

# Manual de supervisión de aspectos sociales para la ejecución de obras de infraestructura vial

República del Perú  
Ministerio de Transportes y Comunicaciones  
Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales  
Subsector Transportes

Lima – 6 de enero 2006

Jr. Zorritos 1203, Lima, Perú.  
Teléfono: (052)-(01) 615-7800, anexo 1202.  
Correo-e: [dgasa@mtc.gob.pe](mailto:dgasa@mtc.gob.pe)  
Web: [www.mtc.gob.pe](http://www.mtc.gob.pe)

Aprobado por RD N° 028-2006-MTC/16 del 21 de abril de 2006. Elaborado por el consultor Carlos Mora Bernasconi con la asistencia de Alberto Villavicencio Rivera.

Edición: 21 de julio de 2008

## Índice

<b>1. Introducción</b>	<b>1</b>
<b>2. Aspectos metodológicos</b>	<b>1</b>
2.1. Componentes del análisis metodológico . . . . .	2
2.1.1. Consideraciones generales . . . . .	2
2.1.2. Indicaciones de procedimientos . . . . .	2
2.1.3. Criterios sociales de supervisión . . . . .	2
2.2. El Enfoque de Derechos . . . . .	2
2.2.1. Derechos territoriales y de tierras . . . . .	2
2.2.2. Derecho al medio ambiente y los recursos naturales . . . . .	3
2.2.3. Derechos económicos, sociales y culturales . . . . .	3
2.2.4. Derecho a la consulta y participación ciudadana . . . . .	3
2.3. Espacios Sociales de Actuación . . . . .	3
2.3.1. Espacio urbano . . . . .	3
2.3.2. Espacio rural . . . . .	4
2.4. Instrumentos . . . . .	4
2.4.1. Instrumentos legales . . . . .	4
2.4.2. Instrumentos de gestión . . . . .	4
2.4.3. Instrumentos de supervisión de aspectos sociales . . . . .	5
2.5. El concepto de la supervisión . . . . .	5

2.6. La conformación de equipos para la supervisión de aspectos sociales	6
<b>3. Objetivo del manual</b>	<b>6</b>
3.1. ¿A quién va dirigido el Manual?	6
<b>4. Marco legal e institucional</b>	<b>7</b>
<b>5. Consulta y participación ciudadana</b>	<b>8</b>
5.1. Procedimientos aplicables a las distintas etapas del proyecto	9
5.1.1. Etapa de diseño y planificación	9
5.1.2. Etapa de obras	10
5.1.3. Etapa de abandono	10
5.1.4. Etapa de operación	10
5.2. Criterios sociales de supervisión	10
<b>6. Aplicación del manual en las etapas previas al desarrollo de obras</b>	<b>11</b>
6.1. Identificación del espacio	11
6.2. Estudios Definitivos	11
6.2.1. Estudios Definitivos de Ingeniería	12
6.2.2. Estudios Definitivos del EIA	14
<b>7. Aplicación del manual en la etapa de desarrollo de obras</b>	<b>30</b>
7.1. Especificaciones durante el proceso de construcción	30
7.1.1. Especificaciones para la supervisión durante la fase de inicio de obras	31
7.1.2. Supervisión de aspectos sociales para el desarrollo de obras diversas	35
7.1.3. Consideraciones sociales para la supervisión de proyectos viales en zonas vulnerables	38
7.2. Etapas de Rehabilitación y Mejoramiento de Vías	42
7.3. Etapa de Mantenimiento de Obras	43
<b>8. Etapa de abandono de obras</b>	<b>43</b>
<b>9. Etapa de operación de la vía</b>	<b>44</b>

## **1. Introducción**

El desarrollo de proyectos viales tiene un impacto significativo en los ecosistemas y en las sociedades donde éstos se llevan a cabo. De allí la importancia otorgada por el Subsector Transportes para regular de manera apropiada las etapas de ejecución de los proyectos desde el punto de vista ambiental y social. Las exigencias establecidas en los términos de referencia de los Estudios de Impacto Ambiental (EIA), cualesquiera que sean sus niveles de desarrollo, así como la certificación de las empresas consultoras van unidas al fortalecimiento institucional del propio sector para hacer viables las tareas de diseño, planificación, ejecución y supervisión de los proyectos viales.

La complejidad de estos proyectos y la gran cantidad de aspectos que encierra su desarrollo, y que tienen que ver con asuntos tan complejos como: ordenamiento territorial, desarrollo social y económico, integración regional, impactos ambientales y socio-culturales, etc., hacen necesario que se cuente con instrumentos idóneos. Con ello se garantizará la potenciación de los beneficios y la prevención y mitigación de los impactos que puedan generarse.

Adicionalmente, debe considerarse la importancia de las tareas de supervisión y gestión socio-ambiental de los proyectos viales, sin importar cual sea su naturaleza o envergadura, como una forma de asegurar la puesta en marcha de las regulaciones sobre la materia y la aplicación de las recomendaciones y medidas de consulta y participación ciudadana; de prevención y manejo de conflictos sociales, y de mitigación de daños ambientales previstos en el EIA.

La supervisión de los aspectos sociales, como una herramienta de gestión pública, es indispensable en la ejecución de los proyectos de infraestructura vial, en la medida que éstos generan impactos diversos en los espacios donde se desarrollan, espacios que no son exclusivamente de naturaleza y carácter físico, sino que tienen asimismo una connotación social y cultural que define las estrategias de intervención y que requiere de una planificación que vaya más allá de la simple configuración de las obras físicas de ingeniería.

Es en esta perspectiva que se ubica la elaboración del presente Manual, como una herramienta de gestión para la supervisión de los aspectos sociales de las obras de infraestructura vial. El referido instrumento será de utilidad para las instancias administrativas del sector, las empresas consultoras, los Gobiernos Regionales y Municipales y la propia población involucrada. En dicho Manual se encuentran los elementos necesarios para orientar las acciones de supervisión y para perfeccionar las tareas de monitoreo socio-ambiental que deban llevarse a cabo; al mismo tiempo, servirá de complemento para el conjunto de instrumentos generados por la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales y que apuntan a mejorar el desempeño de las instituciones públicas y privadas vinculadas al desarrollo de los proyectos viales.

## **2. Aspectos metodológicos**

El Manual de Supervisión de Aspectos Sociales para la Ejecución de Obras de Infraestructura Vial contiene un conjunto de pautas y recomendaciones que deben ser consideradas en el diseño y planificación de los estudios definitivos, así como en las etapas de ejecución de obras, de abandono y de operación. Estas consideraciones facilitarán la tarea de concebir y aplicar las acciones de

prevención, mitigación y manejo de los impactos sociales que puedan presentarse como resultado de la implementación de proyectos viales (ver gráfico 1).

## **2.1. Componentes del análisis metodológico**

Para la construcción del presente Manual, se ha desarrollado desde el punto de vista metodológico el planteamiento de los aspectos sociales que deberán ser supervisados en cada etapa de implementación de los proyectos viales, tomando en consideración un análisis que debe incorporar los siguientes elementos:

### **2.1.1. Consideraciones generales**

Constituyen un conjunto de observaciones de orden conceptual que sustentan la importancia de tomar en cuenta los impactos sociales derivados de una acción u actividad determinada, estableciéndose los principios rectores de cómo realizar la acción. Por ejemplo, se hace necesario, considerar la diferenciación de espacios heterogéneos que puede comprometer el proyecto vial a lo largo de su recorrido, así como la identificación de las especificidades en el caso de la existencia de comunidades campesinas o nativas, Áreas Naturales Protegidas y zonas arqueológicas, utilizando para ello un enfoque de derechos, además de los instrumentos pertinentes.

