracion/interconexion.htm> y precisado por ICAA.

### Se invirtieron US\$ 295 millones para el asfaltado de 327 kilómetros de la Interoceánica Sur

Lima, dic. 31 de 2007 (ANDINA).- En el área de concesiones en transporte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) informó que destaca la inversión de 295,3 millones de dólares para el asfaltado de 327 kilómetros del Corredor Vial Interoceánico Sur, el cual permitirá conectar los puertos de Ilo, Matarani y San Juan de Marcona con las ciudades brasileñas de Río Branco y Cuiabá.

En el tramo 2 (Urcos – Inambari) se han asfaltado 83 kilómetros entre las localidades de Ccatcca y Ocongate, los cuales han requerido una inversión de 119,5 millones de dólares.

En tanto, en el tramo 3 (Inambari – Ñapari) se han asfaltado 113 kilómetros entre las localidades de Mavila, Iberia e Ñapari (frontera con Brasil) que han requerido una inversión de 111,8 millones de dólares.

En el Tramo 4 (Inambari – Azángaro) se han asfaltado 131 kilómetros entre las localidades de Azángaro y Macusani, en los que se ha invertido 64 millones de dólares.

En cuanto al tramo 1 (San Juan de Marcona – Urcos) se efectuó la entrega del área de concesión el 5 de diciembre; y en el tramo 5 (Matarani – Azángaro – Ilo - Juliaca) se ha efectuado la entrega del área de concesión el 7 de diciembre.

El Corredor Vial Interoceánico Sur tiene una importancia fundamental para la integración y desarrollo económico-social de 5,7 millones de habitantes de Madre de Dios, Puno, Cusco, Arequipa, Apurímac, Ayacucho, Moquegua, Ica y Tacna. (...)

### Perú: Interoceánica costará 40% más de lo previsto inicialmente

Lima, Perú | jueves, 03 de enero de 2008, por Equipo de Prensa, Business News Americas

La construcción de la carretera peruana IIRSA Sur costará un 40% más que el precio proyectado inicialmente, indicó el presidente del regulador de transportes Ositran, Juan Carlos Zevallos, según el periódico local Gestión.

El aumento del precio se produjo porque la carretera se ofreció en concesión luego de que las autoridades llevaran a cabo solamente estudios de prefactibilidad, con lo que la concesionaria debió realizar los análisis de factibilidad, dijo el funcionario.

Zevallos advirtió sobre esta situación a otras autoridades en mayo. Ya se ha completado un 30% de la construcción de la carretera, según Ositran y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) del país.

Las concesionarias de la carretera pretenden invertir más de US\$800mn para finalizar las obras, pero la iniciativa se enmarca dentro de una sociedad público-privada, con lo que el aumento del precio también afectará al Estado.

El funcionario instó a las autoridades a tomar el incidente como una lección para futuros procesos de concesión. Una de las causas principales del aumento en el precio es la falta de estudios de suelo y geológicos, que son absolutamente necesarios antes de lanzar un proceso de concesión por una carretera, sostuvo.

Las obras de la carretera IIRSA Sur incluyen la construcción de los tramos 2, 3 y 4, todos concesionados durante el 2005. La iniciativa conectar el sur de Perú con Brasil. El tramo 2 incluye la pavimentación de unos 300 Km. de vía y costará US\$ 263 millones. El tramo 3 se extenderá por 403 Km. y tendrá un presupuesto de US\$ 332 millones, mientras que el tramo 4 –de 306 Km. de longitud- requerirá una inversión de US\$215mn. De acuerdo con Ositran, se está desarrollando en Perú un total de 6 000 Km. de carreteras en el marco de contratos de concesión.

### GTI Noticias N° 13

Lima, Perú | miércoles, 20 de febrero de 2008

“(…) una acción gubernamental importante fue sobre la Carretera Interoceánica Sur del Perú. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones decidió inicialmente la suspensión temporal de la ejecución de las etapas restantes de los tramos 2, 3 y 4 de la carretera ¿El Motivo?: A la fecha, cuando está por culminar la primera etapa de la obra, el presupuesto de US\$ 810 millones ya ha sido excedido en US\$ 265 millones.

Odebrecht anunció, sin embargo, que esperaba culminar la obra en el 2009, es decir un año antes de lo previsto para poder movilizar equipos y maquinarias a otros proyectos de infraestructura.

Adicionalmente, sobre el tramo 5 de la misma carretera el Ministerio de Transportes y Comunicaciones también anunció la realización de los análisis de los impactos socioambientales que causará su construcción.

Al parecer los montos excedentes serán procurados por las concesionarias en el mercado de capitales, con lo cual se confirma el hecho que no está concluido el tema de la recaudación de fondos para la ejecución de las obras. (…)”

## 9. Estudios realizados <sup>2</sup>

*Tomado del Estudio de caso sobre la Carretera Interoceánica en la Amazonia Sur del Perú preparado por Marc J. Dourojeanni*

Una serie de estudios (9 en total) fueron desarrollados entre 1994 y 1999 sobre trechos de la Interoceánica hasta la costa. Algunos fueron a nivel de factibilidad y otros fueron definitivos. El estudio de prefactibilidad del conjunto de la obra fue concluido en 2003 y el de factibilidad en 2004, habiendo sido aprobado ese mismo año por la autoridad nacional de carreteras, Provías Nacional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Se trata de un estudio voluminoso (60 volúmenes y 28,000 páginas) que analizó tres alternativas y que fue considerado suficiente por la entidad estatal promotora de las inversiones, Proinversión; ha sido la información base para licitar la concesión de los trechos 2, 3 y 4. No existen, a la fecha, estudios definitivos o de ingeniería.



El estudio de factibilidad contiene un capítulo ambiental relativamente amplio y diversos anexos. Este capítulo, que está dedicado casi exclusivamente a los impactos directos previsible, no configura un Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Por ese motivo Proinversión, por demanda de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA) del MTC, desarrolló, en las bases para la licitación de las concesiones de las obras, términos de referencia bastante detallados para la realización de un verdadero EIA. Aunque detallados y bastante adecuados, los términos de referencia también se concentran en los impactos directos, lo que responde a la normatividad del sector transporte.

<sup>2</sup> En esta sección se incluyen fotos de Thomas Muller.



Por otra parte, el contrato de Proinversión con las concesionarias faculta el inicio de las obras mediante la realización de EIAs de impacto directo parciales (por etapas). Así fueron realizados EIAs de la etapa Urcos a Camanti (68 Km.), en el distrito cuzqueño de Quispicanchis, y desde un poco antes de Puente Inambari hasta éste (35 Km.) en el tramo 2, de Puente Inambari a Villa Santiago (25 Km.) y de Maranguape a Ñapari (100 Km.) en el tramo 3. Estos estudios parciales, que abarcan en cada tramo algo más de 100 Km., fueron preparados por la firma Walsh Perú S.A. y han sido aprobados por la DGASA en marzo de 2006, permitiendo el inicio de las obras pocos días después. Está previsto que la acumulación de los EIAs parciales en las tres etapas previstas concluirá en un EIA integral y completo. Queda así claramente establecido que las obras han sido iniciadas sin disponer de un EIA del proyecto como un todo. Éste estará disponible cuando las obras estén muy avanzadas.

