**PE-L1151**

**CARRETERA LONGITUDINAL DE LA SIERRA**

**INFORME DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL (IGAS)**

**NOVIEMBRE, 2016**

Este documento fue preparado por el equipo de proyecto integrado por: Rafael Capristan (TSP/CPE), Jefe de Equipo; René Cortés (INE/TSP), Jefe de Equipo Alterno; Miroslava Nevo, Eduardo Café y Caterina Vecco (INE/TSP); Wendy Moreano (TSP/CPE); Renaud Tahon y Michael Kent (VSP/ESG); Taos Aliouat (LEG/SGO); Ariel Rodríguez y Fernando Glasman (FMP/CPE)

1. Introducción

|  |  |
| --- | --- |
| **País** | Perú |
| **Sector** | TSP |
| **Nombre del Proyecto** | Carretera Longitudinal de la Sierra |
| **Agencia Ejecutora** | Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), a través de Provias Nacional (PVN) |
| **Tipo de Transacción** | Préstamo |
| **Costo Total del Proyecto** | US $495.070.000 |
| **BID (CTF)** | US $80.000.000 |
| **Contrapartida Local** | US $415.070.000 |
| **Categoría Ambiental** | Categoría A |

1. DESCRIPCION DEL PROYECTO

**Objetivos y Componentes**

* 1. El transporte carretero es el principal modo de traslado de carga y pasajeros en Perú. La red de carreteras es de 156.792 km, de los cuales 15,6% son de red vial nacional, 15,9% de redes departamentales o secundarias y 68,1% de red vial terciaria. Las vías principales están estructuradas en 22 corredores logísticos y dos ejes estructurantes, con vías internas que conectan algunos corredores logísticos, entre ellos el corredor vial contemplado en la operación, el cual es parte del corredor denominado Longitudinal de la Sierra.
  2. Partes del corredor están con condiciones limitadas de transitabilidad, lo que dificulta el acceso de los usuarios y de la población a los mercados locales y extra-regionales como es el caso para el departamento de Huánuco. Asimismo, la mala situación dificulta el tránsito de personas y carga entre la selva y la costa, así como entre las diversas poblaciones de la zona de sierra del Perú. Este problema resulta en mayores costos de transporte y tiempos de viaje para los usuarios de las vías.
  3. La operación se dedica al tramo Huánuco - La Unión - Huallanca - Dv. Antamina, que actualmente se encuentran sólo a nivel de afirmado y en malas condiciones de transitabilidad, y al tramo Puente Tingo Chico – Llata – Antamina. Las condiciones de transitabilidad son limitadas debido a: (i) deficiencias en el diseño de trazo y construcción de la carretera; (ii) sectores críticos con ancho limitado de la plataforma para el tránsito que circula por la vía[[1]](#footnote-1); (iii) obras de drenaje colapsadas; (iv) derrumbes constantes que cierran el camino durante la época crítica de lluvias; y (v) mal o regular estado de la vía en algunos puntos por falta de mantenimiento periódico.
  4. En el tramo Huánuco - La Unión - Huallanca (longitud: 150.40 km) la operación prevé:
  5. mejoramiento a nivel de carpeta asfáltica en caliente de 7.5 cm de espesor, sobre una base granular que varía entre 30 a 20 cm en 6,60 m de calzada con bermas de 1,20m (ancho actual oscila entre ~3,30 y 6m según las partes del tramo) y
  6. actividades de gestión y conservación por niveles de servicio por un periodo de 8 años.
  7. En los tramos Huallanca – Dv. Antamina (longitud 16.6 km) y Puente Tingo Chico - Llata - Antamina (69.6 km) la operación prevé las actividades de conservación que contiene los mantenimientos periódicos y rutinarios, la atención de las emergencias, así como la gestión y conservación por niveles de servicio del corredor por un periodo de ocho años.
  8. Se prevén también obras de construcción de estaciones de pesaje y peaje.



Figura 1: localización del Proyecto en Perú.

**Entorno ambiental y social**

* 1. Los tramos del Proyecto se encuentran ubicados en el Departamento de Huánuco, situado en la parte central del país, entre la Cordillera Occidental y el río Ucayali. El tramo Huánuco - La Unión – Huallanca se inicia en la localidad de Huánuco a una altitud de 1944 m y culmina en el ingreso a la ciudad de Huallanca, e incluye pendientes hacia 9%. La vía pasa por una quebrada profunda, en donde se está planteando un túnel.
  2. La vegetación en el área de estudio corresponde a un área bastante antropizada con áreas de cultivo y crecimiento urbano, considerando que el proyecto cuenta con un tiempo considerable en la zona y adicionalmente existen varios proyectos en el área de estudio, los mismos que han generado un crecimiento urbano en la zona. Sin embargo el área de influencia directa del Proyecto cuenta con áreas sensibles, principalmente en la formación vegetal de matorral, y también una porción pequeña de pajonal.
  3. Pajonal se refiere a las zonas dominadas por gramíneas vivaces amacolladas, propias de las latitudes medias y altas de América del Sur. Una de las principales razones de la conservación de los pajonales es por la presencia de los pastos naturales existentes, los mismos que son utilizados como plantas forrajeras tanto para la fauna silvestre como por los animales domésticos existentes en las poblaciones aledañas. La otra razón principal es la presencia posible de bofédales, los cuales incluyen en general especies endémicas o de distribución limitada; sin embargo no se ha identificado bofédales que puedan ser afectados por el Proyecto.
  4. Los matorrales son áreas caracterizadas por contar con especies vegetales adaptadas a la falta de agua, estas adoptan formas achaparradas, y las especies vegetales cuentan con escasa área foliar incrementando las partes leñosas. Estos se encuentran en zonas con suelos inestables. La importancia ecológica de los matorrales radica en que son zonas de alta biodiversidad ya que en estos ecosistemas encontramos un gran número de endemismos y especies silvestres que son útiles como fuente de refugio y alimento para una serie de especies de fauna silvestre. Adicionalmente los matorrales proveen un considerable valor en la protección de los suelos, manteniendo la fertilidad de los mismos y cuentan con una serie de especies de flora de importancia por su utilidad como combustibles, especies aromáticas y/o medicinales, entre otros.
  5. Como se ve en la Figura 2, los tramos considerados discurren sobre una región que cuenta con hábitats naturales críticos. Adyacente al proyecto de mejoramiento se encuentra la área verde de la Figura 2, zona de bosques y arbustales montanos de los valles interandinos, región predominantemente agrícola donde existen pequeños manchones de bosques montanos, especialmente en cárcavas inaccesibles.
  6. La otra área más cercana es la zona en ocre alrededor del tramo Dv. Antamina y Huallanca donde la operación solo contempla mantenimiento: corresponde al Cerro Huanzalá – Huallanca. Se trata de un área que a pesar de tener un uso del suelo dedicado a las actividades urbanas, industriales y de transporte, aloja al Cachudito pecho cenizo (Anairetes alpinus) y al dominiquí de cola descolorida (Poospiza alticola), ambas especies amenazadas, así como al pájaro de los queñuales (Oreomanes fraseri) que se encuentra cerca de la amenaza. En esta región existen manchones de bosque de Polylepis. Ninguna de estas dos áreas tiene un estado oficial de conservación.

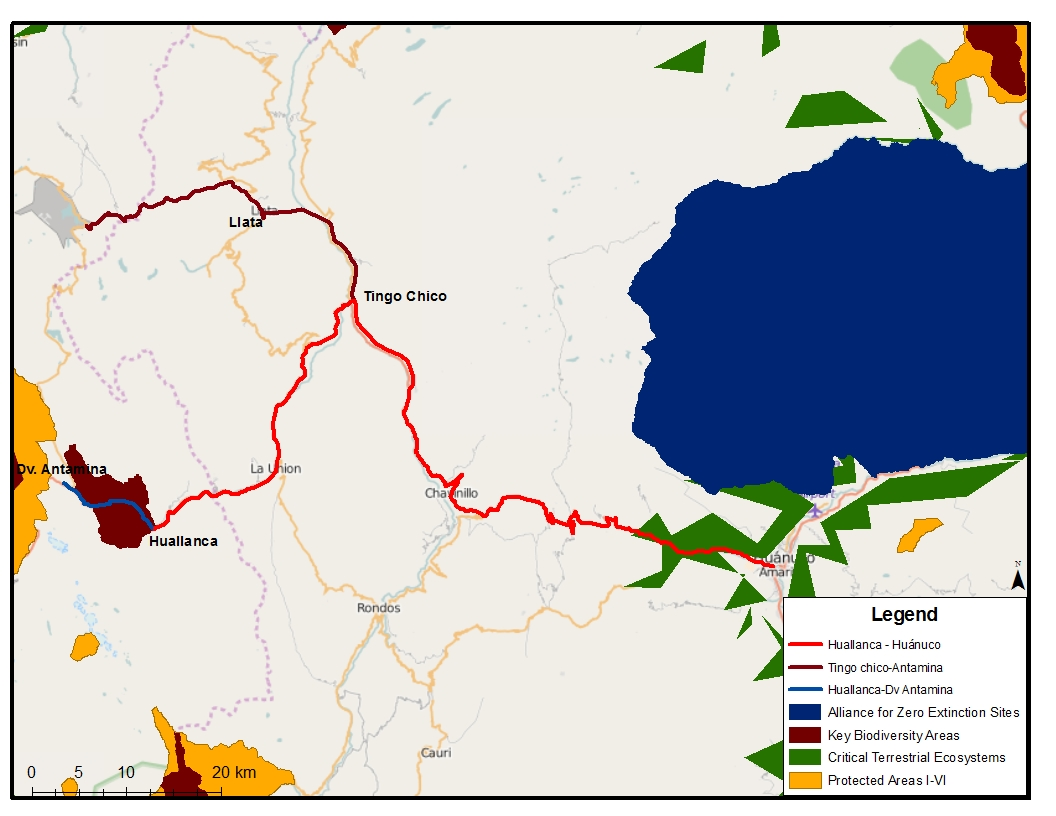


Figura 2: áreas protegidas y otros hábitats naturales críticos.

* 1. **Mano de Obra.** Se anticipa en periodo pico el siguiente personal de trabajo para los diferentes tramos:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TRAMOS** | **Personal Calificado**  **Administrativo / Ingenieros** | **Personal No Calificado**  **Obreros** |
| TRAMO I | 330 | 264 |
| TRAMO II | 337 | 252 |
| TRAMO III | 264 | 227 |

Tabla No. 1: Personal anticipado por tramo (fuente: EIA).