### **2.1.2. Indicaciones de procedimientos**

Se exploran las pautas y recomendaciones de naturaleza social, técnica y legal que deberán incluirse en la supervisión de aspectos sociales de los proyectos de infraestructura vial. En otras palabras, se determina cómo proceder con la finalidad de que el desarrollo de las actividades de diseño/planificación, construcción, abandono y operación se realicen de manera adecuada y con el menor perjuicio social posible.

### **2.1.3. Criterios sociales de supervisión**

Estos criterios contribuyen a verificar si la actividad de supervisión se ha efectuado de acuerdo a los aspectos sociales establecidos apriorísticamente. Igualmente puede hacerse efectivo su control a través de la Lista de Verificación Social establecida para cada etapa de implementación de los proyectos viales (ver anexo 1).

## **2.2. El Enfoque de Derechos**

La incorporación de los derechos ciudadanos individuales y colectivos en la supervisión de los aspectos sociales de los proyectos de infraestructura vial se constituye en un elemento imprescindible para examinar los efectos de dichos proyectos sobre las personas y las sociedades afectadas. En particular, se deben considerar los siguientes derechos:

### **2.2.1. Derechos territoriales y de tierras**

El proyecto vial a lo largo de su recorrido puede afectar, en los espacios rurales, territorios de comunidades indígenas y/o campesinas, además de tier-

ras de propiedad pública o privada. En los espacios urbanos puede, asimismo, comprometer tierras de propiedad pública o privada.

### **2.2.2. Derecho al medio ambiente y los recursos naturales**

Cualquier proyecto de desarrollo que suponga procesos de construcción traerá como resultado una modificación del medio ambiente, así como de los recursos naturales que estén presentes en el área de influencia directa o indirecta del proyecto. Estas afectaciones, tendrán, sin lugar a dudas, repercusiones en la población que hace uso de estos recursos o que depende de ellos para su reproducción social, económica y cultural.

### **2.2.3. Derechos económicos, sociales y culturales**

No existe impacto ambiental sin repercusión social. De allí la necesidad de considerar los derechos económicos, sociales y culturales de las poblaciones afectadas en el diseño y ejecución de los proyectos viales. Sólo así, se garantizará que éstos sean socialmente adecuados.

Los derechos económicos, sociales y culturales “abarcan diversos derechos humanos, desde el derecho a la educación, a una vivienda adecuada, a la salud, a la alimentación y al agua, hasta el derecho al trabajo y los derechos en el trabajo, así como los derechos culturales de las minorías y de los pueblos indígenas” (Derechos Humanos para la Dignidad Humana, EDAI 2005).

### **2.2.4. Derecho a la consulta y participación ciudadana**

Un elemento esencial que debe estar presente en cada una de las etapas de implementación de los proyectos viales, es el derecho a la consulta y participación ciudadana, que actuará de manera transversal a lo largo del desarrollo del proyecto.

A través de la consulta y participación ciudadana, como una acción práctica de incorporación de derechos de la población afectada, así como de generación de procesos sociales inclusivos en torno a los beneficios y/o impactos negativos susceptibles de producirse como resultado de la implementación de los proyectos viales, se tomarán en cuenta percepciones, intereses, opiniones y visiones que deben formar parte de la concepción y ejecución del proyecto vial.

## **2.3. Espacios Sociales de Actuación**

Dependiendo de su magnitud, un proyecto de infraestructura vial, desarrollado en el país, involucra a lo largo de su recorrido espacios de composición heterogénea desde el punto de vista espacial y social. Por consiguiente, se considera imprescindible partir de una mirada diferenciada de los espacios físicos y sociales de actuación:

### **2.3.1. Espacio urbano**

Se refiere a aquellos espacios físicos y demográficos en el que existen como mínimo 100 viviendas contiguas. En el Perú, todas las capitales de distrito son consideradas como espacios urbanos. También será importante reconocer, dentro de este espacio, a algunas de las zonas arqueológicas.

### **2.3.2. Espacio rural**

Es la parte del territorio del distrito que se extiende desde los linderos de los centros poblados en áreas urbanas hasta los límites del mismo distrito. Por su complejidad, se deberán considerar de manera especial aquellas áreas donde habitan comunidades indígenas andinas y amazónicas, así como las Áreas Naturales Protegidas (ANP) y las zonas arqueológicas que puedan existir en las Áreas de Influencia Directa Ambiental (AIDA) y en las Áreas de Influencia Indirecta Ambiental (AIIA) de los proyectos viales.

La separación del espacio en urbano y rural, para propósitos del presente Manual, es más de orden metodológico, ya que en la realidad se pueden encontrar espacios rurales en proceso de transición hacia su constitución como espacios urbanos y/o una combinación de ambos.

## **2.4. Instrumentos**

Llevar adelante la tarea de supervisión de aspectos sociales, requiere de la utilización de instrumentos idóneos que permitan efectuar una aproximación eficiente a las diversas etapas que comprometen el desarrollo de un proyecto vial, otorgando legitimidad y confiabilidad a esta herramienta de análisis.

Entre los instrumentos que se recomienda utilizar pueden señalarse los siguientes:

### **2.4.1. Instrumentos legales**

Se refiere a la normatividad existente en el país en materia de implementación de proyectos viales: reglamentación ambiental a nivel nacional, sectorial y regional, reglamentos de infraestructura vial del MTC, legislación en materia de Áreas Naturales Protegidas, monumentos arqueológicos, expropiaciones y reasentamientos.

### **2.4.2. Instrumentos de gestión**

Son documentos como los EIA y aquellos que se derivan de éstos; los expedientes técnicos de diseño y construcción de obras de infraestructura, así como los documentos de gestión ambiental elaborados por la DGASA. La formulación de los términos de referencia de los EIA debe ser objeto de supervisión, sobre todo en aquellos aspectos referidos a la identificación y evaluación de impactos socio-culturales y ambientales, así como los relativos a los Planes de Manejo Socio-Ambiental y sus programas complementarios y a los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario.

Igualmente, una tarea de supervisión de aspectos sociales deberá ser la evaluación de los diagnósticos sociales y la caracterización social de los ámbitos de intervención del proyecto, a fin de determinar si son pertinentes y si tienen consistencia desde el punto de vista de la profundidad del análisis y de las características sociales de los espacios estudiados

El proceso de supervisión de aspectos sociales en el campo debe desarrollarse utilizando el Programa de Monitoreo del EIA. En este instrumento están contenidas de modo sistemático las medidas y actividades socio-ambientales que se desarrollarán a lo largo de la implementación del proyecto vial, además de los plazos para su ejecución.

En ese sentido, en el componente “Frecuencia” del citado Programa se deben establecer con claridad los momentos en que se desarrollarán los procesos de supervisión de los aspectos sociales. Estas actividades deben ser de fácil utilización, pudiendo emplearse la Lista de Verificación Social y los instrumentos que señale el Plan de Manejo Socio-Ambiental.