### Estudios Ambientales para el Tramo 3 del Corredor Vial Interoceánico Sur

De acuerdo con la legislación peruana, las obras o actividades que puedan ocasionar efectos negativos directos o indirectos previsibles en el medio ambiente físico y social, a corto y largo plazo deben presentar un Estudio de Impacto Ambiental (EIA) previamente al inicio de sus operaciones. En cumplimiento de este mandato, el MTC aprobó los *Términos de Referencia para realizar Estudios de Impacto Ambiental en la Construcción Vial* mediante la Resolución Ministerial N° 171-94-TCC/15.03 en el año 1994. Debido a la complejidad de los proyectos en cada tramo del Corredor Vial Interoceánico Sur, el MTC definió lineamientos especiales para la elaboración del EIA sobre la base de las disposiciones de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental del año 2001. Por ello en cada contrato se han planteado términos de referencia especiales en las fases de rehabilitación y mejoramiento; y de conservación y explotación.



No hay estudios correspondientes al Tramo 1 (San Juan de Marcona-Urcos)		
Estudios correspondientes al Tramo 2 (Urcos-Inambari)		
Estudio	Año	Fuente de información
<a href="#">Estudio Definitivo de Impacto Socio Ambiental para la Rehabilitación y Mejoramiento de la Interconexión Vial Ñapari - Puerto Marítimo del Sur. Etapa I</a> <a href="#">Tramo 2: Urcos - Inambari</a>	2006	Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú
<a href="#">Informe final del Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA) del Corredor Vial Interoceánico del Sur Etapas II y III</a> <a href="#">Tramo 2: Urcos - Inambari</a>	2006	

Estudios correspondientes al Tramo 3 (Inambari – Iñapari)			
Estudio	Información relevante de los estudios	Año	Fuente de información
“Estudio de factibilidad de la interconexión vía Iñapari – puerto marítimo del sur” Proyecto especial de infraestructura de transporte nacional Contrato N° 426-2003-MTC	El capítulo ambiental es esencialmente una compilación de informaciones disponibles no siempre actualizadas, contiene muy poco análisis crítico y se refiere casi con exclusividad a los probables impactos directos ( <i>Opinión de Marc Dourojeanni</i> ).	2005	Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú
<a href="#">Estudio Definitivo de Impacto Socio Ambiental para la Rehabilitación y Mejoramiento de la Interconexión Vial Iñapari - Puerto Marítimo del Sur. Etapa I Tramo 3: Inambari - Iñapari (Walsh)</a>	<p>Los impactos moderados que pudieran afectar al medio físico están relacionados con las actividades constructivas, principalmente durante el nivelado del derecho de vía y la excavación de zanjas: incremento en las concentraciones de material particulado y de gases, e incremento de los niveles de ruidos.</p> <p>El nivelado en zonas con pendientes pronunciadas podría generar la modificación del relieve, inestabilidad de taludes y arrastre de partículas (erosión superficial) hacia cursos de aguas superficiales, modificando la calidad de las mismas, incrementando principalmente los sólidos en suspensión.</p> <p>La excavación de zanjas en sectores con uso agrícola podría generar cambios en la estructura de los suelos, alterando la capacidad de infiltración y el flujo de escorrentía superficial. Asimismo, el cierre de los accesos temporales podría generar eventualmente compactación de suelos.</p> <p>Respecto al medio biológico, la pérdida de cobertura vegetal en el derecho de vías se considera de moderada significación; especialmente en ecosistemas frágiles. Asimismo, se podría originar el alejamiento temporal de la fauna, así como la alteración de los hábitat.</p>	2005	Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú
<a href="#">Informe final del Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA) del Corredor Vial Interoceánico del Sur Etapas II y III Tramo 3: Inambari - Iñapari (Walsh)</a>	<p>Durante la etapa de construcción (rehabilitación y mejoramiento vial) los impactos de importancia alta están relacionados con la generación de zonas inestables durante las actividades de corte y la conformación de los depósitos de materiales excedentes.</p> <p>Durante la etapa de conservación y explotación vial, de los impactos negativos, el de mayor importancia está relacionado con la posibilidad de</p>	2005	Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú

	ocurrencia de la afectación de los recursos naturales: incremento de la extracción incontrolada de minerales, y especies de flora (recursos forestales) y fauna con fines comerciales; cambios en la cobertura vegetal y uso del suelo, así como el efecto barrera sobre la fauna silvestre.		
<b>Estudios correspondientes al Tramo 4 (Inanbari - Azángaro)</b>			
<b>Estudio</b>		<b>Año</b>	<b>Fuente de información</b>
<a href="#">Estudio de Impacto Socio Ambiental del Corredor Vial Interoceánico Sur, Perú – Brasil Etapa I Tramo 4: Azángaro – Pte. Inanbari</a>		2006	Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la República del Perú
<b>Estudios correspondientes al Tramo 5 (Ilo-Juliaca; Matarani-Azángaro; Puente Gallatini-Humajalso)</b>			
<b>Estudio</b>		<b>Año</b>	<b>Fuente de información</b>
Carpeta Resumen del Estudio de Impacto Socio Ambiental Tramo 5 Elaborado por la Consultora Desarrollo Sociedad y Medio Ambiente VRA S.A.C		2007	Patricia Patrón, Labor.

## 10. Impactos ambientales y sociales

Tomado del Estudio de caso sobre la Carretera Interoceánica en la Amazonia Sur del Perú preparado por Marc J. Dourojeanni

<b>Impactos directos</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ocurren en el llamado “derecho de vía” de las carreteras o muy próximos a éste.</li> <li>▶ Se adopta el criterio que estos ocurren en una faja de más o menos un kilómetro a cada lado de la vía.</li> </ul>	
<b>Resumen de impactos ambientales directos probables en la carretera interoceánica</b>	
<b>Durante la construcción</b>	
<b>Tramos planos (llanura amazónica)</b>	<b>Tramos inclinados selva alta</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deforestación a lo largo del derecho de vía</li> <li>• Cambios moderados en el paisaje</li> <li>• Interrupción de migraciones y movimientos de la fauna</li> <li>• Apertura de cajas de préstamos de material</li> <li>• Formación de pozas por represamiento, fomentando proliferación de mosquitos y diseminación de enfermedades.</li> <li>• Cortes y desvíos de cursos de agua e impacto en la biota acuática.</li> <li>• Alteración localizada de escurrimiento superficial y recarga de acuíferos.</li> <li>• Caza y pesca indiscriminada por trabajadores</li> <li>• Corte de taludes y uso de explosivos, lo que genera polvo y espanta la fauna.</li> <li>• Contaminación de suelo, agua y aire por residuos sólidos, líquidos y gaseosos.</li> <li>• Derrame de hidrocarburos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deforestación a lo largo del derecho de vía, mayor y más visible por los cortes en el terreno</li> <li>• Cambios drásticos en el paisaje (de muy alto valor escénico) por la propia vía y sus cortes y por los derrumbes.</li> <li>• Interrupción de migraciones y movimientos de la fauna</li> <li>• Apertura de cajas de préstamos de material, que acumulan el agua.</li> <li>• Corte y desvíos de cursos de agua e impacto en la biota acuática</li> <li>• Caza y pesca indiscriminada por trabajadores</li> <li>• Corte de de taludes y disposición de residuos en las laderas, interrumpiendo cursos de agua</li> <li>• Generación de puntos permanentes de derrumbes y aluviones debido a la inestabilidad creada por la carretera</li> <li>• Contaminación de suelo, agua y aire por</li> </ul>