* 1. **Desastres naturales.** El área del Proyecto se encuentra dentro de una zona de sismicidad media[[2]](#footnote-2) en Perú; como fenómenos relacionados a desastres naturales ocurren en particular inundaciones, derrumbes y deslizamientos (esencialmente superficiales).
  2. **Demografía.** Según el último censo (2007) el área de intervención del Proyecto cuenta con una población de 94,715 habitantes, de los cuales la mayoría vive en la ciudad de Huánuco (aproximadamente 71,707 habitantes). Otros centros poblados importantes atravesados por la carretera son Huallanca (4,783), Pachas (3,000), Ripán (2,278) y Chavinillo (1,645). Se ha identificado también 19 comunidades campesinas en el área de intervención, con una población total según el último censo de 23,820 comuneros. Existen importantes flujos emigratorios temporales y permanentes hacia las ciudades de Huánuco, Lima y la región de la Selva, en principal en búsqueda de oportunidades de trabajo. El área de intervención del Proyecto registra altos niveles de pobreza (80%) y de pobreza extrema (40%), así como bajos niveles de educación y de acceso a servicios de salud.
  3. **Economía.** Las principales actividades económicas en el área del Proyecto son la agricultura y la ganadería. La tierra es relativamente fértil en comparación con otras áreas de la Sierra peruana. La producción sirve principalmente al autoconsumo, con algún excedente vendido en mercados regionales. La producción para el mercado regional se ha incrementado desde el año 2009 con el mejoramiento de la carretera. Existen a lo largo de la carretera pequeños comercios, como tiendas y comedores. La escasez de la tierra y las limitadas oportunidades económicas en las comunidades de la Sierra han causado un proceso sostenido de emigración hacia otras áreas del Perú. En el área del Proyecto se evidencia una tendencia a la migración temporal o permanente hacia la ciudad de Huánuco, la capital Lima y la selva amazónica.
  4. Sin embargo, el mejoramiento de la carretera efectuado en el año 2009 ha tenido marcados efectos positivos en el desarrollo de las comunidades, en términos de i) movilidad; ii) mejor acceso a servicios sociales como escuelas, educación superior y servicios de salud; y iii) mejor acceso a mercados locales y regionales. En general ha resultado en la dinamización de la economía local. El estudio de tráfico realizado durante la preparación del Proyecto indica que ha habido un aumento de aproximadamente 50 a 400 vehículos diarios en el tramo. La mayoría de estos vehículos son livianos, indicando una preponderancia de tráfico local de pasajeros y carga liviana. Según información recolectada esto está resultando en una modificación de los flujos migratorios, con parte de migrantes pasados retornando a sus lugares de origen.
  5. **Comunidades campesinas.** La mayor parte del área requerida por el Proyecto está bajo la jurisdicción de comunidades campesinas. Según definición de la política operativa sobre pueblos indígenas (OP-765) del Banco estas comunidades se consideran como indígenas, principalmente por tener descendencia de poblaciones pre-coloniales; mantener características indígenas diferenciadas como el idioma Quechua, la tenencia colectiva de la tierra, su organización social y política y prácticas culturales diferenciadas; y se auto-definen como poblaciones originarias. Las posiciones de autoridad en las comunidades campesinas son rotativas y se renuevan cada dos años. El proceso de toma de decisiones es colectivo, a través las asambleas comunitarias, y está enfocado en la obtención de consensos. Los recursos naturales en la comunidad, como la tierra y el agua, son también de propiedad colectiva. Las comunidades son a menudo diferenciadas internamente entre sectores y/o anexos.
  6. **Tenencia de la tierra.** La forma dominante de la tenencia de la tierra en el área del Proyecto es la Comunidad Campesina. Las tierras privadas se encuentran principalmente en los primeros diez kilómetros del Tramo 1 del Proyecto, saliendo de Huánuco. Existe en la actualidad una mezcla compleja de tenencia colectiva e individual de la tierra dentro de las comunidades campesinas. Mientras la tierra es formalmente de propiedad colectiva de la comunidad, las autoridades comunales otorgan, mediante procesos internos definidos, derechos de usufructo sobre parcelas agrícolas a familias que pertenecen al colectivo. Estos derechos están consolidados y las parcelas generalmente se transmiten por herencia. El derecho de usufructo está condicionado al cumplimiento de las obligaciones de los parceleros hacia la comunidad, como por ejemplo ejercer cargos de autoridad y participar en faenas colectivas. Esta dinámica entre propiedad colectiva y usufructo individual es de suma importancia para la definición del esquema de compensación para las afectaciones. La situación es más sencilla en las extensas áreas de pastoreo, que son de uso colectivo.
  7. **Situación habitacional.** A lo largo del tramo carretero existe una alta variedad de tipos y calidad de viviendas. En el área rural proliferan casas modestas, de un solo ambiente, y en condiciones precarias. Sin embargo, también existen viviendas consolidadas de hasta dos pisos, principalmente en áreas nucleadas.
  8. **Cultura e idioma.** La población de las comunidades campesinas es de etnicidad Quechua, y mantiene importantes rasgos culturales diferenciados, además de sus instituciones colectivas. Aunque hay una proporción importante de población que domina el castellano, en particular entre jóvenes y hombres, el quechua sigue siendo el idioma principal entre ancianos y mujeres. Durante la misión de identificación del Banco, se ha comprobado en visita a campo una preferencia por parte de los comuneros de comunicarse en quechua. Esta preferencia ha sido tomada en consideración para el proceso de consulta pública posterior a esta misión utilizando un facilitador quechua hablante para evitar la exclusión de sectores importantes de la población.
  9. **Género**. En la cosmovisión quechua los roles de los hombres y mujeres son concebidos como complementarios. Los hombres tienen una mayor visibilidad y participación activa en actividades públicas, como asambleas comunitarias. Sin embargo, las mujeres tienen un rol importante en la toma de decisiones entre bastidores. La implicancia para procesos de consulta es que se requiere estructurarlos en dos fases, para dar a la comunidad la oportunidad de incluir a las mujeres en sus procesos de decisión.
  10. **Población en estado de vulnerabilidad.** Hay un grado considerable de pobreza en el área del Proyecto, y una parte importante de la población no está familiarizada con procedimientos formales como la compraventa de tierra y otros bienes. El PACRI ha identificado las siguientes categorías de vulnerabilidad: i) jefe(a) de familia con actividad económica dependiente en el predio; ii) jefe(a) de hogar adulto mayor; iii) jefa de hogar madre soltera; iv) jefa de hogar mujer gestante; v) hogar con algún integrante con discapacidad física/mental; y vi) hogar en extrema pobreza. El PACRI incluye criterios diferenciados para la elegibilidad a los programas de compensación para afectados vulnerables, además de contemplar un monitoreo especifico a los afectados vulnerables para asegurar la reposición de sus niveles de vida.
  11. **Patrimonio cultural**. El área del Proyecto fue históricamente ocupada por los Incas y otros grupos étnicos. Esto se traduce en una alta probabilidad de encontrar vestigios arqueológicos durante la ejecución del Proyecto. La evaluación arqueológica realizada como parte del EIA ha identificado una serie de vestigios arqueológicos en la vecindad de la carretera. También existe un campanario histórico en el centro poblado de Pachas al borde de la carretera. Los potenciales impactos y las medidas de gestión correspondientes son discutidos en la sección IV del presente IGAS.
  12. **Marco y capacidad institucional.** El ente rector del sector de transporte es el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), por medio del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional (Provias Nacional), ente ejecutor de la operación (en adelante, PVN). PVN es el encargado de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte que forman parte de la Red Vial Nacional, así como de la planificación, gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de esta red.
  13. La dirección de estudios de PVN es la encargada de supervisar la elaboración de los estudios sociales y ambientales de los proyectos carreteros, en particular los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) y los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI).
  14. La Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA) del MTC es la autoridad ambiental competente en definir, revisar y aprobar los Estudios de Impacto Ambiental (EIA) para el Proyecto, y realizar la supervisión ambiental. También es responsable de la aprobación y supervisión del Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) del Proyecto.
  15. La unidad de liberación del derecho de vía de PVN es responsable por la implementación de los PACRI. En la práctica suele asumir un rol activo en el día de día de la implementación de las acciones del PACRI, en colaboración con el equipo PACRI de la firma contratada para la supervisión de las obras de construcción. Se estima que esta unidad cuenta con el personal adecuado para la implementación del PACRI de este proyecto.
  16. Sin embargo, el Banco prevé brindar apoyo a PVN para la gestión social y ambiental a través la ejecución de una cooperación técnica (PE-T1352). Entre otras actividades, esta cooperación apoyará y supervisará la implementación del PACRI con la contratación de consultores; también se realizará un análisis de los procesos e instrumentos institucionales para la gestión ambiental y social, y se elaborará un plan de fortalecimiento institucional.

**Análisis de alternativas**

* 1. Al tratarse de un proyecto existente, el análisis de alternativas se debe enfocar en el diseño de la obra. Al desarrollar el estudio de factibilidad y el Estudio de Impacto Ambiental se consideraron alternativas para definir el diseño a nivel macro y los parámetros generales de diseño teniendo en cuenta en particular las características de la Red Vial Nacional de Perú, las características del terreno, y los impactos socioambientales; durante la operación, se finalizará el diseño a un nivel micro, en particular para centros poblados y zonas con alta densidad de reasentamiento potencial en base a estudios de (micro-) alternativas, con el objetivo principal de minimizar las afectaciones a predios y por ende reducir en lo posible los impactos relacionados con reasentamiento.