### **2.4.3. Instrumentos de supervisión de aspectos sociales**

Para garantizar una supervisión adecuada de los aspectos sociales se requiere de la utilización de instrumentos que permitan comprobar la pertinencia del desarrollo de las actividades de planificación y diseño, así como las de la implementación de las obras de los proyectos viales. En ese sentido, será necesario emplear los siguientes mecanismos:

- Promover reuniones de trabajo con los Comités de Gestión Local del proyecto vial, para el desarrollo de procesos de consulta y discusión de cómo se están llevando a cabo las acciones.
- Desarrollar grupos focales con autoridades y pobladores representativos para contribuir a la acción de verificación social del desarrollo del proyecto vial.
- Realizar entrevistas con personal clave de la empresa consultora o constructora para constatar el cumplimiento de los procedimientos referidos a la adopción de acuerdos, suscripción de actas, pago de compensaciones, y obtención de certificados y autorizaciones para el desarrollo de obras en áreas arqueológicas y Áreas Naturales Protegidas.
- Convocar a asambleas comunales para recoger la opinión local, a fin de verificar la existencia o no de conflictos sociales, el comportamiento del personal de la obra y el respeto por la cultura y las personas de la comunidad.

## **2.5. El concepto de la supervisión**

La supervisión, como proceso esencialmente técnico, no actúa como factor permanente a diferencia del monitoreo que es de naturaleza constante durante todo el proceso de ejecución del proyecto vial. El objeto de la supervisión es observar de manera crítica el desempeño del proyecto.

La supervisión viene a ser un proceso de constatación y verificación, al contrastar con la realidad de los hechos, lo sostenido en el expediente técnico y en los estudios definitivos.

La evaluación, que puede ser confundida con la supervisión, es en realidad un proceso que se orienta a determinar de modo sistemático y objetivo, la pertinencia, eficacia, eficiencia e impacto de las actividades a la luz de los objetivos trazados y está conceptualmente articulada a la planificación, programación y toma de decisiones futuras.

Es importante precisar que la supervisión, como concepto y acción esencialmente técnica, deberá ser ejercida por los órganos competentes del MTC y de los gobiernos regionales y locales. Durante el proceso de construcción, la supervisión sigue siendo responsabilidad de estos mismos actores, pero también del equipo técnico que la empresa constructora designe.

Sin embargo, para el alcance del Manual, la supervisión tiene una connotación especial, puesto que se trata de incorporar a la misma, consideraciones de orden social.

En ese sentido, la supervisión de aspectos sociales debe explorar la posibilidad de incluir en este proceso a representantes de la sociedad civil afectada por la implementación del proyecto vial.

El ejercicio del derecho de consulta y participación ciudadana se constituye, desde esta óptica, en un proceso permanente, así como en el eje central que permite garantizar que la consideración de los aspectos sociales se cumpla.

## **2.6. La conformación de equipos para la supervisión de aspectos sociales**

Por la complejidad que supone el trabajo de supervisión de los aspectos sociales de los proyectos de infraestructura vial, el equipo de supervisores deberá estar conformado por un equipo multidisciplinario en el que se incorporen a científicos sociales (antropólogos, sociólogos, arqueólogos, economistas, etc.), con experiencia de campo y conocimientos y habilidades para interactuar en contextos culturales diferenciados. Asimismo, con el objeto de garantizar la participación de la población afectada será necesario incluir dentro de los equipos a los representantes que las organizaciones de los pobladores elijan. Esta estrategia permitirá involucrar a la población en los procesos de desarrollo, haciendo efectivo el ejercicio de sus derechos.

## **3. Objetivo del manual**

El objetivo central del Manual es brindar elementos de prevención y manejo de impactos sociales en cada etapa de desarrollo de los proyectos viales, sean éstos de construcción, rehabilitación, mejoramiento y/o mantenimiento.

La prevención y manejo de impactos en las obras de infraestructura vial podrán ser supervisados a través de la utilización de este instrumento. Como ayuda adicional se incluye una Lista de Verificación Social, que servirá para identificar las medidas adecuadas en cada una de las etapas de la obra, a fin de que se puedan controlar los riesgos, impactos y niveles de cumplimiento de las regulaciones, entre otros aspectos.

El instrumento ha sido diseñado de modo que su aplicación sea sencilla, ágil y diversa en función a los distintos contextos sociales y espaciales en los que se decida implementar los proyectos viales.

### **3.1. ¿A quién va dirigido el Manual?**

El Manual está dirigido a la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales (DGASA) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a sus Órganos de Línea, la Dirección de Evaluación Socio-Ambiental y la Dirección de Expropiaciones y Reasentamientos, así como a PROVIAS Rural y PROVIAS Departamental, quienes tendrán la tarea directa de supervisar el desarrollo de las obras.

De igual forma, está dirigido a los gobiernos regionales y locales que, en el contexto de la regionalización del país, son instancias sujetas de transferencia



de responsabilidades y funciones, en virtud de lo establecido en la Ley de Bases de la Descentralización.

La aplicación del Manual se traducirá en una transferencia de competencias y capacidades técnicas a quienes tengan la responsabilidad de la toma de decisiones relativas a la implementación de proyectos viales en los gobiernos regionales y locales. Asimismo, su utilización implica brindarle elementos metodológicos a los órganos de gestión, para el desarrollo de una tarea de prevención y manejo de impactos eficiente desde el punto de vista social.

El Manual también va orientado a las empresas consultoras y constructoras de obras de infraestructura vial, tanto en la etapa de planificación y diseño, como en la etapa de ejecución de obras y abandono, en la medida que éstas tendrán la responsabilidad de aplicar las acciones correctivas relacionadas a la generación de impactos sociales y las pautas e instrucciones que se vierten en el presente documento.

Por último, el Manual también va dirigido a la población y a sus organizaciones representativas. La población, como receptora de impactos y beneficios, requiere hacer uso del ejercicio de sus derechos ciudadanos. De allí que el eje central del análisis del documento resida en el enfoque de derechos y plantee la concreción de los mismos a través del derecho a la consulta y participación ciudadana, que es el mecanismo que debe exigir la población cada vez que sus vidas y sus intereses puedan verse afectados durante el desarrollo de un proyecto vial.

## **4. Marco legal e institucional**

El marco legal es el conjunto orgánico de leyes, decretos, reglamentos, convenios y otros instrumentos de gestión, concordados entre sí, que sustentan legalmente los proyectos viales en sus distintas etapas y para los diferentes espacios sociales.

El marco institucional se refiere a las normas de las instituciones encargadas de implementar los proyectos de infraestructura vial en concordancia con el marco legal vigente. En el presente Manual se han priorizado los instrumentos que contienen pautas para la participación ciudadana y aquellos que permiten diseñar mecanismos de supervisión con énfasis en aspectos sociales. Asimismo, se toman en cuenta documentos de gestión sectoriales y los emitidos por el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Mundial.

El marco legal orienta a los responsables de desarrollar las tareas de supervisión social a constatar si la ejecución de las obras viales se lleva a cabo dentro los principios legales establecidos, ya sea para la elaboración de estudios, ejecución de obras, así como para la evaluación de proyectos viales. Asimismo, guía el desarrollo de los procesos de consulta pública y la aplicación de planes de manejo socio-ambiental, entre otros aspectos. De igual forma, servirá de soporte y sustento para la aplicación y verificación de los enfoques rectores relativos a la protección de los derechos individuales y colectivos en los proyectos de infraestructura vial.