<b>Impactos directos</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Generación de ruidos y polvo por uso de explosivos y maquinaria pesada</li> <li>• Construcción de caminos de servicios que repiten los impactos descritos</li> </ul>	residuos sólidos, líquidos y gaseosos <ul style="list-style-type: none"> <li>• Derrame de hidrocarburos</li> <li>• Generación de ruidos y polvo por uso de explosivos y maquinaria pesada.</li> </ul>
<b>Durante la operación y mantenimiento periódico</b>	
<b>Tramos planos (llanura amazónica)</b>	<b>Tramos inclinados (selva alta y ceja de selva)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliación de la forestación a lo largo del derecho de vía</li> <li>• Interrupción de migraciones y movimientos de la fauna</li> <li>• Proliferación de mosquitos y diseminación de enfermedades en pozas</li> <li>• Alteración localizada de escurrimiento superficial y de la recarga de acuíferos</li> <li>• Contaminación de suelos, agua y aire por residuos sólidos, líquidos y gaseosos durante las obras de mantenimiento</li> <li>• Derrame de hidrocarburos durante las obras de mantenimiento</li> <li>• Generación de ruidos por tránsito</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampliación de la forestación a lo largo del derecho de la vía</li> <li>• Se amplía la degradación del paisaje</li> <li>• Interrupción de migraciones y movimientos de la fauna</li> <li>• Contaminación de suelos, agua y aire por residuos sólidos, líquidos y gaseosos durante las obras de mantenimiento</li> <li>• Derrumbes y aluviones debido a la inestabilidad creada por la carretera y por la operación de maquinaria de limpieza de los mismos.</li> <li>• Generación de ruidos por tránsito</li> </ul>

<b>Impactos indirectos</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ La distancia (para condiciones amazónicas), es generalmente estimada en 50 Km. a cada lado de la carretera en un plazo de 10 años<sup>3</sup>.</li> <li>▶ Puede extenderse mucho más si el impacto se evalúa sobre un plazo mayor.</li> </ul>	
<b>Resumen de impactos ambientales indirectos probables en el área de influencia de carreteras de la región amazónica</b>	
<b>Indirectos (hasta 50 Km. ambos lados)</b>	<b>Indirectos (en la región)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incremento de la deforestación por la agricultura legal e ilegal (migratoria) en suelos sin aptitud agrícola.</li> <li>• Incremento de la degradación del bosque por extracción forestal legal e ilegal sin manejo y sin reposición</li> <li>• Incremento de la caza ilegal para comercio de carne, cueros y pieles, y en especial tráfico de animales vivos.</li> <li>• Incremento de la pesca abusiva, frecuentemente con implementos ilegales, dinamita y tóxicos.</li> <li>• Pérdida de biodiversidad y rarificación o extinción de especies por deforestación, caza o pesca y contaminación.</li> <li>• Erosión de suelos por deforestación en laderas y mal manejo de suelos bajo uso agropecuario</li> <li>• Contaminación química de suelos y agua por abuso de agroquímicos, procesamiento de estupefacientes o a consecuencia de la minería.</li> <li>• Reducción de servicios ambientales del bosque (ciclo de agua, fijación de CO<sub>2</sub>, etc.)</li> <li>• Invasión de áreas protegidas (por ej. parques nacionales)</li> <li>• Importante reducción del valor paisajístico y turístico en la Selva Alta y Ceja de Selva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Impactos acumulativos de obras complementarios, como las programadas por IIRSA (hidroeléctrica, otras carreteras etc.)</li> <li>• Incremento de la degradación del bosque por extracción sin manejo ni reposición</li> <li>• Incremento de la caza ilegal para comercio de carne, cueros y pieles y en especial tráfico de animales vivos.</li> <li>• Invasión de áreas protegidas (por ej. parques nacionales)</li> <li>• Pérdida de biodiversidad y rarificación o extinción de especies.</li> </ul>

<sup>3</sup> (Dourojeanni, 1981<sup>a</sup>, 1981<sup>b</sup>, 1990, 1995, 2002<sup>a</sup>, 2003; Nelson, Harris y Stone, 1999; Alves, 2001; IPAM/ISA, 2000).

## Medidas adoptadas o anunciadas por el gobierno del Perú para limitar los impactos socio-ambientales del Corredor Vial Interoceánico Sur y para fomentar el desarrollo sostenible de la región

Medidas tomadas o anunciadas	Instituciones públicas	Status
1. Estudio de factibilidad	MTC, Proinversión	Concluido y aprobado.
2. Evaluación de impacto socio-ambiental	MTC	Aprobado por etapas.
3. Evaluación socio-ambiental estratégica	MTC	Anunciado y pendiente de ejecución.
4. Programa Perú/CAF para Gestión Ambiental y Social	Gobernado por el Comité de Coordinación presidido por Consejo Nacional del Ambiente (CONAM), con una Unidad Ejecutora a cargo del Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA)	Programa que entró en funcionamiento por Resolución Suprema 295-2006-PCM (Pub. 4/10/06).
5. Plan de Desarrollo de los Corredores Económico-Productivos del Sur Peruano 2006-2016	A cargo de una Comisión Intergubernamental de Alto Nivel creada mediante Decreto Supremo N° 059-2005-PCM	Preparado. En tanto el Consejo Nacional de Descentralización ha sido desactivado, la Presidencia del Consejo de Ministros (PCM) debería liderar el proceso para su socialización y aplicación.
6. Zonificación ecológica-económica	Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana (IIAP)	En preparación.
7. Estrategia Nacional de Desarrollo Fronterizo 2002-2021	Consejo Nacional de Desarrollo Fronterizo (CNDF)	Forma parte de la Política Nacional de Desarrollo Fronterizo. En preparación.
8. Ordenamiento forestal	INRENA	En ejecución parcial.
9. Ordenamiento de tierras	Organismo de Formalización de la Propiedad Informal (COFOPRI)	En ejecución mínima.
10. Ordenamiento de asuntos indígenas	Instituto Nacional de Desarrollo de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuano (INDEPA)	En ejecución mínima.
11. Acción del Ministerio Público	Ministerio de Justicia (MINJUS)	En ejecución parcial

Fuente: Cuadro básico de Marc J. Dourojeanni. ICAA ha incorporado actualizaciones en las entidades de ejecución y los avances en cada tema.