1. Cumplimiento con los Requisitos y Estándares
   1. Con base en la información disponible, el Proyecto ha activado las siguientes políticas: i) Política de Acceso a la información (OP-102); ii) las Directrices B.01, B.02, B.03, B.4, B.05, B.06, B.07, B.09, B.10, y B.11 de la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703); iii) Política de Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704); iv) Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710), debido a la necesidad de realizar el reasentamiento involuntario de poblaciones aledañas a la vía; v) Política de Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761), para asegurar la participación equitativa de las mujeres en las actividades, los beneficios y los procesos de consulta y compensación de impactos asociados a la operación; y vi) Política operativa sobre Pueblos Indígenas (OP-765), ya que amplia parte de la población del área de intervención pertenece a comunidades campesinas de origen Quechua.
   2. El análisis del Programa a través de los filtros de salvaguardias ambientales y sociales ha generado la categoría ambiental A, en particular por (i) los impactos y riesgos ambientales relacionados con el alto volumen de movimiento de tierra requerido para la ejecución de la obra; y (ii) por la necesidad de realizar el reasentamiento involuntario de un número significativo de familias campesinas para la liberación del derecho de vía. La Política de Medio Ambiente (OP-703) requiere la elaboración de un Estudio de Impacto Ambiental y Social para proyectos de categoría A; la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710) requiere la elaboración de un Plan de Reasentamiento Involuntario; y la Política sobre Pueblos Indígenas (OP-765) la identificación y mitigación de impactos diferenciados sobre poblaciones indígenas, consultas y en el presente caso acuerdos con las comunidades afectadas.
   3. Durante la preparación del Proyecto se ha elaborado un **Estudio de Impacto Ambiental** (EIA) según los requerimientos de la legislación peruana, que ha identificado los principales impactos ambientales y sociales directos del Proyecto. El EIA cuenta con una **Estrategia de Manejo Ambiental** (EMA) que incluye las medidas de mitigación para los impactos ambientales y sociales identificados en el EIA.Los impactos identificados y las medidas de mitigación correspondientes están resumidos en la sección V. del presente IGAS.
   4. Con financiamiento del Banco se desarrollaron actualizaciones a partes del EIA, asimismo complementos al EIA en temas de: línea base biológica e impactos socio-ambientales indirectos y acumulativos (con propuesta de medidas de mitigación en cada caso de ser necesario).
   5. Se ha elaborado también un **Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario** (PACRI)[[3]](#footnote-3) para manejar las afectaciones resultando de la liberación del derecho de vía. El PACRI inicial elaborado por PVN reveló brechas significativas con la política de reasentamiento involuntario OP-710, estando enfocado meramente en la compensación monetaria de afectaciones en el derecho de vía. Por esta razón, y con el apoyo y financiamiento parcial del Banco, se ha desarrollado un complemento al PACRI inicial (PACRI complementario) para dar cumplimiento a las políticas de salvaguarda del Banco, introduciendo medidas adicionales con el resultado de reducir significativamente el número de afectaciones y evitar el reasentamiento de poblaciones afectadas fuera de su área inmediata de residencia. El PACRI complementario así elaborado también cuenta con medidas para asegurar que el reasentamiento genere beneficios a la población afectada y se acordó entre el Banco y PVN el 22 de noviembre de 2016. Además, el Banco y PVN han acordado la elaboración de un Estudio de Alternativas de diseño con el objetivo de reducir adicionalmente de forma significativa el número de reasentamientos requeridos. El PACRI complementario contiene propuestas técnicas preliminares a ser consideradas en el Estudio de Alternativas, y un proceso de actualización de los acuerdos con los afectados para elaborar el PACRI[[4]](#footnote-4), para el cual se deberá contar además con el acuerdo de todas las comunidades afectadas. Se estima que con las medidas adicionales identificadas en los estudios de alternativas se logre reducir el número total de unidades sociales a reasentar de un total inicial de 1300 familias (en el PACRI inicial) a aproximadamente 400 familias (en el PACRI ejecutivo). Una vez concluido el estudio de alternativas con el diseño definitivo de la carretera, se elaborará el PACRI ejecutivo. Mayores detalles sobre el PACRI se encuentran en las secciones IV. y V. del presente IGAS. En las secciones 4.17 a 4.20 se detalla las medidas diseñadas para garantizar el cumplimiento con los requerimientos específicos de la política OP-710 para el reasentamiento de poblaciones indígenas.
   6. **Aplicación de la política indígena OP-765.** El Proyecto activa la política indígena OP-765 debido a que la gran mayoría de la población afectada se encuentra en comunidades campesinas de origen Quechua. Por el carácter mayoritario indígena de la población afectada, no se consideró pertinente realizar un análisis diferenciado de impactos sobre esta población para complementar los análisis ya previstos en la preparación del Proyecto. Las comunidades campesinas en el área de intervención evidencian un fuerte dominio sobre su territorio, una sólida organización comunitaria y un grado relativamente avanzado de integración en la sociedad regional y nacional, por lo que se estima que su vulnerabilidad frente al Proyecto es manejable mediante medidas de gestión adecuadas.
   7. Debido a que el Proyecto solamente requiere la adquisición de una franja limitada de tierra en el derecho de vía (hasta 20 metros de ancho) no se estima que represente impactos significativos para la integridad territorial de las comunidades siempre que las mismas mantengan su control territorial. Por el alto número de afectados por la liberación del derecho de vía, y los desafíos que la geografía levanta para su reasentamiento, se estima que el Proyecto representa un riesgo para la integridad social de algunas comunidades afectadas. A consecuencia, se requiere la obtención de acuerdos sobre el Proyecto y las medidas de reasentamiento con los afectados y las comunidades a las que pertenecen. El Proyecto incluye las medidas adecuadas para manejar los riesgos e impactos presentes, en particular a través de la minimización del número de predios afectados y de la reubicación de los afectados en las inmediaciones de su lugar original de vivienda. De esta forma se evita romper los tejidos sociales locales y afectar la integridad social y territorial de las comunidades. Los acuerdos requeridos con las comunidades para la cesión de las tierras y la implementación del PACRI se han obtenido con 24 de 25 comunidades y centros poblados afectados a través de actas de asambleas generales comunitarias, conforme detallado adelante en las secciones sobre consulta pública.
   8. Los procesos de consulta en el ámbito del Proyecto se vienen realizando a través de las autoridades legítimas de las comunidades campesinas y de los centros poblados, así como a través de sus asambleas generales. Para las consultas se cuenta con facilitadores en la lengua Quechua para asegurar el entendimiento por la totalidad de la población consultada. Las consultas fueron planificadas in situ y en plazos y horarios acordados con las comunidades, y tuvieron como resultado actas de acuerdo detallando los aspectos claves de la cesión de tierras y de las condiciones de compra venta y de compensación, según información brindada por PVN sobre el Proyecto y el PACRI complementario. Se considera que las consultas se han realizado de forma culturalmente adecuada (véase párrafos 3.11 a 3.18 para mayores informaciones).
   9. **Licenciamiento ambiental.** La DGASA es la entidad competente para la otorgación de la certificación ambiental de proyectos carreteros, la cual se emitió para el presente proyecto el 21 de octubre de 2016. El uso de canteras de rio debe ser aprobado por las municipalidades correspondientes. El Proyecto ya cuenta con las autorizaciones municipales para el uso de las canteras planteadas a la fecha. Los Depósitos de Materiales Excedentes son aprobados bajo el EIA por la DGASA, y deberán contar con el acuerdo del propietario del predio. A la fecha, el PACRI inicial ha sido aprobado por DGASA a nivel de borrador final. Se procederá a presentar a la DGASA el PACRI una vez elaborado y acordado entre el Banco y PVN.
   10. **Arqueología.** El Proyecto cuenta con una Certificación de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA) emitida por el Ministerio de Cultura para el área en el que se asentará la carretera, y está en la fase final de obtención del CIRA para las instalaciones auxiliares. Se ha realizado una evaluación arqueológica durante la preparación del Proyecto, y se ha desarrollado los términos de referencia para la contratación de servicios de monitoreo arqueológico durante la ejecución del Proyecto. De esta forma, se ha cumplido con los requerimientos de la normativa nacional y se cuenta con los medios para cumplir con los requisitos de la directiva B.9 de la OP-703 en cuanto a afectaciones de sitios de valor cultural.
   11. **Consulta pública y participación ciudadana.** La política de medio ambiente (OP-703) requiere para proyectos de categoría A la realización de dos rondas de consultas antes de su presentación al directorio del Banco. La política de reasentamiento involuntario (OP-710) requiere que en el caso de reasentar poblaciones indígenas se obtenga el consentimiento de las comunidades afectadas al reasentamiento y a las medidas de compensación; la política sobre pueblos indígenas (OP-765) estipula que si un proyecto presenta riesgos significativos, entre otras cosas para la integridad social o territorial de poblaciones indígenas, se debe llegar a acuerdos con los afectados. Finalmente, la normativa nacional requiere que la adquisición de terrenos de comunidades campesinas cuente con la aprobación de dos tercios de los comuneros empadronados durante asamblea general y se realice a precios justos y de mercado.
   12. El Proyecto cuenta con un proceso amplio de consulta pública, que da cumplimiento a los requerimientos de la OP-703 y de la OP-765. Para el requisito de consentimiento de comunidades indígenas de la OP-710 la conclusión del proceso se ha demorado en una sola de las comunidades, pero se prevé su conclusión en el corto plazo, como se explica en más detalle en el párrafo 3.17. En general, se evidencia que el mejoramiento de la carretera es una aspiración de larga data de la población local y que el Proyecto cuenta con amplio apoyo local. Las observaciones principales levantadas durante las consultas están relacionados con las afectaciones resultando de la liberación del derecho de vía, así como la forma en la que serán compensadas.
   13. En noviembre de 2014 y de nuevo en Marzo 2015 se realizaron en cada ocasión tres reuniones de consulta sobre el EIA del Proyecto con autoridades de las comunidades campesinas y de los centros poblados del área de intervención.Las consultas evidencian una amplia aprobación de la construcción de la carretera. Entre los temas levantados por los participantes se destaca el pedido por parte de la zona urbana de Chavinillo de construir una variante que evite el centro del pueblo. La factibilidad técnica de este pedido será evaluada a través la realización del estudio de alternativas mencionado en los párrafos 3.5 y 4.12.
   14. En Abril de 2015 se realizó una audiencia pública sobre las características de ingeniería del proyecto y las posibles medidas con las que se manejarían los impactos ambientales y sociales que pudiera generar el proyecto.
   15. En febrero y marzo 2016 se realizaron siete reuniones de consulta sobre el PACRI inicial del Proyecto con la participación de los afectados identificados. El informe de consultas evidencia nuevamente amplio apoyo a la construcción de la carretera, sin embargo con frecuentes cuestionamientos a la identificación de afectaciones y su forma de compensación. Los cuestionamientos a las compensaciones previstas en el PACRI inicial también resaltaron en el trabajo de relacionamiento social realizado durante el proceso de actualización.
   16. Durante la elaboración del PACRI complementario en Junio 2016, el cual ofrece soluciones viables a los problemas levantados, el equipo consultor ha establecido relaciones cercanas con las autoridades y los afectados en el área de intervención. En Julio 2016 el equipo de PVN responsable por la implementación del proceso de reasentamiento ha establecido dos oficinas en el área de intervención, con equipos técnicos operando a tiempo completo, de esta forma estrechando relaciones con la población local. Entre Julio y octubre 2016 se ha realizado un proceso de consulta sobre el PACRI complementario, consistiendo en i) reuniones preliminares con las juntas directivas de las comunidades campesinas y las autoridades urbanas de los centros poblados afectados; y ii) asambleas generales con 21 de las 22 comunidades campesinas[[5]](#footnote-5) y los 3 centros poblados afectados. Estas asambleas generales han resultado en la firma de actas en las que las comunidades y los centros poblados expresan su acuerdo con la cesión de tierras para el Proyecto mediante los pagos correspondientes, así como con la implementación del proceso de reasentamiento, y las medidas de compensación previstas en el PACRI complementario. En el caso de las Comunidades Campesinas, las actas de las asambleas realizadas evidencian la participación y el acuerdo de por lo menos dos tercios de los comuneros hábiles, dando cumplimiento a la Ley de Comunidades Campesinas. En una muestra de cuatro asambleas generales se contó con la presencia de observadores del Banco, que verificaron y confirmaron que estas consultas fueron adecuadas y cumplieron con características consistentes con las políticas de salvaguardia del Banco.
   17. A la fecha, solamente queda pendiente la presentación del acta de acuerdo de la comunidad campesina de Santa Rosa de Yarowilca, que todavía no ha acudido al pedido de PVN de realizar la asamblea general por que a) la comunidad planifica establecer una lotificación dentro de su territorio que se sobrepondría parcialmente al Derecho de Vía (DDV) propuesto de la carretera; b) la comunidad ha solicitado a PVN declarar el área correspondiente como zona urbana; y c) la comunidad está actualmente en un proceso de cambio de su junta directiva. PVN ha formalmente acordado con el Banco reducir el Derecho de Vía en el área correspondiente de 20 metros a 13 metros u otro ancho acordado con la comunidad para no interferir con los planes de lotificación de ésta (sujetos a verificación final en acuerdo con la comunidad), para no afectar a los planes de lotificación de la comunidad.[[6]](#footnote-6) La realización de la asamblea general y la obtención del acta de acuerdo sobre el Proyecto y el PACRI, que se realizarán después del cambio de autoridades y probablemente a principios de 2017, será condición al primer desembolso del préstamo. Es importante notar que, con una reducción del DDV a 13 metros, el impacto del reasentamiento sobre la comunidad de Santa Rosa de Yarowilca implicaría solamente la reubicación de tres viviendas dentro de sus mismos lotes y la reconstitución de la fachada de una cuarta vivienda fuera del derecho de vía. Por esta razón, considerando el compromiso de PVN en reducir el DDV y el estado general de las consultas con esta comunidad a la fecha, la obtención del acuerdo por parte de esta comunidad con el Proyecto y el proceso de reasentamiento antes del primer desembolso se considera viable, y no representa un riesgo mayor par el Proyecto o la comunidad. Una vez obtenido el acuerdo con esta comunidad, se completará el proceso de consentimiento por las comunidades afectadas y la finalización formal del PACRI (ambas condiciones previas para el primer desembolso del préstamo). La demora en la obtención de este acuerdo conlleva la necesidad de solicitar una dispensa parcial y temporal del requisito de consentimiento de las comunidades indígenas afectadas para aplazar la finalización del PACRI contando con la formalización de los acuerdos requeridos bajo la OP-710, que se explica en detalle en el párrafo 4.22.
   18. Una vez concluido el estudio de alternativas de diseño y elaborado el PACRI ejecutivo, se realizará una nueva etapa del proceso de consulta a través asambleas generales en las comunidades campesinas y los centros poblados en donde el trazado de la vía haya sido sujeto a un estudio de alternativas, con el objetivo de actualizar, a través actas de asambleas, los acuerdos adicionales obtenidos según los principios, criterios y procesos previstos en el PACRI. Finalmente, el Proyecto firmará convenios con los afectados individuales respecto la aplicación de las medidas de compensación específicas acordadas en cada caso.
   19. **Ley del Derecho a la Consulta Previa.** PVN está actualmente coordinando con el Vice-Ministerio de Interculturalidad (VMIC) para determinar cómo aplicar al Proyecto la Ley del Derecho a la Consulta Previa de los Pueblos Indígenas u Originarios, Ley 29875, que establece el derecho de los pueblos indígenas y originarios a ser consultados en forma previa sobre medidas legislativas o administrativas, así como planes, programas y proyectos de desarrollo, que afecten sus derechos colectivos.[[7]](#footnote-7) PVN solicitará al VMIC su pronunciamiento cuanto a la aplicabilidad de esta Ley al presente Proyecto y presentará al Banco la evidencia del mismo y de haber cumplido con cualquier requisito adicional de consulta si fuera el caso. En todo caso el proceso de consulta descrito en los párrafos 3.11 a 3.17, y los acuerdos realizados y documentados en acta con las comunidades, además de cumplir con las politicas de salvaguardas del Banco, son materialmente equivalentes a una consulta previa según la legislación local.
   20. **Gestión de riesgo de desastres.** El riesgo relacionado a desastres se consideró moderado, en relación al relieve de la zona (con retos geotécnicos), el nivel de sismicidad medio, y a los niveles de riesgo y frecuencia de los potenciales eventos naturales que se puedan producir de la zona que son inundaciones, derrumbes y deslizamientos (esencialmente superficiales). En efecto, si a lo largo de la carretera se identifican sectores con problemas geodinámicos, no se encuentran sectores altamente críticos. Los parámetros de diseño, en particular geotécnicos (reperfilados…) y de drenaje parecen adecuados al nivel de riesgo.