En el anexo 2 del presente Manual, se ha incluido una relación pormenorizada de la normatividad vinculada al desarrollo de estudios y proyectos viales, protección ambiental, derechos de las personas y mecanismos de consulta y participación ciudadana. En referencia a estos dos últimos puntos, se hace mención

expresa a pueblos y comunidades indígenas por su relevancia en el espacio rural andino y amazónico, que es escenario importante del desarrollo de proyectos viales, así como por la necesidad de orientar las políticas públicas a efectos no hacer más vulnerables sus condiciones de vida.

Igualmente, se incluyen las normas legales referentes al desarrollo de la institucionalidad del sector público, vinculado directamente al Subsector Transportes, así como a aquellos otros organismos públicos que tienen responsabilidades sectoriales en temas de evaluación, coordinación y autorización de estudios y proyectos viales cuando afectan áreas de su competencia, como es el caso del INRENA para las Áreas Naturales Protegidas y del INC cuando se trata de lugares históricos o con valor arqueológico.

## **5. Consulta y participación ciudadana**

La participación ciudadana es un derecho que sirve para alimentar de opiniones y decisiones a los proyectos viales que se desarrollan en los distintos espacios sociales. Es un instrumento de cultura democrática que permite expresarse directamente a los actores sociales involucrados en las etapas de implementación del proyecto. Su éxito dependerá de la calidad del proceso participativo y de la acumulación sostenida de información, conocimientos, educación, organización y decisión, adecuadamente concebida y realizada en los siguientes ejes de actuación:

Tipo de proyecto:

- construcción, rehabilitación, mejoramiento y/o mantenimiento.

Espacios sociales:

- urbanos, rurales, comunidades indígenas, Áreas Naturales Protegidas y zonas arqueológicas, según sea el caso.

Etapas del proyecto:

- planificación y diseño, obras, abandono y operación.

Actores:

- Se deberán tener en cuenta los siguientes aspectos: filiación cultural predominante, grado de exclusión social y niveles de conocimiento socio-ambiental.

En los artículos 47º a 51º de la Ley General del Ambiente se especifica el sentido y práctica de los procesos participativos. La Ley admite el grado de complejidad y diversidad que es importante satisfacer en todas sus dimensiones a través de procesos cuyo carácter será integral.

El proceso de consulta y participación ciudadana deberá integrarse a los planes de desarrollo local o regional, de modo que la obra vial adquiera consistencia estratégica y funcional. Es importante utilizar la institucionalidad organizada de cada espacio, como base social para realizar el proceso de consulta y participación.

Un aspecto básico a considerar es el referido a la conformación o existencia de Comités de Gestión de Obras en los diferentes tramos de ejecución del proyecto. Dichos Comités, constituidos sobre la base de una representatividad y legitimidad local y con presencia de autoridades distritales, comunales y de otras instancias de sectores socialmente relevantes, contribuirán a facilitar los mecanismos de consulta, diálogo y participación, pudiendo igualmente representar una instancia para el procesamiento y manejo de conflictos durante el desarrollo de las etapas del proyecto de infraestructura vial.

El proceso de participación ciudadana debe poseer algunos criterios básicos, los mismos que se señalan a continuación:

1. **Integralidad:** La consulta y participación ciudadana debe estar presente en todas las etapas de desarrollo del proyecto vial. Los espacios sociales y las etapas del proyecto se desempeñan en escenarios diversos y requieren de una visión de conjunto, al mismo tiempo que de las partes.
2. **Interdisciplinariedad:** El proceso de consulta y participación es un trabajo de equipo a cargo de especialistas que ofrecen insumos desde sus distintas disciplinas para cada espacio y etapa del proyecto.
3. **Interrelación:** La obra vial debe ser percibida como un instrumento de desarrollo que unifica e incluye. Cada etapa es una causa que produce efectos. Una adecuada concatenación del proceso generará soluciones que a su vez crearán condiciones adecuadas para la siguiente etapa del proyecto.
4. **Indicadores por espacios o tramos:** Los indicadores de impacto socio-ambiental, generales y particulares, positivos y negativos, deben tener una medición desde el escenario, así como desde la percepción del actor.

## **5.1. Procedimientos aplicables a las distintas etapas del proyecto**

En esta sección, se detallan los aspectos relativos al desarrollo de las tareas de consulta y participación ciudadana y la forma cómo deben llevarse a cabo a lo largo de las diferentes etapas de ejecución del proyecto vial.

### **5.1.1. Etapa de diseño y planificación**

En esta etapa, deben atenderse prioritariamente los temas relacionados a las percepciones de los actores. Si la información, educación y organización fueron exitosas no habrá cabida para interpretaciones equivocadas susceptibles de generar conflictos o controversias. Es la etapa en que se forman las opiniones y es posible que se obtengan respuestas negativas. Los puntos críticos, en esta etapa, son el destino de las propiedades, para el caso de los afectados directos, y los beneficios positivos que el proyecto generará en la economía global del espacio de intervención. Para esta etapa, deberán estar previamente resueltos una serie de requisitos sociales, ambientales y culturales. Si se trata de un espacio ocupado por población indígena, sus creencias y valores deberán ser óptimamente conocidos y sistematizados.

### **5.1.2. Etapa de obras**

Los temas centrales que se manifiestan en esta etapa son la presencia de personas foráneas al espacio y de maquinarias con sus subsecuentes efectos de ruido y contaminación. Igualmente, se establecen relaciones entre la población local y los foráneos, que pueden alterar el trato personal y acentuar las diferencias culturales. La probabilidad de que se produzcan impactos a la salud personal y comunitaria es alta. En esta etapa, es especialmente necesario establecer normas de conducta que regulen las nuevas relaciones sociales. Es el momento donde los impactos ambientales cobran relevancia decisiva y se hacen visibles socialmente. Deberá incrementarse la seguridad en todos los aspectos, porque es posible que se modifiquen los indicadores socio-ambientales.

### **5.1.3. Etapa de abandono**

En esta etapa, es necesario obtener una certificación social del abandono de obra de parte de la población afectada. Se establece la necesidad de sanear los pasivos ambientales y sociales que se puedan haber generado como resultado del desarrollo del proyecto.

### **5.1.4. Etapa de operación**

La etapa de operación del proyecto vial requiere de compromisos y obligaciones de parte de la población y de la autoridad competente a fin de garantizar los beneficios de los impactos positivos de la obra. Asimismo, deberán establecerse garantías sociales e institucionales para que en caso de deterioro de la vía y/o de impactos negativos en los componentes ambientales se implementen las acciones correctivas necesarias, así como los trabajos de rehabilitación y mantenimiento.

## **5.2. Criterios sociales de supervisión**

- Los procesos de participación ciudadana deben estar sustentados en principios consensuados que todos los actores puedan aceptar.
- Los procesos participativos deben contar con indicadores prácticos y sencillos para verificar si fueron aplicados de modo apropiado.
- La capacitación, comunicación, educación e información debe ser adecuadamente impartida según las particularidades y exigencias de cada espacio y etapa de desarrollo del proyecto.
- La formulación y dirección del proceso participativo debe estar a cargo de la autoridad competente, el proponente y un representante de la población afectada.
- El proceso participativo debe haber informado adecuadamente a los actores sobre todos los aspectos relevantes del proyecto y sus implicancias legales, técnicas y socio-ambientales.
- Los procesos participativos con pueblos indígenas deben partir de los puntos de vista y concepciones culturales de estas poblaciones en atención a lo estipulado en el Convenio N° 169.

## **6. Aplicación del manual en las etapas previas al desarrollo de obras**

El presente Manual se debe aplicar durante la etapa de planificación y diseño del proyecto.