## “Programa de Gestión Ambiental y Social de Impactos Indirectos en el Corredor Vial Interoceánico Sur” Programa CAF-INRENA

Fuente: Boletín de Noticias N° 192 de INRENA<sup>4</sup>

Con la finalidad de asegurar el manejo de impactos ambientales y sociales indirectos, la CAF propuso establecer un Programa de Inversión Socio-Ambiental, de ejecución paralela a la Línea de Crédito de Enlace que otorgase a favor de los concesionarios para las tres concesiones en conjunto (Tramos 2, 3 y 4) y avalada por el Estado

<sup>4</sup> Publicado el 17 de noviembre de 1996.

Peruano. El esquema planteado por la CAF contaba con 4 áreas: organización territorial, manejo de bosques, fortalecimiento institucional y conformación de la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP).



El “Programa de Gestión Ambiental y Social de Impactos Indirectos en el Corredor Vial Interoceánico Sur”<sup>5</sup> - Programa CAF-INRENA tiene como objetivo contribuir al fortalecimiento de la capacidad institucional y técnica de planificación, operación, titulación, supervisión y monitoreo, por parte de las entidades del sector público nacionales y regionales, con participación de la sociedad civil, en el manejo, prevención y mitigación de los impactos ambientales y sociales indirectos generados por la construcción y operación del Corredor Vial Interoceánico Sur.

El 5 de octubre de 2006, mediante Resolución Suprema N° 295-2006-PCM, se constituyó el Comité de Coordinación del Programa por representantes del CONAM (quien lo preside), el Ministerio de Agricultura, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Instituto Nacional de Recursos Naturales, el Instituto Nacional de Desarrollo de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuano (INDEPA) y representantes de los gobiernos regionales de Cusco, Madre de Dios y Puno.

El Comité de Coordinación tiene como funciones: a) Hacer el seguimiento al desempeño de la gestión del Programa de la Unidad Ejecutora (UEP), actualmente esta tiene su sede en Puerto Maldonado; b) Aprobar los Planes Operativos Anuales (POA); c) Proponer una terna para la selección del Director Ejecutivo de la UEP mediante un proceso competitivo y transparente; d) Aprobar los principales procedimientos e instrumentos de gestión del Programa; e) Aprobar las Bases Administrativas de los Fondos Concursables y los Términos de Referencia de las principales consultorías; y f) Recibir los Informes de Auditoría del Programa. Asimismo el Comité tiene por encargo constituir un Consejo Consultivo que tendría el aporte de la sociedad civil y de la población para el mejor desempeño de sus funciones.

**El Comité de Coordinación se articula a través de una Unidad Ejecutora, encargada al Instituto Nacional de Recursos Naturales. El Comité de Coordinación, estuvo integrado originalmente por el Ministerio de Agricultura, el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, el Ministerio de Economía y Finanzas, el Consejo Nacional del Ambiente y el Instituto Nacional de Desarrollo de Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuano. Las instituciones co-ejecutoras de los proyectos son el Ministerio de Energía y Minas, el INRENA, el Proyecto Especial de Titulación de Tierras y Catastro Rural (PETT) hoy fusionado a COFOPRI, y el Fondo de Desarrollo Forestal (FONDEBOSQUE).**

En noviembre de 2006, con el fin de dar inicio a las actividades de gestión administrativa y técnica se llevó a cabo la reunión del Comité Multisectorial de Coordinación. La meta fue la de viabilizar nueve proyectos a ejecutarse en un lapso de 3 años.

<sup>5</sup> El Decreto Supremo N° 113-2006-EF aprobó la operación de endeudamiento externo entre la República del Perú y la CAF hasta por US\$ 10 000 000 como parte del compromiso de Inversión del “Programa para la Gestión Ambiental y Social de los Impactos Indirectos del Corredor Vial Interoceánico Sur”.

Entre los proyectos aprobados figuran la elaboración del **Plan de Ordenamiento Territorial** a través del levantamiento cartográfico a gran escala de zonas prioritarias del corredor vial y la identificación de áreas con potencial para el ecoturismo en la zona de influencia que abarca 17 millones de hectáreas de territorio de las regiones de Madre de Dios, Cusco y Puno. Además, se aprobó mejorar la gestión de las **Áreas Naturales Protegidas** y dar viabilidad al proyecto **Catastro, Titulación y Registro de Tierras** en 28 distritos adyacentes al corredor vial. Finalmente se acordó fortalecer las **Capacidades de Control Forestal** dotando de material y equipos a las Administraciones Técnicas Forestales y de Fauna Silvestre del INRENA en Tahuamanu, Tambopata-Manu, Cusco y Puno. El INRENA, como unidad ejecutora del programa tiene como objetivo coordinar entre las instituciones, autoridades regionales y locales, además de la sociedad civil, diversas actividades para el cumplimiento de los proyectos que mitigarán los impactos indirectos que causará la construcción de la carretera y mejorar la calidad de vida de los pueblos.

### **Ejecución del programa**

Los Planes Operativos Anuales (POA) del año 2006 fueron elaborados y aprobados sin ninguna consulta a la ciudadanía ni a sus representantes, sin participación de los gobiernos regionales y sin haber convocado al Consejo Consultivo que debía constituirse el 15 de octubre de 2006<sup>6</sup>. Este se constituyó recién en febrero de 2007.

Los Planes Operativos Anuales (POA) de cada componente del programa aprobados inicialmente con un esquema mínimo y casi nulo de participación ciudadana y de los gobiernos regionales fueron revisados –debido a un acuerdo al que arribaron el Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil sobre la Interoceánica Sur, el Gobierno Regional de Madre de Dios y los representantes del Proyecto CAF-INRENA en un taller de dos días, el 6 y 7 de marzo de 2007. Los resultados de dicho proceso fueron los siguientes:

#### **Reestructuración de los Planes Operativos Anuales 2007 del Programa CAF - INRENA, Tramos 2, 3 y 4.**

##### **Conclusiones generales**

- ▶ Esta reunión ha sido la expresión de un compromiso del Gobierno Regional de Madre de Dios junto con su sociedad civil para alcanzar la reestructuración de los POAs 2007 del Programa, asumiendo sus compromisos conforme los acuerdos del Consejo Consultivo del Programa (26.02) que fijó un cronograma de reuniones descentralizadas en Madre de Dios, Cusco y Puno, para atender dicha necesidad.
- ▶ El Gobierno Regional Madre de Dios y la sociedad civil han desplegado esfuerzos para involucrarse activamente para mejorar la implementación del Programa, en tanto este es un proyecto importante para el destino de Madre de Dios.
- ▶ Para el desarrollo del trabajo no se ha contado con toda la información necesaria, faltando incluso varios POAs cruciales (Minería, Unidad Ejecutora) ni con la participación de todos los interlocutores relevantes, particularmente con los responsables de ejecución de los proyectos asignados a la Intendencia de Áreas Naturales Protegidas (IANP) y a la Intendencia Forestal y de Fauna Silvestre (IIFFS) del INRENA. Aunque se han hecho varias aclaraciones, no se ha logrado resolver dudas y preocupaciones y sobre todo, las posibilidades prácticas de lo que es viable o factible de modificarse en cada uno de los POAs.
- ▶ Asimismo, no se ha contado oportunamente con la información relativa al contrato marco entre la CAF y el Gobierno del Perú (GdP), cuyo conocimiento ha sido fundamental para poder comprender las posibilidades de reestructuración de los POAs 2007.
- ▶ Igualmente, información importante (perfiles de los proyectos) ha sido conocida en el proceso de trabajo grupal; sin embargo, no todos los grupos lograron utilizar esta información (marco lógico)

<sup>6</sup> Mego, Andrés. Programa CAF/INRENA, de la Interoceánica Sur, Perú. En: [www.biceca.org](http://www.biceca.org)

en la revisión de los POAs 2007.