|  |  |
| --- | --- |
| TIPO DE OBRA | PERIODO DE RETORNO (años) |
| Cunetas | 25 |
| Alcantarillas | 50 |
| Badenes | 50 |
| Defensas Ribereñas | 100 |
| Puentes | 175 |

Tabla 2: periodos de retorno considerados para ciertos tipos de obra.

* 1. La tabla No. 3 presenta, a la fecha de elaboración del presente IGAS, el estado de cumplimiento del Proyecto con las políticas ambientales y sociales del Banco que han sido activadas.

| **Política / Directriz** | | **Estado de Cumplimiento del Proyecto**  **(Cuando Aprobado por la Junta)** | **Acciones Requeridas para el Cumplimiento Continuo** |
| --- | --- | --- | --- |
| **OP-102** | **Disponibilidad de Información** | Cumplimiento anticipado para día de aprobación por la Junta.   * El EIA (borrador inicial y luego su actualización) ha sido puesto a disposición del público en el sitio web del Banco (a partir del 22 de Diciembre de 2015). * El EIA y el PACRI complementario serán igualmente publicado en el sitio web de PVN. * El PACRI complementario, así como los complementos y actualizaciones al EIA serán publicados en los sitios web del Banco. | Actividades continuas para informar a los afectados sobre el avance de la obra, para poner a disposición del público información ambiental y social relativa al Proyecto, así como ofrecer acceso e implementar efectivamente un sistema integrado de quejas y reclamos |
| **OP-703** | **Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias** |  |  |
| B.1 | Políticas del Banco | En cumplimiento. | Se verificará el cumplimiento a lo largo de la vida del Programa |
| B.2 | Legislación y Regulaciones Nacionales | En cumplimiento.  Licencia ambiental obtenida en Octubre 2016.  Los acuerdos con las Comunidades Campesinas sobre la cesión de terrenos cumplen con la Ley de Comunidades Campesinas.  Se cuenta con el CIRA (Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos) del tramo. | Se monitorea el seguido cumplimiento con legislación y regulaciones locales (por ejemplo emisiones de CIRA para áreas auxiliares). |
| B.3 | Preevaluación y Clasificación | Cumplida.  El Programa ha sido clasificado en la categoría A. |  |
| B.4 | Otros Factores de Riesgo | En cumplimiento  El Proyecto brindará asistencia a PVN para la implementación del proceso de reasentamiento y la complementación del análisis de ciertos aspectos ambientales. |  |
| B.5 | Requisitos de Evaluación Ambiental | Cumplida.   * El EIA ha sido concluido y se actualizaron y complementaron elementos de línea base biológica, y de estudio de impactos indirectos y acumulativos. * Se ha elaborado un PACRI. El PACRI inicial ha sido complementado. |  |
| B.6 | Consultas | En cumplimiento  Realizados a la fecha 5 rondas de consulta.  Se han obtenido acuerdos con 24 de 25 de las comunidades campesinas y los centros poblados a través actas de asambleas generales. Se han logrado acuerdos preliminares con la última comunidad que se requieren formalizar antes del primer desembolso. | * Formalización por acta de asamblea del acuerdo con la comunidad de Santa Rosa de Yarowilca antes del primer desmebolso del financiamiento. * El Proyecto realizará a lo largo de sus etapas de preconstrucción, construcción y operación y mantenimiento, otros procesos de consulta y participación ciudadana. |
| B.7 | Supervisión y Cumplimiento | En cumplimiento   * El EIA y el PACRI complementario cuentan con Planes de Monitoreo, que incluyen el monitoreo participativo con la población afectada. * El proyecto contará además con una supervisión ambiental y social. | * Supervisión del BID. |
| B.9 | Hábitats y Sitios Culturales | En cumplimiento.   * El Proyecto consta con hábitats naturales críticos tanto en su área de influencia directa que indirecta. Los impactos se anticipan menores al implementar las medidas de mitigación. * Se cuenta con el CIRA del Ministerio de Cultura para el tramo carretero. | * Supervisión de las medidas de manejo previstas * Monitoreo de fauna y flora. |
| B.10 | Materiales Peligrosos. | En cumplimiento  Los planes de gestión ambiental incluyen las medidas para el adecuado manejo de los materiales peligrosos. | * Implementación de los planes |
| B.11 | Prevención y reducción de la contaminación | En cumplimiento  Los planes de gestión ambiental y social incluirán las medidas para la prevención de la contaminación por emisiones atmosféricas, ruido, tráfico, aguas subterráneas y superficiales durante la construcción y operación. | * Implementación de los planes. |
| **OP-704** | **Gestión del Riesgo de Desastres** | En cumplimiento  Gracias en particular a los parámetros de diseño (geotécnicos, drenaje…) aplicados, se anticipa reducir el nivel de exposición ante amenazas naturales. | * Se supervisara por el banco la ejecución del Proyecto según estos parámetros de diseño, en particular para los temas de estabilidad (taludes, botaderos…) y drenaje. |
| **OP-710** | **Reasentamiento Involuntario** | Cumplimiento parcial; propuesta de acordar una dispensa temporal.  Cumplimiento total es condición previa al primer desembolso del préstamo.  Se ha elaborado un PACRI. El PACRI inicial, ha sido complementado con medidas adicionales necesarias para cumplir con la política OP-710, incluyendo los requerimientos específicos para el reasentamiento de poblaciones indígenas y la reposición de medios de vida.  PVN aprobó el PACRI complementario, el cual contiene un procedimiento para futuras actualizaciones para definir su ejecución detallada.  El Proyecto ha consultado con las comunidades afectadas y ha obtenido su consentimiento a través la firma de actas con las asambleas generales de 21 comunidades campesinas y 3 centros poblados afectados. Para la comunidad faltante se han logrado acuerdos preliminares para reducir impactos y obtener acuerdos definitivos a corto plazo. | * La presentación, a satisfacción del Banco, del acta de la única comunidad campesina faltante (Santa Rosa de Yarowilca) es condición previa al primer desembolso del préstamo. * Se realizará un análisis de alternativas de diseño con el objetivo de reducir adicionalmente el número de afectados. * Se elaborará la versión ejecutiva del PACRI en base a los resultados de los estudios de alternativas para con definir de las acciones de compensación para cada afectado individual de acuerdo a los principios y criterios establecidos en el PACRI. * Se verificará la adecuada implementación de las medidas de reasentamiento definidas en el PACRI ejecutivo para cada tramo antes de inicio de las obras en el tramo respectivo. |
| **OP-761** | **Igualdad de Género en el Desarrollo** | En cumplimiento  El EIA y el PACRI contienen medidas destinadas específicamente a la inclusión de las mujeres en los beneficios que el Proyecto genera.  El EIA ha identificado potenciales impactos diferenciados sobre las mujeres e incluye las medidas de mitigación correspondientes. | * Implementación de las medidas previstas en la EMA, el PACRI y los planes aplicables. |
| **OP-765** | **Pueblos Indígenas** | En cumplimiento  El EIA y el PACRI han identificado los riesgos y potenciales impactos negativos sobre las poblaciones indígenas del área de intervención, y se han diseñado las medidas adecuadas de mitigación.  Dichas medidas evitaran el reasentamiento de los afectados fuera de su área inmediata de vivienda y garantizarán la opción de recibir tierras equivalentes dentro de su comunidad a todos los afectados  Se han realizado cinco rondas de consulta y el Proyecto ha obtenido acuerdos con 21 de 22 comunidades campesinas y los 3 centros poblados afectados a través de la firma de actas de sus asambleas generales. | * La presentación al Banco del acta de la única comunidad campesina faltante es condición previa al primer desembolso del préstamo y se cuenta con acuerdos preliminares. * Se actualizarán los acuerdos con las comunidades campesinas y centros poblados afectados a través la realización de asambleas generales antes de la implementación del proceso de reasentamiento en los centros poblados y las comunidades campesinas donde se realizaran estudios de alternativas, * La operación de la estación de peaje será sujeta a un proceso de consulta. * El Proyecto implementará mecanismos de monitoreo y gestión participativa tanto del proceso de reasentamiento e implementación del PACRI cuanto de la construcción de la vía. |

Tabla No. 3: Estado de cumplimiento de las políticas ambientales y sociales del Banco activadas por el Programa.