En esta sección, se abordará un conjunto de consideraciones que será necesario tomar en cuenta cuando se identifique el espacio donde se implementará la alternativa seleccionada. Asimismo, estas consideraciones deben servir para verificar si en la etapa de planificación y diseño, el tema social se encuentra presente.

### **6.1. Identificación del espacio**

La identificación del espacio, si bien no constituye propiamente una etapa, sirve para priorizar la alternativa óptima del proyecto vial. En realidad, todo proyecto vial se inicia con este acto, cuyos componentes preliminares de naturaleza técnica y social, influyen en la determinación del futuro proyecto. La elección del espacio implica participación y desarrollo de habilidades técnicas y debe guardar coherencia con las necesidades de desarrollo local, regional y nacional, así como con las políticas de ordenamiento territorial establecidas a nivel nacional. En ese sentido, los proyectos viales se convierten en vehículos de integración, inclusión, comunicación espacial, aproximación a mercados y posibilidad de mejorar el acceso a servicios de educación y salud.

A continuación, se señalan un conjunto de pautas a tomarse en cuenta:

- La identificación del espacio debe integrarse a las políticas públicas presentes en el escenario social, dentro de una visión general de ordenamiento territorial, ligada a planes de desarrollo, que incluyan criterios y aspectos de ordenamiento ambiental (Ley General del Ambiente. Artículo 19).
- La identificación del espacio debe partir de la planificación económica, social y cultural, racionalizando las intervenciones y posicionándose adecuadamente en los diferentes espacios geográficos y socio-culturales.
- El proponente debe fortalecer las capacidades de la población, capacitándola en temas de participación y gestión local de proyectos viales.
- La autoridad competente deberá informar a la población acerca de los beneficios e importancia del proyecto para el desarrollo de la economía local, regional y nacional, así como acerca de los impactos socio-ambientales que se producirán como resultado de la implementación del proyecto de infraestructura vial.

### **6.2. Estudios Definitivos**

Es importante plantear la aplicabilidad del Manual en los estudios definitivos, ya que en ellos se define a detalle la alternativa seleccionada como viable en el nivel de preinversión.

Con relación a los estudios definitivos, el D.S. 157-2002-EF - Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública establece: “Para su elaboración se deben realizar estudios especializados que permitan definir: el dimensionamiento a detalle del proyecto, los costos unitarios por componentes, las

especificaciones técnicas para la ejecución de obras o equipamiento, las medidas de mitigación de impactos ambientales negativos, las necesidades de operación y mantenimiento, y el plan de implementación, entre otros requerimientos considerados como necesarios de acuerdo a la tipología del proyecto”.

Los estudios definitivos, tanto los de ingeniería como los de impacto socio-ambiental, por su grado de profundidad deben ser documentos culminantes, en los que se complementen los aspectos que en las anteriores fases de estudio no pudieron resolverse. Por su particularidad concluyente no debe dejar irresuelto ningún elemento, incluidos los aspectos sociales. De allí que en el presente Manual se le otorgue énfasis a esta etapa de la implementación de proyectos de infraestructura vial.

### **6.2.1. Estudios Definitivos de Ingeniería**

En su conjunto, el desarrollo de los estudios de ingeniería sirve para determinar las particularidades físicas del área donde se tiene previsto intervenir y para planificar el diseño y las características de las vías a partir de un reconocimiento de campo y de la ejecución de estudios especializados. Por su naturaleza, y en la medida que implican interacción con la población local, estos estudios requieren ser supervisados desde el punto de vista social.

Por su especial repercusión social, se hará referencia a aquellos estudios que puedan exigir con mayor intensidad mecanismos de información, diálogo y consulta con la población del área de intervención del proyecto, particularmente de la establecida en la zona de impacto directo del mismo.

**a. Reconocimiento de campo** Esta actividad resulta importante para entablar las relaciones con la población local, generar lazos de confianza, abrir espacios al diálogo y conocer los mecanismos propios de la toma de decisiones. También será de gran ayuda para la identificación de personas e instituciones clave para el proceso de consulta.

En función a la naturaleza del proyecto y a los espacios físicos y sociales en los que le corresponda intervenir se deberá supervisar en esta fase lo siguiente:

- Existencia de un equipo técnico adecuado, que incluya entre sus componentes a científicos sociales con conocimiento del área de ejecución del proyecto.
- Capacidad probada del equipo técnico para generar relaciones armoniosas con la población local y para identificar a las autoridades e instancias adecuadas para el desarrollo de los procesos de información y consulta pública.
- Identificación exhaustiva de las áreas de impacto directo e indirecto sobre las que intervendrá el proyecto. Definición cabal y precisa de los términos de referencia para la elaboración de los diagnósticos socio-culturales, incluyendo criterios específicos para la identificación y mitigación de impactos de naturaleza social, cultural y económica.
- Existencia de un plan idóneo de información y comunicación, culturalmente adecuado, en caso de que se deban efectuar acciones en áreas tradicionales de población indígena o de comunidades campesinas.

- Identificación de zonas cultural y ambientalmente sensibles o de mayor vulnerabilidad, así como de áreas arqueológicas. Determinación de los tipos de propiedad existente y de los terrenos o bienes que podrían verse eventualmente afectados.

**b. Estudios de topografía, geológicos y de suelos** Por la naturaleza de estos estudios, podría pensarse que no precisan de una aproximación social, ya que se estima que no causarán impactos en la vida y actividades de la población. Sin embargo, al tener que movilizar personal profesional, técnico y obrero para las labores propias de estos estudios e incursionar en áreas pobladas, en terrenos de propiedad privada o de propiedad comunal, se hace necesaria la evaluación del desarrollo de las tareas de información y consulta local a fin de garantizar que no se produzcan tensiones o conflictos sociales.

Durante esta fase se deberán supervisar los siguientes aspectos:

- Desarrollo de una labor detallada de información y comunicación para trabajar en forma participativa con la población en la ubicación de canteras y fuentes de agua.
- Obtención del consentimiento y aprobación de las autoridades locales y comunales o de personas particulares, para el levantamiento de la información e ingreso a los predios privados y/o públicos.
- Cumplimiento apropiado del registro de propiedades dentro del derecho de vía, considerando la diversa naturaleza de los predios y bienes a ser afectados.
- Elaboración cabal del registro de propietarios y/o posesionarios, identificando si se trata de personas naturales o jurídicas y determinando el tipo de derechos que les asiste sobre las tierras.
- Elaboración de los expedientes técnicos de identificación de predios afectados sometidos a una evaluación rigurosa por especialistas sociales, que deberán dar la conformidad a los mismos.
- Establecimiento de criterios de seguridad para la protección de la población y de los propios trabajadores del proyecto en los aspectos relativos al uso de explosivos.

**c. Estudios de hidrología, localización de canteras y fuentes de agua**

Los trabajos de identificación de canteras y fuentes de agua para el desarrollo de un proyecto vial requieren de una aproximación social muy cuidadosa. La población percibe estos bienes, sobre todo el agua, como un recurso imprescindible para su calidad de vida, salud y para el desarrollo de sus actividades productivas, particularmente si se trata de poblaciones rurales, que dependen de dicho recurso para satisfacer diversas necesidades de carácter social, productivo y cultural.

Durante esta fase se deberán supervisar los siguientes aspectos:

- Levantamiento de información relativa a los derechos vigentes sobre explotación de canteras y utilización de fuentes de agua, cuidando que estos derechos se reconozcan cuando se trate de áreas de propiedad comunal o

municipal y que se incorporen las consideraciones legales necesarias para tal efecto.