- ▶ El trabajo desarrollado por los Grupos de Trabajo y las propuestas desarrolladas en este taller para la reestructuración de los POAs 2007 que se han producido, reflejan el nivel de interés, compromiso y responsabilidad y calidad del trabajo Gobierno Regional y sociedad civil.
- ▶ En la elaboración del Programa y en su aprobación se dio escasa participación de los Gobiernos Regionales y Locales anteriores a la gestión actual para su ejecución.

### **Recomendaciones**

- ▶ Efectiva participación de los Gobiernos Regionales de Madre de Dios, Cusco y Puno, en la ejecución de los proyectos del Programa y, en consecuencia, recomendar la modificación pertinente del Cuadro I del Anexo B del Contrato CAF-GoP.
- ▶ Asimismo, efectiva participación de los gobiernos locales e instituciones públicas y privadas, según sus competencias y/o capacidades, en la ejecución de los proyectos del Programa, mediante convenios con los co ejecutores, destinados a la mitigación de impactos socioambientales por el asfaltado de la Carretera Interoceánica Sur.
- ▶ Desarrollar fondos complementarios y búsqueda de financiamiento que serán canalizados por los gobiernos regionales y locales y otras unidades especializadas del gobierno nacional.
- ▶ Mayor transparencia en la información del programa, proyectos, presupuestos.
- ▶ La información y acuerdos del Programa se deben hacer públicos y se deben informar a la Presidencia del Consejo de Ministros.
- ▶ Necesidad de una articulación mayor en la gestión del proyecto más allá de lo que dice la norma en los niveles central – regional – local – sociedad civil.
- ▶ Algunos POAs requieren una planificación tri-regional, por lo tanto, el paso siguiente debe considerar reuniones de trabajo a este nivel.
- ▶ Espacio urgente de planificación para la coordinación de iniciativas y la identificación de sinergias entre los distintos componentes previo a la ejecución de actividades. Esta tarea debe ser asumida por la Unidad Ejecutora del Programa .
- ▶ Reconocer los esfuerzos de la actual Directora UEP, pero a la vez recomendar se fortalezca el plan de trabajo de la UEP-INRENA a nivel de planificación estratégica.
- ▶ Debe mantenerse un enfoque preventivo frente a los probables impactos socioambientales directos e indirectos del asfaltado de la Carretera Interoceánica Sur, de tal forma que los escasos recursos financieros puedan ser debidamente optimizados.

### **Compromisos**

#### **De la UEP:**

- ▶ Canalizar las propuestas desarrolladas por el taller ante los co ejecutores, para que los incorporen en sus respectivos POAs 2007.
- ▶ Proporcionar su Plan de Actividades y Manual de Operaciones.
- ▶ Promover reuniones de trabajo de los responsables de proyectos del Programa con los Gobiernos Regionales, para dar continuidad al proceso iniciado.

#### **Gobierno Regional:**

- ▶ Realizar el seguimiento de las propuestas alcanzadas en el presente taller y los contenidos propuestos para los POAs 2007 del Programa.
- ▶ Designar al Grupo de Trabajo Especializado para trabajar con el Programa en los diferentes proyectos del mismo.
- ▶ Liderar el proceso de formulación de proyectos integrales de desarrollo social y económico en el eje carretero Iñapari Puente Inambari.

#### **Solidario:**

- ▶ A nivel de la UEP y del Gobierno Regional, incluir en la agenda de trabajo la identificación de fuentes financieras complementarias para otras necesidades socioeconómicas y productivas que no están consideradas actualmente dentro de los alcances del Programa.

Fuente: Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur.

El 15 de junio del 2007, CONAM e INRENA convocaron a una reunión en la ciudad de Lima con la finalidad de aprobar los POA 2007, sin embargo, se partía de documentos que no habían tenido en cuenta los aportes realizados anteriormente por los representantes de los gobiernos regionales. e la crítica va ligada a que los documentos

entre sí no guardan una estrecha relación, de acuerdo a un marco lógico que permita el cumplimiento del objetivo común de mitigación de impactos.

El 27 de setiembre de 2007, mediante Resolución Ministerial N° 585-2007-AG se le encargó al señor Dow Hers Seiner Kertman el cargo de Director Ejecutivo del Programa CAF – INRENA en lugar del Ingeniero Julio Fernando Alegría Galarreta. Como parte de sus labores inició en noviembre la elaboración de los Planes Operativos Anuales (POA) para el año 2008. Para este fin, el señor Dow Seiner ha convocado formalmente al Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur conformado por representantes de la sociedad civil para que brinden sus aportes y ayuden a guiar el proceso.

#### **A tomar en cuenta**

El Programa cuenta con **US\$ 17.8 millones que significa menos del 2% del costo del proyecto vial**. Son US\$ 10 millones en calidad de préstamo por la CAF y US\$ 3 millones de inversión pública; el resto gastos recurrentes.

#### **Problemas:**

- ▶ Técnicamente está bien diseñado, pero incompleto.
- ▶ Faltó temas de ordenamiento y gestión urbanas.
- ▶ Es presidido por CONAM y ejecutado por INRENA.
- ▶ Tiene un esquema de gobierno complejo.

Fuente: Ernesto Ráez.

## **II. Mecanismos de participación ciudadana**

En la legislación peruana, se cuenta con el Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en el Proceso de Evaluación Ambiental y Social en el Subsector Transportes – MTC, Resolución Directoral N° 006-2004-MTC-16 de 2004. La entidad competente para aplicar este reglamento es la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales (DGASA).

Los mecanismos de participación ciudadana previstos en esta norma son:

- ▶ **Consulta Previa:** Se prevé esta modalidad de consulta en el caso de:
  - a. Proyectos de construcción de nueva infraestructura de transporte
  - b. Proyectos que prevén la rehabilitación de infraestructura que constituirá ejes multimodales de integración, al verse modificado el tránsito tanto cuantitativamente, como cualitativamente;
  - c. Para todo tipo de proyecto que pueda significar alteración permanente en la forma de vida de la población local.

### **Los proyectos que han contado con la Consulta Previa, llevarán a cabo las consultas públicas generales durante la ejecución del Estudio.**

- ▶ **Consulta Pública General:** Es un acto público que se llevará a cabo para todo tipo de proyecto, tanto para aquellos que necesiten de una Declaración de Impacto Ambiental (DIA), así como para los que requieren Estudios de Impacto Ambiental semidetallado (EIAsd) o Estudios de impacto Ambiental detallados (EIAAd). En esta Consulta Pública General se presentará a la ciudadanía el Proyecto y el Estudio de Impacto Ambiental en sus diferentes etapas y modalidades, registrándose las observaciones que formulen los participantes.