1. IMPACTOS Y RIESGOS AMBIENTALES Y SOCIALES & MEDIDAS DE MITIGACION

**Impactos ambientales**

* 1. Los impactos ambientales negativos más importantes se producirían en la etapa de construcción del Proyecto vial: i) generación de polvo y gases contaminantes; ii) generación de ruido debido al movimiento de tierras y flujo vehicular en todos los frentes de obras; iii) introducción de vibraciones por efecto de la movilización de maquinarias y equipos; iv) compactación del suelo por el tránsito de maquinaria; v) posibles derrames de grasas y aceites por la acción operativa de la maquinaria a utilizarse; vi) generación de residuos sólidos (material de excavación, residuos de pavimento, escombros, papeles, maderas, restos metálicos, trapos impregnado con grasas, etc.); vii) eventual contaminación de suelos por residuos de obra; viii) posibles cortes e interrupciones en el tránsito vehicular; viii) aumento del riesgo de accidentes;(ix) afectación a fauna y flora; y x) generación de alrededor de 10 millones de m3 de material sobrante que tiene que ser dispuesto en zonas de bote.
  2. Los principales impactos negativos en la fase de operación incluyen: i) alteración de la calidad del aire debido al incremento en el tránsito de vehículos; ii) generación de efecto barrera sobre la fauna doméstica y silvestre; y iii) impactos indirectos potenciales a hábitats naturales.
  3. El impacto potencial a fauna y flora durante ambas fases de construcción y operación se puede subdividir principalmente en: pérdida de / afectación a cobertura vegetal; posible afectación de cultivos y pastos; posible afectación del hábitat de la fauna silvestre; perturbación de la fauna silvestre; y posible Perturbación de la fauna hidrobiológica.
  4. En práctica, las áreas con importancia para la biodiversidad se encuentran a alturas más elevadas que la carretera o sus áreas auxiliares, y en general poco accesibles. Por esta principal razón, no se anticipan impactos medibles a estas. Para afectación a otros hábitats naturales que no se podrán evitar, medidas de manejo estandarizadas (limitación del corte de vegetación, reubicación de flora, selección de especies para vegetación, buena ejecución de los planes de cierre…) limitaran los impactos.