- Siendo el agua un bien común, deberá certificarse que los acuerdos que se adopten sobre su utilización, en el caso de las comunidades indígenas o campesinas, sigan mecanismos apropiados para asegurar los usos productivos, domésticos y ceremoniales.
- Particulares consideraciones deben tomarse en cuenta para no afectar los cuerpos de agua en comunidades campesinas de costa y sierra, donde su utilización es fundamental para las actividades de producción agrícola. Deberá tomarse en consideración la opinión de la junta de regantes o de las autoridades comunales vinculadas a los sistemas sociales de uso y distribución del agua.
- Deberá verificarse que el diseño y la propuesta de las obras de arte vinculadas a los sistemas de agua, se planifiquen y construyan teniendo en cuenta las necesidades locales, sin afectar las actividades productivas y limitar el acceso a las áreas agrícolas y de uso social.

**d. Diseño de señalización y seguridad vial** Las labores de señalización y seguridad vial tienen un objetivo eminentemente social, por lo que resulta imprescindible adecuarlas a las características ambientales, sociales y productivas de los tramos por los que se tiene previsto diseñar las vías.

Los aspectos que se deberán supervisar en esta fase son los siguientes:

- Evaluar los riesgos de seguridad vial en función a las características ambientales, sociales y productivas, con la finalidad de reducirlos y brindar un mayor nivel de protección a la población.
- Verificar el desarrollo de un programa de comunicación adecuado, sobre todo para población que en su contexto cultural no tiene incorporados los códigos de señalización vial.
- Asegurar que se diseñen dispositivos de seguridad vial para el cuidado de la flora y fauna local en zonas rurales donde la crianza de ganado es una actividad productiva central para las familias campesinas, o en zonas cercanas a áreas de protección ecológica.

### **6.2.2. Estudios Definitivos del EIA**

El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) es un instrumento de gran utilidad para la concepción, diseño y puesta en marcha de proyectos sustentables, no se trata tan sólo de uno de los tantos requisitos legales necesarios para obtener la aprobación del proyecto vial. El EIA es un documento que examina y evalúa sistemáticamente las consecuencias ambientales derivadas de la implementación de los proyectos de infraestructura vial.

El objetivo central del EIA es brindar información precisa y detallada acerca de las implicancias socio-ambientales que supone implementar tales proyectos, recomendando las medidas necesarias para la prevención y mitigación de impactos.



Los proyectos viales, por su naturaleza, pueden alterar el medio ambiente, los recursos naturales, los espacios territoriales, las propiedades públicas y privadas y modificar el entorno social y económico de una región. Por lo tanto, no es factible su formulación sin el concurso de la población afectada. El mecanismo adecuado para mantener a la población debidamente informada y consciente de las implicancias socio-ambientales derivadas de la ejecución de proyectos viales, es el de consulta y participación ciudadana.

Según la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental - Ley N° 27446, los proyectos de inversión pública o privada que impliquen actividades, construcciones u obras que puedan causar impactos ambientales negativos, requieren de una certificación ambiental, que supone a su vez una clasificación por categorías: Categoría I – Declaración de Impacto Ambiental; Categoría II – Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado y Categoría III – Estudio de Impacto Ambiental Detallado.

Según el Artículo 10º de la referida Ley, los EIA deben considerar los siguientes aspectos:

- Una descripción de la acción propuesta y los antecedentes del área de influencia.
- La identificación y caracterización de los impactos ambientales durante todo el ciclo de duración del proyecto.
- La estrategia de manejo ambiental o la definición de metas ambientales incluyendo, según sea el caso, el plan de manejo, el plan de contingencias, el plan de compensación y el plan de abandono.
- El plan de participación ciudadana de parte del mismo proponente.
- Los planes de seguimiento, vigilancia y control.
- Un resumen ejecutivo de fácil comprensión.

El desarrollo de estos contenidos, para que sean concebidos como socialmente adecuados, deben tomar en cuenta lo establecido en los instrumentos legales, en los instrumentos de gestión pertinentes y en los instrumentos de supervisión de aspectos sociales descritos en la parte metodológica del presente Manual.

A continuación presentamos un conjunto de consideraciones sociales que deben estar presentes al momento de desarrollar la estructura del EIA (Categoría III – Estudio de Impacto Ambiental Detallado), y que serán objeto de supervisión en esta fase de estudios definitivos.

**6.2.2.1. Descripción del área de influencia del estudio** La descripción del área de influencia del estudio debe incluir las actividades generadoras de impactos potenciales. En esta parte, se debe construir la Línea Base Socio-Ambiental para los diferentes componentes ambientales y se debe analizar la dinámica socio-económica y cultural del tipo o tipos de espacios sociales de actuación que puedan comprometer la vía de acuerdo a los tramos licitados (caracterización del espacio físico-social).

Con relación al Área de Influencia Directa Ambiental (AIDA) y al Área de Influencia Indirecta Ambiental (AIIA), se deben tomar en cuenta los siguientes aspectos:

- Determinar, en la descripción del AIDA, los espacios sociales de actuación, así como la dinámica de las relaciones socio-económicas y culturales existentes. No deberá olvidarse que estos espacios pueden ser diversos y por lo tanto las estrategias de prevención, mitigación y compensación deben guardar pertinencia con los mismos.
- Poner énfasis en los aspectos socio-económicos y culturales particulares, sobre todo en el caso de comunidades andinas y amazónicas, ya que éstas requieren de un análisis y una consideración especial en lo que respecta a sus condiciones de vida, prácticas culturales, idioma, organización social, etc.
- Identificar las zonas con ecosistemas frágiles y de alta vulnerabilidad social, zonas arqueológicas y Áreas Naturales Protegidas ya que requieren de un tratamiento especial para que no se vean afectadas.
- Determinar si el desarrollo del proyecto vial requiere de acciones de reasentamiento poblacional involuntario, y si éste fuera el caso, garantizar que se efectúe de manera adecuada y de acuerdo a la normatividad vigente (ver acápite 6.2.2.4. El Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario).
- Considerar áreas propicias para la ubicación de campamentos, canteras, lugares de depósito de material excedente, plantas de materiales y uso de cuerpos de agua, de modo que el procedimiento para su utilización se realice respetando lo establecido en la normatividad vigente.

**a. Descripción del medio ambiente** La descripción del medio ambiente se sustenta en el levantamiento de la Línea Base Socio-Ambiental. Este instrumento permite determinar el diagnóstico de la situación socio-ambiental del AIDA y del AIIA, proporcionando el estado de los recursos físicos, bióticos, socio-económicos y culturales antes de la implementación del proyecto vial.

La Línea Base Socio-Ambiental deberá incluir, entre otros aspectos, la descripción y análisis de los siguientes componentes, incidiendo en los aspectos sociales vinculados a los mismos:

Medio Físico

- En el análisis geológico y geomorfológico es imprescindible determinar si las áreas de erosión y drenaje, deslizamientos e inestabilidad de taludes afectan directamente a los pobladores, con la finalidad de tomar las medidas socio-ambientales pertinentes de prevención, compensación y mitigación.
- Determinar los usos sociales, productivos y culturales del agua antes del inicio de la etapa de obras, de modo que su utilización por el proyecto se realice de manera adecuada y sin perjudicar los usos actuales y su calidad. En caso de alteraciones, las medidas para su control y reestablecimiento deberán ser informadas a la población a través de mecanismos adecuados.
- Registrar la superficie de suelos susceptibles de verse afectados por la implementación del proyecto, e identificar su capacidad de uso mayor y uso actual de los mismos, con la finalidad de prevenir los posibles impactos y determinar las medidas pertinentes de prevención, compensación y control.