### **La consulta pública se da bajo la modalidad de talleres participativos**

- ▶ **Consultas específicas a propiedad afectada por el proyecto:** Esta consulta es de carácter específico y orientada solamente a aquella población/propiedad privada o comunal, que se encuentre afectada por la realización de un proyecto. Se deberá ubicar con exactitud las afectaciones de manera temprana y en etapa de estudios. Se definirá de manera precisa:
  - a. la condición de la propiedad,
  - b. el perfil socio-económico de los propietarios, a través de encuestas que serán coordinadas con la DGASA-MTC;
  - c. se definirá la problemática de la afectación
  - d. se definirá un plan de compensación, relocalización temporal, o reasentamiento, con la finalidad de mantener o mejorar las condiciones de vida de quienes se encuentran afectados por el proyecto. Este plan constará de medidas específicas, organizadas en programas, que brindarán respuestas específicas para cada situación. El plan deberá ser aprobado por la DGASA. La DGASA supervisará y evaluará su aplicación.

### **PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL TRAMO 3**

*Tomado del EISA - CORREDOR VIAL INTEROCEÁNICO SUR, PERÚ - BRASIL: TRAMO 3 preparado por Walsh (capítulo 5).*

- ▶ La estrategia de participación ciudadana consideró la realización de **reuniones informativas, Talleres de Evaluación Rural Participativa (TERPs), Talleres de Análisis de Interés de los Actores Sociales (TAIDAS), Taller con las instituciones vinculadas a las actividades académicas y proyectos de desarrollo, entrevistas semi-estructuradas, consultas públicas, Talleres de Validación Técnica (TVT) y las audiencias públicas.**
  - a. **Reuniones Informativas:** Estuvieron dirigidas a las autoridades regionales, provinciales y distritales y los representantes de instituciones y organizaciones de base de la población.
  - b. **Talleres de Evaluación Rural Participativa (TERPs)** dirigidos a toda la población con el objetivo de identificar las relaciones entre actores y grupos de interés involucrados, de determinar las actuales percepciones y visiones que la población tiene sobre el Proyecto antes de su ejecución, los impactos y posibles medidas a tomar para disminuir los impactos negativos y potenciar los positivos. Ello permite considerar los posibles escenarios durante la operación de la vía.
  - c. **Los Talleres de Análisis de Intereses de Actores Sociales (TAIDAS)** se aplicaron con grupos de interés vinculados al turismo y a transportes de la ruta Cusco – Puerto Maldonado, a actividades comerciales, y a investigación y ejecución de proyectos de desarrollo en la zona.
    1. **TAIDAS 1** - Fueron convocados los representantes de las actividades vinculadas a la minería, los transportistas y operadores turísticos.
    2. **TAIDAS 2** - Fueron convocados los representantes de las actividades vinculadas a concesiones forestales y madereros, castañeros, cámara de comercio y asentamientos humanos.
  - d. **Taller con la Federación Nativa del Río Madre de Dios y Afluentes**, espacio específico de los dirigentes de las Comunidades

Nativas, orientado a presentar la información del proyecto, identificar los conflictos existentes, las redes económicas y los impactos directos e indirectos que la carretera podría traer sobre su identidad cultural, sus actividades económicas y sociales. De esta manera se busca presentar una perspectiva que las comunidades nativas tienen frente a la globalización y el desarrollo regional y nacional.

- e. **Taller con ONG, Universidades, Colegios Profesionales y otras instituciones vinculadas al desarrollo de la zona de influencia.** Este taller abrió un espacio para presentar y discutir el proyecto y recoger las preocupaciones y responder interrogantes que las instituciones académicas y de desarrollo local tienen a partir del conocimiento y la experiencia de trabajo con la población de Madre de Dios. Asimismo, se trabajó el análisis de los posibles impactos identificados por estas instituciones, así como posibles medidas de prevención y mitigación. Finalmente, se obtuvieron valiosas propuestas que alimentan el Plan de Manejo y recomendaciones para las autoridades competentes.
- f. **Entrevistas semi-estructuradas a los actores sociales y grupos de interés del área de influencia,** con preguntas orientadas a recoger información que alimentará la Línea Base Social, percepciones sobre los posibles impactos, su posición ante el proyecto y sus recomendaciones para el Plan de Gestión Socio Ambiental.
- g. **Consultas Públicas,** talleres donde se presentaron los resultados del Estudio y se recogieron algunas recomendaciones para su ajuste, con el propósito de involucrar a los actores sociales, principalmente sociedad civil, en el proceso de validación del Estudio.
- h. **Talleres de Validación Técnica (TVT),** talleres donde se presentaron los resultados del Estudio y se recogieron algunas recomendaciones para su ajuste, con el propósito de involucrar a los actores sociales en el proceso de validación del Estudio. Estuvieron dirigidos principalmente a representantes de instituciones públicas y privadas con ingerencia en la planificación y ejecución de proyectos de desarrollo en la zona.
- i. **Audiencias Públicas,** reuniones en las cuales se presentó el Estudio de Impacto Socio Ambiental en su integridad. Se realizó una Audiencia Pública una vez terminada la primera etapa del Estudio, y una segunda al término de este, donde se presentaron los resultados completos del Estudio definitivo.

[Informes de los Talleres de Validación Técnica realizados en el marco de la difusión del Estudio de Impacto Socio Ambiental \(EISA\) del Corredor Vial Interoceánico del Sur. Tramos 2 y 3, Etapa II, Tramo 2: Urcos - Inambari y Tramo 3: Inambari - Ñapari](#)

## **12. Supervisión del Proyecto**

La supervisión ambiental del proyecto está a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales (DGASA - MTC).

## Monitoreo Independiente de Impactos Socio - Ambientales<sup>7</sup>

Actualmente la zona comprometida por el Corredor Vial Interoceánico Sur no cuenta con monitoreo independiente socio ambiental ni con protocolos definidos para poder



establecer las medidas de alerta y gestión necesarias para minimizar los daños. Por ello, el [Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur](#) viene trabajando una propuesta de mecanismo de monitoreo socio-ambiental independiente / comunitario para la Interoceánica Sur.

Este grupo realizó el Conversatorio/Taller “El Monitoreo Independiente y Comunitario de

Megaproyectos y la Interoceánica Sur”, el 22 y 23 de octubre de 2007, para compartir y discutir experiencias y propuestas de monitoreo independiente y comunitario de los impactos socio-ambientales de megaproyectos en el Perú y, sobre todo, las realizadas en la región MAP (Madre de Dios – Perú, Acre – Brasil y Pando – Bolivia).

[Ver relatoría del Taller](#)

## Propuesta de Estrategia de Mitigación para el Corredor Vial Interoceánico Sur de la Amazon Conservation Association (ACA)

El objetivo de la estrategia propuesta por ACA es crear y consolidar tres corredores de conservación para mitigar los impactos ambientales del Corredor Vial Interoceánico Sur.