**Impactos sociales**

* 1. **Impactos positivos del Proyecto.** El mejoramiento de la carretera tiene alto potencial de dinamizar la economía local y disminuir procesos migratorios, a través de un aumento en la conectividad y el acceso a mercados y servicios sociales. Además, contribuirá de forma significativa a reducir la alta tasa de accidentalidad actual a través la implementación de medidas de seguridad vial. Durante la fase de construcción, también será una fuente importante de oportunidades laborales, y el EIA-EMA y el PACRI incluyen programas para la captación de mano de obra local y la contratación de productos y servicios locales.
  2. **Reasentamiento involuntario y desplazamiento económico.** El principal impacto social negativo del Proyecto resulta de la ampliación del derecho de vía, la que requerirá un número significativo de reasentamientos involuntarios. A la fecha el número de viviendas con afectación total es de 584, y de afectación parcial 142. Se afectará además a cultivos agrícolas, áreas de pastoreo de ganado y animales silvestres y negocios ubicados al borde de la carretera, que resultarán en afectaciones económicas. Finalmente se afectará parcialmente a cuatro iglesias, cuatro centros educativos y un cementerio. La gran mayoría de estas afectaciones se encuentra dentro de Comunidades Campesinas. Se afecta a las tierras de un total de 22 Comunidades Campesinas y 3 Centros Poblados. El número considerable de reasentamientos está relacionado en particular con los patrones de asentamiento al borde de la carretera y por la geografía altamente accidentada. Además hay tres zonas urbanas densamente pobladas que serán afectadas. Las variaciones geográficas en los diferentes tramos del Proyecto resultan en una variedad de situaciones que requieren de soluciones diferenciadas.
  3. Realizar un reasentamiento colectivo de dimensión considerable no solo impacta negativamente a los directamente afectados, sino que tiene el potencial de generar impactos sobre la comunidad como un todo, en particular sobre su organización y cohesión social, distribución de tenencia y acceso a la tierra, y dinámica de la economía local. Además, se ha evidenciado que por la geografía del área de intervención, en general, no están disponibles nuevas áreas para el reasentamiento colectivo de poblaciones cuyas viviendas son afectadas.
  4. El PACRI inicial identificó un total de 804 viviendas afectadas directamente por el Proyecto, y contemplaba la indemnización monetaria a los afectados como única forma de compensación. Bajo este concepto, la responsabilidad para encontrar un nuevo lugar de vivienda recaía en los afectados. Por las condiciones geográficas, en muchos casos esto implicaba un alto riesgo de reasentamiento fuera de la comunidad, con el rompimiento de redes sociales y el potencial empobrecimiento asociado.
  5. Para dar cumplimiento a la política de reasentamiento involuntario (OP-710) y para generar soluciones viables a todos los afectados sin impactar el tejido social de las comunidades, resultó necesario actualizar este PACRI inicial. Esta actualización se ha enfocado en a) evitar al máximo las afectaciones a viviendas; y b) reconstruir las viviendas cuya afectación es inevitable en las áreas remanentes de los terrenos donde se encuentran, o dentro de un radio cercano al lugar original de la vivienda y siempre dentro de la comunidad.
  6. **Medidas para evitar afectaciones a viviendas.** Durante la elaboración del PACRI inicial se ha aplicado por recomendación del Banco la reducción del derecho de vía de 20 a 10 o 7 metros en áreas urbanas seleccionadas. Esta medida ha permitido reducir el número de viviendas afectadas de un estimado 1300 originalmente a 804 viviendas.
  7. La elaboración del PACRI complementario ha permitido reducir de forma preliminar el número de viviendas afectadas de 804 a 690, de la cuales 584 son afectadas en su totalidad y 142 de forma parcial: se ha identificado una serie de medidas adicionales potenciales para reducir aún más el número de afectaciones a viviendas, evitando así de forma significativa el reasentamiento de poblaciones. Estas medidas potenciales incluyen la construcción de vías de evitamiento, o variantes, en los centros poblados y otras zonas con alta densidad de reasentamiento potencial. Para evaluar la viabilidad técnica, financiera y social de variantes se realizará un estudio de alternativas de diseño, como mínimo en los centros poblados de Chavinillo y Ripán, así como en las comunidades de Ayapiteg, Mitotambo, Jacas Chico, San Damian Huancapallac y Puente Vera. Otras medidas potenciales para reducir afectaciones a viviendas que serán evaluadas durante la implementación del Proyecto incluyen modificaciones menores al eje de la vía y la reducción del derecho de vía a 10 o 7 metros en lugares adicionales. Según estimativas descritas en el PACRI (complementario), estas medidas tienen el potencial de reducir adicionalmente en 209 la cantidad de viviendas afectadas (156 afectaciones totales, y 53 afectaciones parciales).
  8. **Medidas compensatorias para evitar reasentamientos lejanos.** Se ha identificado e incluido en la actualización del PACRI una serie de medidas compensatorias que permitirán evitar el reasentamiento de poblaciones afectadas fuera de su área directa de residencia, reduciendo de esta forma el impacto del reasentamiento sobre la forma y medios de vida y redes sociales de las poblaciones afectadas. Se estima que con el conjunto de estas medidas será posible reubicar el 100% de los afectados en áreas remanentes o dentro de un radio cercano al lugar original de la vivienda.
  9. Estas medidas incluyen la reconstrucción de las viviendas afectadas dentro de las áreas remanentes del predio original. El proyecto ofrecerá construir viviendas de restitución a las poblaciones cuyas viviendas sean totalmente afectadas (548 viviendas a la fecha). Para tal fin, se diseñarán módulos de vivienda con características adecuadas al contexto cultural de la zona del Proyecto, las cuáles serán objeto de un proceso de validación con las poblaciones afectadas. En el caso de viviendas cuya afectación se limita al frontis (142 viviendas), se reconstruirá el frontis fuera del derecho de vía, reduciendo el área de la vivienda y compensando por el área afectada. De no existir área remanente, se explorará la posibilidad de habilitar nuevas áreas para vivienda o uso agrícola, en particular a través del relleno de terrenos, usando el excedente de tierra generado por la construcción de la carretera.
  10. Donde existe un área remanente viable, se reubicará la vivienda fuera del derecho de vía. En el caso de viviendas ubicadas sobre pendientes fuertes sin área remanente, se evaluará la posibilidad de habilitar nuevas áreas remanentes viables a través la construcción de plataformas. Donde el nuevo diseño de la carretera implica la construcción de variantes que resultan en la afectación de viviendas, se explorará la posibilidad de habilitar la plataforma original de la carretera para la reubicación de las viviendas afectadas.
  11. **Daños a viviendas por la obra.** Siendo la mayoría de las viviendas en el área de intervención construidas en adobe, existe el riesgo de afectaciones a viviendas ubicadas fuera del derecho de vía por las actividades de construcción y tráfico de maquinaria. En el caso de la afectación parcial a la vivienda, se realizarán las reparaciones necesarias para devolverla a su estado inicial. En el caso de afectación total de la vivienda, resultando esta inhabitable, se procederá a la demolición de esta y su reconstrucción en el lugar original después de finalizadas las obras en esa área de intervención o como máximo antes del término de la ejecución del Proyecto. El proyecto reasentará temporalmente la población afectada en módulos de vivienda temporaria o en viviendas alquiladas.
  12. **Afectaciones y compensaciones económicas.** Se ha identificado también la afectación económica a 59 negocios, en gran mayoría pequeños negocios familiares conducidos desde la misma vivienda. Se compensará por el valor de los negocios cuando la afectación sea total, y por el lucro cesante en el caso de afectaciones temporales. Además se ofrecerá la opción de la reubicación del negocio. El Proyecto también afectará a un total de 29 hectáreas de cultivos agrícolas y de 16 hectáreas de pastos para ganadería. Debido a la afectación de una fracción muy limitada del área total de los terrenos usados para la agricultura y el pastoreo de ganado, se estima que estas afectaciones a cultivos y pastos no generarán impactos económicos significativos. Adicionalmente a la compensación por el valor de los terrenos y de los cultivos, se ofrecerán capacitaciones a la población en el área de intervención que les permitirá aumentar su productividad, crear y manejar microempresas y diversificar sus ingresos. Tomando en consideración los resultados de la línea de base social realizada como parte de la complementación del PACRI, se ha identificado como relevante la capacitación en las siguientes áreas: manejo de pastos y cultivos; producción de miel de abejas; transferencia tecnológica en mejoramiento genético de ganado vacuno; crianza, producción y comercialización de truchas; crianza de cuyes; producción y comercialización de artesanías; y provisión de servicios de comida y restauración.
  13. **Compensación a las afectaciones en propiedad comunal.** Un reto principal para el reasentamiento en las comunidades campesinas se da por la dinámica entre la propiedad colectiva de la tierra y los derechos de usufructo individuales. Por la normativa peruana, las compensaciones a las viviendas, los cultivos y otras mejoras se deben dar a los comuneros afectados, mientras la compensación por la tierra se da al colectivo de la comunidad campesina. Por la distribución consolidada de derechos de usufructo sobre las parcelas agrícolas y habitacionales dentro de las comunidades – y su consideración como virtuales derechos de propiedad – existe el riesgo de que los comuneros afectados no logren tener acceso a una nueva parcela equivalente, y en consecuencia no logren reponer sus condiciones de vida anteriores. Como parte de los acuerdos firmados con las comunidades afectadas se incluye el compromiso de la comunidad de poner a la disposición de los afectados individuales terrenos equivalentes para la reposición de sus viviendas y actividades económicas. Adicionalmente, de no existir siempre disponibilidad de tierra adecuada por las características geográficas del área, PVN se compromete, a través una cláusula contractual específica, a asegurar la reposición de terrenos equivalentes a través la habilitación de nuevas áreas remanentes u otras medidas, sin perjuicio de las compensaciones colectivas otorgadas a las comunidades por los terrenos adquiridos.
  14. **Cumplimiento con la OP-710: reasentamiento de pueblos indígenas.** A través del proceso de consulta realizado y de los acuerdos obtenidos, y del conjunto de medidas del PACRI se dará cumplimiento a los requerimientos específicos de la política OP-710 para el reasentamiento de poblaciones indígenas, con la excepción temporal señalada en el párrafo 4.22. Además de los beneficios generados por el Proyecto descritos en el párrafo 4.6 arriba, el componente de **reasentamiento beneficiará directamente a la comunidad** afectada en relación con su situación anterior: i) se ofrecerá a los afectados la reconstrucción de sus viviendas con materiales y estructura de mejor calidad que las viviendas actuales, que en su gran mayoría son vulnerables; ii) las capacitaciones y los proyectos productivos que se ofrecerán a la comunidad como un todo generarán beneficios económicos; y iii) la indemnización por el valor de las tierras adquiridas generará un beneficio colectivo a la comunidad.
  15. Los **derechos consuetudinarios de la comunidad se reconocen** plenamente y se recompensan en forma equitativa: i) el Proyecto dará compensaciones colectivas a las comunidades campesinas afectadas por sus terrenos consuetudinarios colectivos, a precio de mercado; ii) el Proyecto ha acordado la cesión de terrenos a través los mecanismos consuetudinarios de toma de decisión de las comunidades campesinas, en particular a través la obtención de actas de asambleas generales; iii) el Proyecto cumple con los requisitos para la cesión de terrenos a terceros de la Ley de Comunidades Campesinas, la que resguarda los derechos consuetudinarios de las referidas comunidades.
  16. Las opciones de indemnización incluyen el **reasentamiento basado en la compensación de tierra por tierra**: i) los acuerdos con las comunidades campesinas afectadas incluyen el compromiso de las comunidades de poner a disposición de los afectados terrenos equivalentes para la reposición de sus viviendas, cultivos y otros bienes económicos; ii) donde no hay disponibilidad de terrenos equivalentes, el PACRI complementario prevé la habilitación de nuevas áreas remanentes; y iii) PVN se compromete a través una cláusula contractual asegurar la reposición de terrenos equivalentes a los afectados individuales.
  17. Las **comunidades afectadas habrán otorgado su consentimiento** fundamentado a las medidas de reasentamiento y compensación formalizadas en el PACRI: i) PVN ha realizado un proceso de consulta en todas las comunidades y centros poblados afectados sobre el PACRI complementario y sus medidas de reasentamiento y compensación; ii) estas consultas han resultado en la firma de actas en las que 21 de las 22 comunidades y los 3 centros poblados afectados expresan su acuerdo con el proceso de reasentamiento y las medidas de compensación establecidas en el PACRI complementario. Para el caso de la comunidad de Santa Rosa de Yarowilca, para la cual no se cuenta con un acta de acuerdo, se propone incluir una condición previa al primer desembolso en el contrato de préstamo, y obtener una dispensa parcial y temporal como se describe en el párrafo 4.22.
  18. **Dispensa parcial y temporal del requisito de consentimiento de la OP-710.** Para cumplir con la OP-710 es necesario contar con un plan de reasentamiento final satisfactorio para el Banco antes de distribuir la propuesta de préstamo al Directorio, lo que, en el caso de comunidades indígenas requiere contar con el consentimiento de los afectados[[8]](#footnote-8). Durante la preparación de la presente operación, y específicamente del PACRI complementario, el equipo de Proyecto definió una estrategia de consulta para cumplir con los requisitos señalados, e indicó en el POD que fue a QRR, que antes de distribuir la propuesta de préstamo para la consideración del Directorio Ejecutivo se contaría con el 100% de las actas de acuerdo con las comunidades indígenas afectadas. A pesar de los esfuerzos del equipo del Banco y de PVN, y de los avances en el proceso de consultas, la Comunidad Campesina de Santa Rosa de Yarowilca todavía no ha firmado un acta expresando su acuerdo con el proyecto y el proceso de reasentamiento por las razones indicadas en el párrafo 3.17 que están relacionadas con cambios de autoridad y la necesidad de compatibilizar el DDV con los planes territoriales de la comunidad. PVN y la comunidad han acordado en principio reducir el derecho de vía en el área correspondiente de 20 metros – como definido actualmente en el diseño de la vía – a aproximadamente 13 metros con lo cual estaría resuelta la demanda principal de la comunidad[[9]](#footnote-9). Sin embargo, no se ha logrado realizar una asamblea con esta comunidad para concluir y formalizar los acuerdos sobre el DDV y las medidas de reasentamiento y compensación pertinentes. Además, la comunidad ha informado que, por la elección de nuevas autoridades de la comunidad y el proceso de transición, no será posible realizar una asamblea general para tratar de estos temas hasta finales del presente año. Se considera que la obtención del acta expresando el acuerdo de la asamblea general de la Comunidad Campesina de Santa Rosa de Yarowilca antes del primer desembolso del préstamo es una alternativa que asegura que la construcción de la vía no genere afectación a la lotificación planificada, y que la comunidad pueda contar con los beneficios de la carretera sin prejuicio de desarrollar sus planes en cuanto al uso de sus tierras. Como seguridad adicional, PVN formalizo con el Banco su compromiso de reducir el ancho del derecho de vía como se ha mencionado anteriormente. Así se minimizan los riesgos para la comunidad y el Proyecto y se establecen los elemento necesarios para completar los acuerdos sobre la cesión de todas las tierras necesarias para la construcción del proyecto, así como sobre la finalización del PACRI que define los detalles del proceso de adquisición y transferencia de las tierras y de compensación de las personas y comunidades afectadas. **Para aplazar la finalización del PACRI, contando con la formalización de los acuerdos requeridos con la Comunidad Campesina de Santa Rosa de Yarowilca hasta antes del primer desembolso, mediante el presente documento el equipo solicita la dispensa parcial y temporal del plazo estipulado en el párrafo V.6 de la OP-710, tal como aplica a comunidades indígenas mediante el párrafo IV. 4**.
  19. **Relación de las empresas constructoras con las comunidades locales**. Durante la fase de construcción, la presencia temporal de un número importante de obreros y la construcción de campamentos puede resultar en tensiones con las comunidades locales. El EIA-EMA incluye como medida de mitigación el desarrollo de un código de conducta para los funcionarios de la obra, con particular énfasis en el comportamiento frente a las mujeres locales y el respecto a las prácticas sociales y culturales de la población campesina aledaña. Además, la EMA y el contrato de préstamo requerirán la implementación de una estrategia de comunicación, mecanismos de relacionamiento con la comunidad, un mecanismo de monitoreo participativo con la participación de miembros de cada municipalidad afectada, así como un mecanismo de captación y resolución de quejas y reclamos.
  20. **Género.** Los principales impactos negativos diferenciados sobre mujeres están asociados con la presencia temporal durante la fase de construcción de obreros provenientes de fuera del área del Proyecto. Estos incluyen, potencialmente, el acoso a las mujeres locales y los conflictos relacionados, así como la transmisión de enfermedades sexuales. El EIA-EMA incluye como medidas de mitigación la adopción de un código de conducta para los empleados del contratista que regula estrictamente el relacionamiento con mujeres locales, así como medidas para evitar la transmisión de enfermedades sexuales.
  21. El Proyecto prevé medidas destinadas a la inclusión de las mujeres en los beneficios que genera. El PACRI complementario incluye programas enfocados específicamente hacia las mujeres, como la capacitación en producción y comercialización de artesanías, así como la capacitación para la provisión de servicios de restauración. Las compensaciones se darán a ambos conyugues en el caso de afectados casados o convivientes. Finalmente, durante la ejecución del Proyecto, se explorará la posibilidad de brindar capacitación en la operación de maquinaria pesada y otras actividades laborales a mujeres de comunidades en el área de intervención, para estimular su inclusión en las obras como mano de obra en varios niveles de calificación.
  22. **Accidentalidad.** El mejoramiento de la carretera en el año 2009, también ha resultado en un aumento significativo de la accidentalidad. Las fatalidades se dan principalmente por la existencia de pocas medidas de seguridad vial y la geografía muy accidentada de la región, resultando en caídas de vehículos a barrancos. Atropellos en los centros poblados son otra importante fuente de accidentes.
  23. Se ha realizado una auditoria de seguridad vial con fondos del Banco con el objetivo de optimizar la estrategia de seguridad vial en el Proyecto. Desde el primer año de ejecución del Proyecto se brindará servicios de emergencia, ambulancia y remolque, coordenados desde un centro de operaciones. Finalmente, la construcción de las potenciales variantes discutidas anteriormente contribuirán de forma significativa a reducir la accidentalidad en los centros poblados beneficiados.
  24. **Arqueología.** El único vestigio arqueológico identificado dentro del derecho de vía son los restos chullpares Estaca Machay, actualmente en proceso de declaración como patrimonio cultural de la nación. El diseño de la vía se ha ajustado para evitar afectaciones a este sitio. Durante la ejecución del Proyecto se implementará un plan de monitoreo arqueológico que incluye procedimientos para la gestión de hallazgos fortuitos.
  25. Se ha identificado durante la misión de orientación del Banco que el campanario de la iglesia de Pachas se encuentra en estado de vulnerabilidad. Antes del inicio de la construcción en el centro poblado de Pachas, se deberá haber concluido un análisis del grado de vulnerabilidad del campanario e implementado medidas de estabilización. Igualmente se implementarán medidas de reducción de impactos por las obras, en ambos casos para evitar la afectación del campanario.
  26. **Impactos indirectos.** El principal impacto indirecto del Proyecto es positivo y consiste en la dinamización de la economía local, a través del aumento en la conectividad y el acceso a mercados y servicios sociales. Además, el Proyecto contribuirá a un aumento en el valor de la tierra. En términos de impactos negativos, la mejora de la carretera puede contribuir, en los principales centros poblados de la zona, al crecimiento urbano desordenado y al aumento de la delincuencia, lo que deberá ser mitigado a través medidas de planificación urbana.