#### Medio Biológico

- Identificar las áreas que se verán afectadas directamente por las actividades propias de la obra, y evaluar el tipo de vegetación y fauna existente y los usos actuales que se realizan.
- Diseñar estrategias de manejo y control que contribuyan a reducir los procesos de deforestación y los peligros de extinción de la flora y fauna presente en el área.

#### Medio Socio-Económico y Cultural

- Desarrollar un diagnóstico que contemple el análisis de los aspectos económicos y socio-culturales de los espacios sociales de actuación involucrados en el proceso de construcción de las obras, con énfasis particular en caso de que existan comunidades indígenas.
- Determinar actividades productivas, economías de subsistencia, articulación productiva con los mercados locales y regionales, productividad y niveles tecnológicos, con el objeto de identificar el nivel de desarrollo económico de las áreas involucradas.
- Analizar población por sexo y grupos de edad, idioma materno, grupo étnico, analfabetismo, mortalidad infantil y de la mujer, niveles de ingreso y existencia de servicios básicos.
- Establecer de manera precisa y definitiva, en la Línea Base Social, los indicadores que serán materia de evaluación de los impactos económicos, culturales y sociales que se produzcan como resultado del desarrollo del proyecto de infraestructura vial.
- Identificar el grado de articulación de los espacios sociales de actuación con la institucionalidad local, regional y nacional.
- Elaborar un mapa de organizaciones sociales representativas que actuarán como interlocutores válidos durante el diseño, planificación e implementación de los procesos de construcción de las obras.
- Determinar los beneficios económicos derivados de la implementación del proyecto vial, tales como: el incremento de la generación de empleo e ingresos; el suministro de servicios de salud y educación, y la reducción de tarifas y fletes de transporte.
- Evaluar la calidad de la salud humana existente, expresada en indicadores, con la finalidad de aplicar las medidas preventivas y de mitigación de las posibles implicancias negativas que se podrían derivar de los proyectos de infraestructura vial.
- Identificar las fuentes de agua susceptibles de verse afectadas por la implementación del proyecto, que pueden perjudicar el abastecimiento de productos ictiológicos a las poblaciones involucradas o afectar la salud de la población.

- Determinar la existencia de zonas arqueológicas, Áreas Naturales Protegidas y pueblos indígenas con el objeto de establecer las acciones estratégicas de manejo socio-ambiental, tomando en cuenta los instrumentos legales pertinentes.
- Establecer si existe la necesidad de aplicar medidas de reasentamiento involuntario con la finalidad de implementar acciones de compensación fundamentadas en los instrumentos legales sobre la materia.

#### **6.2.2.2. Identificación y evaluación de los impactos socio-ambientales**

En este punto, se deben identificar los potenciales impactos ambientales directos e indirectos para los diferentes componentes (físicos, biológicos, socio-económicos y culturales), y evaluarlos y clasificarlos mediante una escala valorativa que determine la dimensión del impacto, tomando como referencia el tipo de espacio social de actuación en el que se presenten.

Los impactos por su valor pueden ser positivos o negativos y, por su jerarquía, directos e indirectos.

Los impactos ambientales negativos devienen en consecuencias sociales que pueden afectar el hábitat natural de las poblaciones (en particular de las poblaciones indígenas), la producción de alimentos, la disponibilidad del agua para el consumo humano y animal, y la salud humana.

**a. Componentes ambientales** Para cada componente ambiental es esencial la identificación y evaluación de los impactos directos e indirectos producidos por el desarrollo del proyecto. A continuación, se identifican las principales actividades generadoras de impactos sociales en los diversos componentes ambientales, las mismas que deberán ser objeto de supervisión:

Aire

- Las actividades de movimientos de tierras, excavaciones, uso de maquinarias y vehículos, y operación de plantas de materiales generan un conjunto de impactos directos e indirectos de naturaleza socio-ambiental que producen alteraciones temporales en la calidad del aire, lo que a su vez puede traducirse en la afectación de la salud de la población y en pérdidas económicas.

Suelos

- Las actividades de construcción de la vía, movimiento de tierras, excavaciones y voladuras y depósitos de material excedente producen impactos negativos en áreas de producción agropecuaria y de bosques, y si no son tratados adecuadamente pueden derivar en conflictos sociales.

Agua

- Las actividades de construcción de la vía (construcción de drenajes, alcantarillas, pontones, badenes, depósitos de materiales excedentes, etc.) son generadoras de impactos negativos, tales como cambios en la calidad del agua, que a su vez producen efectos adversos en la población.

Social

- Las actividades de construcción, rehabilitación o mejoramiento de vías crean impactos sociales, tales como: desplazamientos y reasentamientos involuntarios, y como consecuencia de ello se producen cambios en el estilo de vida, pérdida de la identidad y costumbres, y privación del acceso a recursos naturales y económicos, entre otros aspectos.

Un instrumento que puede facilitar esta tarea es el Manual de Gestión Socio-Ambiental para Proyectos Viales Departamentales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

b. Evaluación del pasivo ambiental

El pasivo ambiental es el conjunto de daños ambientales producidos al agua, suelo, aire, recursos naturales y ecosistemas existentes en el AIDA y AIIA, como resultado de la implementación de un proyecto vial, ya sea durante su desarrollo ordinario o por accidentes imprevistos que pueden tener repercusiones en la vida de los pobladores de las zonas donde se ha focalizado la intervención del proyecto.

Las consideraciones sociales que deben tomarse en cuenta para la implementación de las estrategias de manejo del pasivo ambiental, forman parte de la Etapa de Abandono de Obras.

**6.2.2.3. El Plan de Manejo Socio-Ambiental** El Plan de Manejo Socio-Ambiental incluye diversas acciones que responden a medidas mitigadoras, correctivas y compensatorias en áreas que van desde lo social y cultural, en su más amplio sentido, hasta aquellas que abarcan lo ambiental y el desarrollo científico, dándole al Proyecto un valor agregado con relación al desarrollo nacional.

El Plan de Manejo Socio-Ambiental está compuesto por un conjunto de programas. Para los propósitos del presente Manual, se consideran pautas y recomendaciones para: el Programa Correctivo/Preventivo, el Programa de Consulta y Participación Ciudadana y el Programa de Monitoreo Socio-Ambiental.

**a. Programa Correctivo/Preventivo** La supervisión de los aspectos sociales en la etapa de formulación y diseño de este instrumento debe exigir de los planificadores, las medidas de prevención, mitigación y control socio-ambiental que se deriven del desarrollo de las principales actividades del proyecto de infraestructura vial.

- Los movimientos de tierras, excavaciones y voladuras deben realizarse de manera adecuada, de modo que la erosión de suelos y la inestabilidad de taludes no comprometa a poblaciones del AIDA y del AIIA, estableciéndose las medidas correctivas en caso de que se les afecte.
- La ubicación de las plantas de asfalto, chancado y concreto y el uso de canteras y fuentes de agua debe efectuarse respetando lo establecido en la normatividad, de modo que el procedimiento no muestre signos de irregularidad antes del inicio de las obras y luego de concluidas las mismas.
- Las medidas para la restauración de zonas afectadas por la operación de las plantas de chancado, asfalto y concreto deben figurar en el Programa Correctivo/Preventivo.