ACA está solicitando comentarios y aportes al documento y también expresiones de interés para colaborar con la propuesta. Puede consultar el documento [aquí](#)

### 13. Marco legal del proyecto

- ▶ Consulte el marco legal del sector transportes haciendo clic [aquí](#)
- ▶ [Acceso directo al contrato del Tramo N° 3](#) donde se especifican los criterios socioambientales para las obras de construcción

### 14. Información adicional

<b>Publicaciones</b>	▶ <a href="#">Estudio de caso sobre la Carretera Interoceánica en la amazonía sur del Perú, Marc J. Dourojeanni (2006)</a>
<b>Documentos o informes</b>	▶ Estudio de factibilidad de la interconexión vía Iñapari – Puerto Marítimo del Sur
	▶ <a href="#">Estudio Definitivo de Impacto Socio Ambiental para la Rehabilitación y Mejoramiento de la Interconexión Vial Iñapari -</a>

<sup>7</sup> En esta sección se incluyen fotos de Thomas Muller.

	<p><a href="#">Puerto Marítimo del Sur. Etapa I Tramo 3: Inambari - Iñapari</a> (Preparado por Walsh Perú)</p> <p>► <b>Informe final del Estudio de Impacto Socio Ambiental (EISA) del Corredor Vial Interoceánico del Sur Etapas II y III Tramo 3: Inambari – Iñapari</b> (Preparado por Walsh Perú)</p> <p>► <b>Estado de la Interoceánica Sur en Madre de Dios, Perú</b> por Ernesto Ráez, 2007</p> <p>► <b>IIRSA. sf (2007). Pavimentación Iñapari-Puerto Maldonado-Inambari, Inambari-Juliaca/Inambari-Cusco. Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010. Ficha de proyecto 24.</b></p> <p>► <b>Relatoría realizada por ICAA-GTI del Conversatorio/ Taller “El Monitoreo Independiente y comunitario de Megaproyectos y la Interoceánica Sur”</b> organizado por el Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur – Perú</p>
	<p>► <b>Términos de referencia para estudios de impacto ambiental en la construcción civil – MTC</b></p> <p>► <b>Sociedad y Ambiente, reflexiones sobre la Interoceánica.</b> Por Marc Dourojeanni En: Rumbos Año X, N° 47 Perú 2006</p> <p>► <b>Carretera Interoceánica Sur, Consideraciones para su aprovechamiento sostenible.</b> Por Doris Balbín y Patricia Patrón, octubre de 2006</p>
<p><b>Páginas web</b></p>	<p><a href="http://www.mtc.gob.pe">www.mtc.gob.pe</a>  <a href="http://www.conam.gob.pe">www.conam.gob.pe</a>  <a href="http://www.iirsa.org">www.iirsa.org</a>  <a href="http://www.biceca.org">www.biceca.org</a>  <a href="http://www.inrena.gob.pe">www.inrena.gob.pe</a>  <a href="http://www.parkswatch.com">www.parkswatch.com</a>  <a href="http://www.pucp.edu.pe/idea/interoceanica">www.pucp.edu.pe/idea/interoceanica</a>  <a href="http://www.map-amazonia.net/index.php?lang=es">http://www.map-amazonia.net/index.php?lang=es</a>  <a href="http://www.carreterainteroceanica.com/modules/news/">http://www.carreterainteroceanica.com/modules/news/</a>  <a href="http://www.elcomercioperu.com.pe">www.elcomercioperu.com.pe</a>  <a href="http://www.larepublica.com.pe">www.larepublica.com.pe</a>  <a href="http://www.diariogestion.com.pe">www.diariogestion.com.pe</a></p>
<p><b>Artículos periódicos</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Cofide financiaría proyectos de infraestructura por US\$ 210 millones.</b> <i>Gestión</i>, 26 de febrero de 2008.</li> <li>▪ <b>Niegan desfinanciamiento de la Interoceánica.</b> <i>Pachamama Radio</i>, 24 de febrero de 2008.</li> <li>▪ <b>Puno danza, ¿y la Interoceánica Sur?.</b> <i>Los Andes</i>, 23 de febrero de 2008.</li> <li>▪ <b>MTC rechaza versiones que señalan que obras en Interoceánica están paralizadas.</b> <i>Radio Uno</i>, 21 de febrero de 2008.</li> <li>▪ <b>Exigen explicación por paralización de construcción en Interoceánica.</b> <i>Pachamama Radio</i>, 16 de febrero de 2008.</li> <li>▪ <b>Comisión de Transportes del Congreso de la República se reunirá para pedir fondos para la Carretera Interoceánica Sur Tramo IV.</b> <i>Pachamama Radio</i>, 15 de febrero de 2008.</li> <li>▪ <b>Solicitarán recursos adicionales para culminar Interoceánica.</b> <i>Coordinadora Nacional de Radio</i>, 11 de febrero del 2008.</li> <li>▪ <b>Suspenden ejecución de tramos de la Interoceánica Sur.</b> <i>Perú 21</i>, 08 de febrero de 2008.</li> <li>▪ <b>Odebrecht anuncia que terminará un año antes construcción de la Interoceánica Sur.</b> <i>Gestión</i> 8 de febrero del 2008.</li> <li>▪ <b>Informe.21: Suspenden temporalmente tramos de la Interoceánica.</b> <i>Perú 21</i>, 08 de Febrero de 2008.</li> <li>▪ <b>Interoceánica costará 40% más de lo previsto inicialmente.</b> <i>www.biceca.org</i>, 3 de enero de 2008.</li> <li>▪ <b>Se invirtieron US\$ 295 millones para el asfaltado de 327 kilómetros de la Interoceánica Sur.</b> <i>Andina</i>, 31 de diciembre de 2007.</li> <li>▪ <b>Comisión Toledo haría observaciones a Interoceánica.</b> <i>Diario Gestión</i>, 13 de diciembre de 2007.</li> </ul>

## Directorio de Contactos

- [Pueblos indígenas se organizan contra la carretera de la soya en la amazonía peruana.](#) *Americas Program*, 8 de noviembre de 2007.
- [Promoverán actividades cerca de vías interoceánicas.](#) *Diario Gestión*, 24 de octubre de 2007.
- [Gobierno cumplirá compromiso con el sur.](#) *Diario El Peruano*, 24 de octubre de 2007.
- [Mitigación de impactos en manos del INRENA.](#) *Diario El Comercio*, 15 de octubre de 2007.
- [¿Para quién es la carretera?](#) *El Comercio*, 14 de octubre de 2007. Especial del domingo que contiene el artículo [Los riesgos de la interoceánica](#) (pág. a6 y a7) y [La otra cara de la carretera](#) (Pág. a8).