* 1. **Migración**. La construcción y el mejoramiento de carreteras en áreas rurales relativamente aisladas, y las nuevas oportunidades económicas que generan, a menudo tienen como impacto indirecto el aumento de la migración hacia las áreas de intervención. Como parte del estudio complementario de impactos indirectos y acumulativos se ha evaluado que el riesgo de que esto ocurra en el presente proyecto es relativamente bajo. La previsión es que solamente se dará migración temporal hacia el área del proyecto por la necesidad de mano de obra para la construcción de la carretera. En la fase de operación, se estima que la carretera nueva sirva principalmente para el paso de vehículos y personas ajenas, y que la zona del Proyecto no se convierta en un destino en sí. Además, las comunidades campesinas en el área de intervención mantienen un fuerte dominio sobre su territorio, lo que impediría un aumento descontrolado de la migración. En términos migratorios, más bien, el impacto del Proyecto será positivo al contribuir a la dinamización de la economía local y en consecuencia, disminuir la emigración de la población local.
  2. **Impactos acumulativos**. La Evaluación de Efectos Acumulativos no ha identificado otros proyectos a realizarse en la zona que puedan resultar en impactos acumulativos significativos con el presente Proyecto a corto o mediano plazo. Se planifica realizar la construcción de defensas ribereñas en el Rio Marañon a la altura del centro poblado de Tingo Chico, lo que generará impactos acumulativos positivos con el Proyecto, al proteger las vías vehiculares y el centro poblado contra inundaciones. Existe también un proyecto de exploración minera denominado Kokan, ubicado en las comunidades campesinas Quicayhuarin y Yacus. Tratándose de un proyecto de exploración, sin previsión todavía de explotación, los impactos previstos en la Declaratoria de Impacto Ambiental para este proyecto minero se limitan a afectaciones poco significativas a la calidad del aire.

1. GESTION AMBIENTAL Y SOCIAL DEL PROYECTO
   1. **Estudio de Impacto Ambiental (EIA)**. La DGASA emitió la licencia ambiental en Octubre 2016.
   2. El EIA cuenta con una Estrategia de Manejo Ambiental (EMA) que incluye las medidas de mitigación para los impactos ambientales y sociales identificados. Incluye programas de:
      * Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas (Manejo de residuos sólidos, líquidos y efluentes; Manejo de Instalaciones Auxiliares; Control de Erosión y Sedimentos; Protección de Recursos Naturales; Señalización y Seguridad Ambiental);
      * Vigilancia ambiental;
      * Asuntos Sociales;
      * Capacitación, educación ambiental y seguridad vial
      * Prevención de pérdidas y contingencias.
   3. El EIA tiene ya identificados sitios para áreas auxiliares (plantas de asfalto, campamentos…), incluso 25 sitios de canteras y 48 sitios de depósitos de materiales excedentes. Cada ficha de área auxiliar presenta sus características claves pertinentes, incluso las principales medidas de manejo y características de diseño (p. ej. compactación y drenaje para depósitos de materiales excedentes).
   4. En base a la actualización de la línea base biológica, se desarrolló un programa de manejo de fauna y flora, que incluye: medidas de manejo ambiental; programa de revegetación; programa de desbroce; y un programa de monitoreo biológico de flora y fauna silvestre. Este último programa se realizará tomando como base los siguientes grupos taxonómicos: Flora, Anfibios y reptiles, Aves, Mamíferos mayores y menores, Hidrobiología.
   5. **Plan de Compensaciones y Reasentamiento Involuntario (PACRI).** PVN elaboró un PACRI inicial, el cual ha sido complementado en un “PACRI complementario” con medidas diseñadas para cumplir con la política de reasentamiento involuntario (OP-710) del Banco. Una vez obtenida el acta de consentimiento de Santa Rosa de Yarowilca se podrá finalizar la versión del PACRI que integra (a) el PACRI Complementario y (b) los elementos pertinentes del PACRI Inicial que no estén en contradicción con las políticas de salvaguardia del Banco o con el PACRI complementario; será condición previa al primer desembolso su presentación a satisfacción del Banco (véase sección VI). Cualquier actualización significativa al PACRI, incluso su versión ejecutiva, deberán contar con la no objeción del Banco. En el caso que PVN requiera la aprobación por parte de DGASA de una actualización del PACRI para cumplir con la normativa nacional, la versión sometida a DGASA deberá contar previamente con la no objeción del Banco. Los Términos de Referencia del Estudio de Alternativas de Diseño, el informe final del estudio de alternativas, así como los diseños finales de las eventuales variantes elegidas y acciones de PACRI ejecutivo asociadas, deberán igualmente contar con la no objeción del Banco.
   6. El presupuesto estimado y asignado a la implementación del PACRI es de aproximadamente USD 18,5 millones, cuyo desglose en moneda local se puede encontrar en el capítulo sobre el esquema de ejecución en el PACRI complementario. La implementación del PACRI será financiada a través del componente 1 del Proyecto, con fondos de contrapartida del prestatario.
   7. El PACRI cuenta con los siguientes componentes y programas, los cuales están desglosados en proyectos específicos.

Componente 1 – Liberación de Áreas:

* Regularización de la tenencia
* Adquisición de áreas
* Inscripción registral

Componente 2 – Reposición física de las pérdidas:

* Reubicación de la población
* Asistencia técnica en proyectos auto-sostenibles

Componente 3 – Rehabilitación del cuadro de vida:

* Reconversión productiva y creación de microempresas
  1. **Manual Operativo del Proyecto (MOP).** La ejecución del Proyecto se regirá por un Manual Operativo, que establece directrices y procedimientos operativos. El MOP incluirá los procedimientos y las normas para la gestión y el monitoreo social y ambiental elaborados en los diferentes planes de gestión ambiental y social, así como los requerimientos adicionales incluidos en la sección VI. del presente IGAS. Será condición contractual previa al primer desembolso, la entrada en vigencia del MOP, en los términos previamente acordados con el Banco.
  2. **Monitoreo.** La Estrategia de Manejo Ambiental del EIA incluye un plan para el monitoreo ambiental y social del Proyecto. Además, se prevé la conformación de un Comité de Gestión del Proyecto con la participación de autoridades municipales y representantes de la sociedad civil regional para el seguimiento de la gestión social y ambiental. También se conformarán comités a nivel de cada comunidad y centro poblado para el monitoreo participativo con la población local. Finalmente, se diseñará e implementará un mecanismo de resolución de quejas.
  3. El PACRI incluye la conformación de un Comité de Gestión por cada uno de los subtramos del Proyecto con la participación de la población afectada, así como la implementación de un mecanismo de resolución de quejas. Además, el PACRI prevé el monitoreo del restablecimiento de los niveles de vida de la población afectada, con particular énfasis en la población en estado de vulnerabilidad. Un año después de concluida la implementación del PACRI en su totalidad se realizará una evaluación, y en el caso de que se identifique que los afectados no hayan logrado restablecer sus niveles de vida originales, se elaborará un plan de acción correctivo.
  4. PVN elaborará y enviará al Banco trimestralmente[[10]](#footnote-10) informes indicando los avances en los componentes y en el desempeño global del Proyecto, incluyendo los avances en la implementación de los planes de gestión social y ambiental.
  5. **Fortalecimiento institucional.** Como parte de la Cooperación Técnica de apoyo a la operación (PE-T1352), se realizará un diagnóstico de los procesos e instrumentos para la elaboración, aprobación e implementación de estudios sociales y ambientales, en particular los EIA y los PACRI, y se formulará recomendaciones para el fortalecimiento de estos procesos e instrumentos. Además, el Banco apoyará a PVN con consultores en la implementación del proceso de reasentamiento para el Proyecto.
  6. **Adicionalidad del Banco.** Con fondos del Banco, se ha complementado el EIA actualizándolo en temas de línea base biológica e impactos ambientales y sociales indirectos y acumulativos del Proyecto. Con el apoyo y financiamiento del Banco, se ha desarrollado una actualización del PACRI que ha reducido de forma significativa el número de afectados, y ha generado soluciones viables para los afectados remanentes, evitando su reasentamiento fuera de su ámbito directo de vivienda y asegurando la reposición de sus medios de vida. Además, se realizará un estudio de alternativas de vivienda con el objetivo de reducir adicionalmente las afectaciones y de incrementar la seguridad vial. El Banco apoyará la ejecución del PACRI con la contratación de consultores expertos en la materia.
  7. Además, por recomendación del Banco, se ha complementado el proceso de consulta con la realización de reuniones con autoridades y asambleas generales con la población de todas las comunidades y centros poblados del área de intervención, culminando en la obtención de acuerdos formales sobre la ejecución del Proyecto, el proceso de reasentamiento y los principios y criterios del PACRI. También se ha incorporado un enfoque proactivo al relacionamiento comunitario, incluyendo un mecanismo de resolución de quejas.
  8. También con apoyo del Banco, se está realizando una auditoria de seguridad vial del diseño propuesto de la carretera, resultando en recomendaciones para incrementar la seguridad vial. Finalmente, se realizará con fondos del Banco un diagnóstico de los procesos e instrumentos para la gestión social y ambiental de PVN, resultando en recomendaciones para el fortalecimiento de estos procesos e instrumentos para el presente Proyecto y en forma general.

1. REQUISITOS LEGALES

**Marco y definiciones:**

El Proyecto de construcción consiste de una sola obra vial, la que está subdividida en tres tramos. Cada tramo contiene un número variado de frentes de trabajo.

En relación al PACRI, se aplican las siguientes definiciones:

(i) PACRI Inicial: la versión del PACRI elaborada por la empresa consultora Consorcio Vial Huallanca por encomienda de Provías Nacional.

(ii) PACRI Complementario: la versión del PACRI elaborada por la empresa consultora LOHV en base al PACRI Inicial, acordado entre Provías Nacional y el Banco antes de la presentación del Proyecto al Directorio Ejecutivo del Banco.

(iii) PACRI: la versión final del PACRI que integra (a) el PACRI Complementario y (b) los elementos pertinentes del PACRI Inicial que no estén en contradicción con las políticas de salvaguardia del Banco o con el PACRI complementario; y que cuente con el consentimiento de cien por ciento (100%) de las comunidades afectadas.

(iv) PACRI Ejecutivo: la actualización del PACRI acordada entre Provías Nacional y el Banco que resultará de la definición de las acciones de compensación para cada unidad social (comunidad, persona, negocio, familia, entidad) con base en el PACRI y los resultados del estudio de alternativas, de corresponder.

El Prestatario, mediante el Organismo Ejecutor, se compromete a cumplir con los requisitos siguientes, a satisfacción del Banco:

**a. Condiciones de cumplimiento general durante la vida del préstamo:**

1. Diseñar, construir y operar el Proyecto en cumplimiento con los “Requerimientos Ambientales y Sociales del Proyecto”, que constan de: (i) las políticas de salvaguardas ambientales y sociales del Banco, incluyendo la Política de Acceso a la Información (OP-102); la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703); la Política de Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704); la Política de Reasentamiento Involuntario (OP-710); la Política de Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761); y la Política operativa sobre Pueblos Indígenas (OP-765), así como los lineamientos de implementación respectivos a cada política antes mencionada; (ii) los requisitos ambientales y sociales establecidos por la legislación nacional vigente (iii) los requisitos ambientales y sociales que establecen el presente IGAS, el EIA, particularmente la Estrategia de Manejo Ambiental, la versión más reciente del PACRI o PACRI Ejecutivo acordado entre el Banco y el Organismo Ejecutor, el Plan de Monitoreo Arqueológico, el Plan para el Monitoreo de Fauna y Flora, el Manual Ambiental para el Diseño y Construcción de Vías de DGASA[[11]](#footnote-11), el Manual Operativo del Proyecto, así como cualquier plan ambiental y social específico acordado entre el Banco y el Prestatario.
2. Cualquier cambio significativo al Proyecto o a los documentos ambientales y/o sociales, a que se refiere el inciso anterior, deberá realizarse de manera consistente con las políticas de salvaguardas ambientales y sociales del Banco, y deberá contar con la no objeción del Banco antes de su realización.
3. Adquirir los predios y/o terrenos necesarios para la ejecución de las obras físicas del Proyecto, y completar la implementación de los proyectos de compensación y asistencia correspondientes según lo establecido en la versión más reciente del PACRI acordado entre el Banco y el Organismo Ejecutor. Sin prejuicio de las compensaciones pagadas por los predios y/o terrenos de forma colectiva a cualquier comunidad campesina por los predios y terrenos afectados, el Organismo Ejecutor se hará responsable de garantizar que se ofrezca a cada afectado individual la reposición de predios y/o terrenos equivalentes a los afectados para la reposición de sus viviendas o actividades económicas de manera consistente con las políticas de salvaguardas ambientales y sociales del Banco; ; la reposición se realizará, con tierras cedidas por la comunidad mediante acuerdos con PROVIAS o de ser necesario mediante otras acciones complementarias, inclusive habilitaciones de terrenos, a cargo y costo de PROVIAS.
4. Implementar actividades continuas para informar a los afectados sobre el avance de la obra, para poner a disposición del público información ambiental y social relativa al Proyecto, así como ofrecer acceso a, e implementar efectivamente, un sistema integrado de quejas y reclamos.
5. Notificar al Banco por escrito dentro de los diez (10) días de presentarse cualquier 1) incumplimiento material de los Requerimientos Ambientales y Sociales del Proyecto; (2) accidentes, impactos, conflictos sociales u otros eventos significativos relacionados a aspectos ambientales y sociales del proyecto; en ambos casos incluyendo las acciones tomadas y medidas de prevención para el futuro.

**b. Condiciones previas al primer desembolso del préstamo a ser cumplidas por el Prestatario, a través del OE:**

1. Presentar evidencia que haya sido aprobado y entrado en vigencia el Manual Operativo del Proyecto (MOP), incluyendo un capítulo sobre los procedimientos ambientales y sociales del Proyecto, de conformidad con los términos previamente acordados con el Banco.
2. Presentar el acta debidamente aprobada de la asamblea general de la Comunidad Campesina de Santa Rosa de Yarowilca expresando, entre otros, su acuerdo con la adquisición de terrenos, el proceso de reasentamiento y las medidas de compensación del PACRI, incluyendo el compromiso por parte del Organismo ejecutor de adecuar el derecho de vía conforme con lo acordado con la comunidad.
3. Presentar evidencia de la conformidad del Organismo Ejecutor al Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) previamente acordado con el Banco, incluyendo todos los acuerdos necesarios con las comunidades afectadas y la presentación formal de esta versión ante la DGASA.

**c. Condición previa a la licitación de la supervisión de la obra:**

1. Presentar, los términos de referencia de la supervisión que incluya el estudio de alternativas de variantes[[12]](#footnote-12), a ser realizado en los centros poblados y otras zonas con alta densidad de reasentamiento potencial

**d. Condición previa a la adjudicación del contrato de construcción de la obra:**

1. Presentar un mecanismo para la recepción y resolución de quejas y reclamos relacionados a todas las actividades del Proyecto, el cual incluya al Organismo Ejecutor, al contratista de la obra y a la firma supervisora.

**e. Condiciones previas al inicio de cualquier actividad de obra civil en cada uno de los tres tramos del Proyecto:**

1. Presentar evidencia de la obtención de los permisos y autorizaciones que la legislación ambiental peruana establezca; y
2. Presentar evidencia de la libre disponibilidad de los terrenos en al menos un 25% del tramo correspondiente.

**f. Condiciones previas al inicio de cualquier actividad de obra civil en cualquier frente de trabajo del Proyecto:**

1. Presentar evidencia de la libre disponibilidad del 100% de los predios y terrenos en dicho frente de trabajo, según cumplimiento con los siguientes requerimientos: 1) contar con la no objeción del Banco al PACRI o PACRI ejecutivo que incluya al frente de trabajo respectivo, presentando evidencia satisfactoria de que dicho PACRI o PACRI ejecutivo fue desarrollado con la participación de los afectados; y 2) haber concluido la reubicación temporal o definitiva – según sea el caso – de la población cuya vivienda es afectada por las liberaciones necesarias para el Proyecto.
2. Adicionalmente para los frentes de trabajo sujetos a la realización de un estudio de alternativas de variante, conforme con la condición establecida en el inciso (c) anterior, presentar: 1) el resultado de dicho estudio, y según sea el caso, el diseño final de la variante para el frente de trabajo correspondiente, (2) los acuerdos actualizados con las comunidades campesinas y los centros poblados afectados[[13]](#footnote-13), evidenciados mediante actas de asambleas generales, en base a la presentación del trazo final y del PACRI Ejecutivo para el frente de trabajo correspondiente, y (3) planes de gestión social y ambiental actualizados en el caso de un cambio de diseño.

**g. En adición a las condiciones anteriores, previo al inicio de las actividades de obra civil en el Centro Poblado de Pachas:**

1. Presentar (1) un análisis de riesgos del Proyecto para el Campanario de la Plaza Central y (2) según sea determinado por dicho análisis, evidencia de la implementación de medidas de estabilización del Campanario, así como de las medidas de reducción de impactos, para evitar cualquier daño a éste.

**h. Condición previa al inicio de la operación del peaje:**

1. Presentar, evidencia de que se hayan realizado los siguientes procesos de socialización[[14]](#footnote-14): (1) con los usuarios de la vía de las comunidades campesinas y centros poblados en el área de influencia del Proyecto, sobre la operación y estructura tarifaria del peaje, y (2) con la población de la comunidad campesina en cuyo terreno será ubicado el peaje y con comunidades y centros poblados en el área de influencia del peaje, sobre el alcance de las actividades económicas complementarias[[15]](#footnote-15) ofrecidas en el peaje y su respectiva participación en la realización de dichas actividades; en ambos casos resultando en acuerdos sobre estos temas.

**i. Condición previa al inicio de la etapa de operación y conservación de cada tramo del Proyecto:**

i. Presentar los planes de manejo ambiental y social para la etapa de operación y conservación del tramo correspondiente y evidencia de la puesta en vigencia de dichos planes.

**i. Monitoreo e Informes**

1. Preparar y presentar trimestralmente al Banco, cuarenta (40) días contados a partir del final de cada trimestre calendario, en contenido satisfactorio para el Banco, el Informe de Cumplimiento Ambiental y Social (ICAS) con el contenido definido en el MOP, empezando al final del primer trimestre calendario después de la entrada en vigencia del contrato de préstamo y hasta dos años después de la finalización de todas las actividades de construcción y las actividades del PACRI.

1. 3.3 a 4 metros de ancho de calzada para doble vía. [↑](#footnote-ref-1)
2. Existiendo la posibilidad de que ocurran sismos de intensidades como IV - V en la escala Mercalli Modificada. [↑](#footnote-ref-2)
3. En relación al PACRI, se aplican las siguientes definiciones:

   PACRI inicial: la versión del PACRI elaborada por la empresa Consorcio Vial Huallanca por encargo de PVN;

   PACRI complementario: la versión del PACRI elaborada por la empresa consultora LOHV acordada entre PVN y el Banco antes de la presentación de la operación al Directorio Ejecutivo del Banco

   PACRI: versión final del PACRI que integra (a) el PACRI complementario y el PACRI inicial y (b) los elementos pertinentes del PACRI Inicial que no estén en contradicción con las políticas de salvaguardias del Banco o con el PACRI complementario, y que cuente con el 100% de las comunidades afectadas;

   PACRI ejecutivo: la actualización del PACRI acordada entre Provías y el Banco que resultará de la definición de las acciones de compensación para cada unidad social (comunidad, persona, negocio, familia, entidad) con base a los resultados del estudio de alternativas de corresponder. [↑](#footnote-ref-3)
4. La conformidad del Organismo ejecutor con este PACRI acordado con el Banco es condición previa al primer desembolso de la operación. [↑](#footnote-ref-4)
5. Ver párrafo 3.17 [↑](#footnote-ref-5)
6. La declaratoria como zona urbana no es de competencia de PVN pero de la comunidad de Huallanca. Se estima que la misma es una cuestión de trámites, y PVN utilizará sus buenos oficios para apoyar las gestiones de la comunidad ante la municipalidad. [↑](#footnote-ref-6)
7. La Ley del Derecho a la Consulta Previa de los Pueblos Indígenas u Originarios, Ley 29875, establece el derecho de los pueblos indígenas y originarios a ser consultados en forma previa sobre medidas legislativas o administrativas, así como planes, programas y proyectos de desarrollo, que afecten sus derechos colectivos. El Vice-Ministerio de Inter-culturalidad (VMIC) es el ente rector de la aplicación de esta ley, incluyendo la competencia de definir la aplicabilidad de la ley a medidas y proyectos específicos. Hasta la fecha, esta ley ha sido aplicada casi exclusivamente para comunidades nativas de la región amazónica. En lo general, no se está considerando aplicable a las comunidades campesinas de la Sierra. Asimismo, en la práctica no se está aplicando a proyectos de construcción de carreteras. Por ejemplo, PVN ha informado el Banco de un proyecto vial que atraviesa una comunidad nativa, para el cual el VMIC ha declarado la no aplicación de la ley. [↑](#footnote-ref-7)
8. 1. La OP-710 requiere que el Prestatario presente para aprobación de la Administración del Banco, un plan de reasentamiento final con anterioridad a la distribución de los documentos de la operación al Directorio (par. V.6). Dicho plan debe incluir, entre otros, “la definición del conjunto final de opciones de indemnización y rehabilitación.” La OP-710 igualmente requiere que el plan de reasentamiento preliminar incluya evidencia de que se haya consultado con las poblaciones afectadas (par.V.6), y establece como estándar para la consulta con pueblos indígenas, la obtención de su “consentimiento fundamentado a las medidas de reasentamiento y compensación” a ser incluidas en el plan de reasentamiento final antes mencionado (par. IV.4). Por ende, para finalizar un Plan de Reasentamiento para comunidades indígenas, que describe las medidas de reaseantamiento y compensación, se requiere contar con el consentimiento de los afectados. [↑](#footnote-ref-8)
9. La comunidad también habría demandado que esta área lotificada sea declarada como zona urbana. Dicha declaratoria no es competencia de PVN, si no de la municipalidad de Huallanca, sin embargo, considerando que la ejecución del proyecto no afectará la lotificación planificada por la comunidad, posteriormente la comunidad podrá continuar con los trámites ante la municipalidad correspondiente para culminar el proceso de habilitación de dicha área como área urbana. Provías empleará sus buenos oficios para apoyar las gestiones de la comunidad ante la municipalidad correspondiente. [↑](#footnote-ref-9)
10. Hasta dos años después de la finalización de todas las actividades de construcción y las actividades del PACRI. [↑](#footnote-ref-10)
11. Con fecha Diciembre 2003. [↑](#footnote-ref-11)
12. Véase sección IV (párrafos 4.11 y 4.12) del Informe de Gestión Ambiental y Social del Proyecto. [↑](#footnote-ref-12)
13. Véase sección III del presente Informe de Gestión Ambiental y Social. [↑](#footnote-ref-13)
14. Ese proceso deberá llevarse a cabo según los principios y lineamientos para procesos de consulta establecidos en las políticas de salvaguardia del Banco. [↑](#footnote-ref-14)
15. Se entiende como actividades económicas complementarias servicios de restauración, venta de artesanías entre otros. [↑](#footnote-ref-15)