► Para mayor información, consulte nuestro Directorio de Contactos:

Autoridades Nacionales	
Nombre	Cargo e institución
<a href="#">Luis Hernandez Ortiz</a>	Secretario Técnico de la Comisión Multisectorial IIRSA-Perú, Ministerio de Relaciones Exteriores
<a href="#">Juan Carlos Zevallos</a>	Presidente Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN)
<a href="#">Guillermo Rebagliati</a>	Proinversión
<a href="#">Paola Naccarato</a>	Directora General de Asuntos Socioambientales Ministerio de Transportes y Comunicaciones (DGASA-MTC)
<a href="#">Dow Seiner</a>	Director Ejecutivo (e) Programa CAF-INRENA Escribir a <a href="#">Kathy Calderón</a> (Secretaria)
<a href="#">Manuel Bernales Alvarado</a>	Presidente del Consejo Nacional del Ambiente (CONAM)
<a href="#">Jose Luis Camino Ivanissevich</a>	Jefe del Instituto Nacional de Recursos Naturales (INRENA)
<a href="#">Humberto Cordero</a>	Representante de la Defensoría del Pueblo en Madre de Dios
<a href="#">Ruperto Ferro</a>	Instituto Nacional de Desarrollo (INADE)
<a href="#">Cesar Chia</a>	Instituto de Investigación de la Amazonía Peruana (IIAP)
Autoridades Regionales	
Nombre	Cargo e institución
<a href="#">Santos Kawai Komori</a>	Presidente del Gobierno Regional de Madre de Dios
<a href="#">Comunicaciones</a>	Gerente de Recursos Naturales y Gestión del Medio Ambiente de Madre de Dios
<a href="#">Edgar de Deus</a>	Gobierno de Acre (Brasil)
<a href="#">Guillermo Rioja</a>	Prefectura de Pando
<a href="#">Jose Menezes Cruz</a>	Consortio de Prefecturas de Acre (CONDIAC)
<a href="#">Luis Alberto Bocangel Ramirez</a>	Alcalde Provincial de Tambopata
<a href="#">Inocencio Aguilar Roca</a>	Alcalde Distrital de Inambari
<a href="#">José Angel Alaya Apaza</a>	Alcalde Distrital de Las Piedras
<a href="#">Eleuterio Muñiz Huaman</a>	Alcalde Distrital de Laberinto
<a href="#">Flavio Americo Hurtado Leon</a>	Alcalde Provincial de Manu

<a href="#">Walter Misael Mancilla Huaman</a>	Alcalde Distrital de Fitzcarrald
<a href="#">Lorenzo Castillo Espino</a>	Alcalde Distrital de Madre de Dios
<a href="#">Gelman Enrique Villegas Guillen</a>	Alcalde Distrital de Huetpetuhe
<a href="#">Alfonso Bernardo Cardozo Mouzully</a>	Alcalde Provincial de Tahuamanu
<a href="#">Gilmer Gibaja Silva</a>	Alcalde Distrital de Iberia
<a href="#">Santiago Castellanos Laynes</a>	Alcalde Distrital de Tahuamanu
<b>Entidades Financiadoras</b>	
<b>Nombre</b>	<b>Cargo e Institución</b>
<a href="#">René Gómez García</a>	Corporación Andina de Fomento (CAF)
<b>Sociedad Civil</b>	
<b>Nombre</b>	<b>Cargo e Institución</b>
<a href="#">Ernesto Raez</a>	Coordinador Nacional del Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur
<a href="#">Alberto Delgado</a>	Coordinador en Cusco del Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur
<a href="#">Aldo Santos</a>	Coordinador en Puno del Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur
<a href="#">Juan Carlos Flores</a>	Director de la Sede de Asociación para la Conservación de la Cuenca Amazónica ACCA en Madre de Dios y Coordinador en Madre de Dios del Grupo de Trabajo de la Sociedad Civil para la Interoceánica Sur
<a href="#">Luz Marina Velarde</a>	Asociación para la Conservación de la Cuenca Amazónica (ACCA)
<a href="#">Jose Aguilar Jordan</a>	Herencia
<a href="#">Elsa Mendoza</a>	Instituto de Pesquisas Ambientales da Amazônia (IPAM)
<a href="#">Juan Loja</a>	Conservación Internacional (CI)
<a href="#">Heidi Rubio Torgler</a>	Conservación Internacional (CI)
<a href="#">Mariano Castro Sánchez - Moreno</a>	Coordinador del Grupo de Trabajo sobre Infraestructura (GTI) de la Iniciativa para la Conservación en la Amazonia Andina (ICAA)
<a href="#">Iliana Urtecho</a>	GTI -ICAA
<a href="#">Silvana Baldovino</a>	Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA)
<a href="#">Fatima García</a>	Oficina de SPDA en Madre de Dios
<a href="#">Alfredo García</a>	Trees Peru
<a href="#">Cesar Ascorra</a>	Caritas
<a href="#">Patricia Patrón</a>	Labor
<a href="#">Alberto Barandiarán</a>	Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR)
<a href="#">César Gamboa</a>	Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR)
<a href="#">Paulo César Vilca Arpasi</a>	Asociación Servicios Educativos Rurales (SER)
<a href="#">Gabriel Quijandría Acosta</a>	The Nature Conservancy (TNC)
<a href="#">Armando Valdés-Velásquez</a>	The CREES Foundation
<a href="#">Chris Kirkby</a>	Trees Perú
<a href="#">Carlos Serrano</a>	Cooperación y Desarrollo (CESVI)

<a href="#">Angel Felix</a>	Bosque, Sociedad y Desarrollo (BSD)
<b>Universidades</b>	
<b>Nombre</b>	<b>Cargo e Institución</b>
<a href="#">Bertha Ikeda</a>	Vicepresidenta Académica de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios (UNAMAD)
<a href="#">Renata Leite Pitman</a>	Centro para la Conservación Tropical (Universidad de Duke) / Instituto Procarnívoros
<a href="#">Stephen Perz</a>	University of Florida (UF)
<b>Empresas</b>	
<b>Nombre</b>	<b>Cargo e institución</b>
<a href="#">Abraham Cardoso</a>	Cardoso
<a href="#">Fatima Oliveira</a>	Acre Brasil
<a href="#">Ana María Pérez</a>	Rainforest Expeditions
<a href="#">José Purisaca</a>	Director de Inkaterra Asociación
<a href="#">Jorge Enrique Simoes Barata / José Graña Miro Quesada</a>	Concesionaria Interoceánica Sur- Tramo 3 S.A
<b>Gremios</b>	
<b>Nombre</b>	<b>Cargo e institución</b>
<a href="#">Pedro Cassanova</a>	AAE Associação agroecológica
<a href="#">Antonio Iviche Quique</a>	Federación Nativa del Río Madre de Dios y afluentes (FENAMAD)
	Federación de agricultores de Madre de Dios (FADEMAD)
	Asociación de Castañeros (ASECAM)
<a href="#">Manuel Calloquispe Flores</a>	Camara de Comercio, Industria y Turismo de Ucayali
<b>Prensa</b>	
<b>Nombre</b>	<b>Cargo e institución</b>
<a href="#">Grimaldo Taboada</a>	Diario Mi Frontera
<a href="#">Wilson Diaz</a>	Radio Sinfornia