- Las medidas de control de emisiones atmosféricas y ruidos, que afectan a los trabajadores, poblaciones vecinas, fauna, cultivos o al medio ambiente en general deben estar presentes en el diseño del proyecto.
- Las medidas de manejo de desechos sólidos, domésticos e industriales y de control del vertimiento de aguas residuales deben formar parte del Programa Correctivo Preventivo.
- La existencia de procedimientos adecuados para el uso de áreas de depósito de materiales excedentes debe ser verificada.
- Las medidas de compensación a propietarios de tierras afectados por la implementación del proyecto deben encontrarse explícitamente contenidos en el Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI).
- Las medidas adecuadas para el cumplimiento de las normas de conducta de los trabajadores respecto a los cuidados ambientales y a las relaciones con las poblaciones vecinas a los campamentos deben figurar en el Programa Correctivo/Preventivo.

**b. Programa de Consulta y Participación Ciudadana** Un programa de consulta y participación ciudadana no debe construirse en abstracto, debería partir de la institucionalidad existente en cada espacio social, guardando coherencia con la Ley General del Ambiente, en sus artículos correspondientes, y con la R.D. N° 006-2004-MTC-16. El Programa deberá integrar orgánicamente una serie de componentes, donde destacan, la información, educación y capacitación. Además deberá adquirir capacidad de adaptación y flexibilidad para responder a los requerimientos de los espacios y de los actores.

El actor proponente está obligado a ejercer responsabilidad social, dando cabida a los derechos ciudadanos. Por otro lado, la autoridad competente hará cumplir la normatividad vigente, y la relación que se establezca entre ambos permitirá concertar el logro simultáneo de metas sociales, objetivos técnicos e inversión privada.

Todo programa participativo se moviliza principalmente en torno a los Estudios de Impacto Ambiental y al conocimiento que de ellos internaliza la población involucrada de las zonas de influencia directa e indirecta del proyecto. El programa será coherente y lógico en la medida que traslade efectivamente capacidades, herramientas y habilidades para entender los procesos técnicos y ofrecer opinión social sobre las diferentes etapas y sus impactos.

El programa necesitará de una concepción metodológica singular que unifique los principales segmentos de su desarrollo: investigación y sistematización participativa de las problemáticas locales; información y comunicación del conocimiento generado; diálogo de las soluciones identificadas; realización adecuada de las consultas y sus modalidades, para concluir con la adopción de los mecanismos de organización que la población decida para la supervisión del proyecto y los impactos que puedan generarse.

La participación está normada legalmente y como derecho articula todas las etapas del proyecto. En ese sentido, deberá adaptarse a cada espacio, de acuerdo a las especificidades geográficas, culturales, demográficas y lingüísticas. El proponente del proyecto desarrolla los procedimientos de consulta y participación, pero su actuación deberá ser aprobada por la autoridad competente, que

evaluará permanentemente el programa, haciendo los cambios y reformulaciones pertinentes.

El proceso participativo será resultado de las interacciones entre los actores sociales y sus condiciones concretas. La interacción incluye a todos los actores claves involucrados: población afectada, autoridad responsable y proponente.

La realización de Consultas Previas, Consultas Públicas Generales y Consultas Específicas, de acuerdo a lo establecido en la R.D. N° 006, debe enfatizar los siguientes procedimientos: eficacia comunicativa; pertinencia del mensaje; oportunidad de la convocatoria; correlato con los niveles de representatividad y legitimidad de los actores; lenguaje culturalmente apropiado; ubicación lógica en el tiempo de los diversos actos previos a la consulta y posteriores a la misma; y transformación del espacio social en escenario de diálogo permanente y horizontal.

El programa debe recoger información validada de campo y otra que podría contribuir a brindar calidad al mismo. Estas situaciones permitirán la optimización técnica y social del proyecto. De igual manera, facilitará su instalación en la conciencia de la población, capitalizando transparencia, legitimidad, retroalimentación y ejercicio amplio de los derechos.

Los temas centrales que el programa de consulta y participación ciudadana no deben desestimar son: las leyes que norman los proyectos y que protegen al ambiente y a las personas; la salud de las madres y los niños; las características específicas de los impactos y las formas de su manejo; los beneficios del proyecto en términos de empleo y mercados locales; los proyectos sectoriales de desarrollo que pueden gestarse a partir del funcionamiento de la obra vial; los mecanismos que puede elegir la población para organizarse en función del proyecto vial o adecuar la organización existente, y los conocimientos particulares sobre aspectos puntuales del proyecto desde una perspectiva técnica.

Los criterios de supervisión que deberá contemplar el Programa son los siguientes:

- La selección de las técnicas de trabajo para la investigación, comunicación y participación deben concebirse según las particularidades de los espacios y de los actores. Aquellas válidas en un espacio no necesariamente lo son en otro.
- La participación de mujeres y jóvenes debe tomarse en cuenta, y en la consulta con pueblos indígenas debe asumirse una serie de consideraciones culturalmente apropiadas.
- La agenda de la convocatoria no debe ser impuesta, sino que deberá construirse participativamente con los enfoques de género, inclusión y diferencias culturales.
- La comunicación e información deberá estar de acuerdo a los medios de comunicación que cada espacio privilegie y utilice con mayor frecuencia.
- La organización de la población para su participación en el proceso de consulta debe realizarse por espacios o tramos, con comprobada representatividad y legitimidad.
- El diseño del programa tomará en cuenta la diversidad de impactos sociales, de acuerdo a las zonas de influencia del proyecto de infraestructura vial.

- El diálogo participativo debe contemplar la multiculturalidad para asegurar las opiniones y percepciones de todos los participantes.
- La realización de consultas públicas en las modalidades establecidas y otras que puedan crearse debe ser flexible. Su organización, duración, ubicación y periodicidad estará de acuerdo al proyecto, a las características de la población involucrada, y en función de los hallazgos presentados por los estudios ambientales y sociales.
- El programa debe asegurar las ocasiones más propicias para el diálogo y concordarlas con las costumbres y calendarios locales.

**c. El Programa de Monitoreo Socio-Ambiental** El Programa de Monitoreo es un instrumento de gestión para el seguimiento y evaluación del Plan de Manejo Socio-Ambiental, que contiene un conjunto de acciones organizadas en el tiempo, que se manifiestan a través de magnitudes cuantificables que se denominan metas. Las metas que se pueden establecer en un programa de monitoreo de esta naturaleza, son de dos tipos: metas de indicadores de impacto y metas de actividades y ambas deben ser expresadas a través de unidades de medida. Este instrumento incluye también las acciones de seguimiento del Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI).

#### **Principales Objetivos del Programa de Monitoreo**

- Garantizar que se cumpla la implementación de las medidas y acciones sociales y ambientales establecidas en el Plan de Manejo Socio-Ambiental y en el Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario de los EIA.
- Verificar que las metas de los indicadores de los componentes ambientales se cumplan y se encuentren dentro de los límites permisibles durante las etapas de construcción de obras, abandono y operación del proyecto vial y que las metas de actividades se ejecuten tal como fueron diseñadas.
- Corroborar que las consideraciones sociales incluidas en la etapa de formulación y diseño de los proyectos viales, se cumplan durante las etapas de obras, abandono y operación.
- Comprobar las buenas prácticas ambientales y sociales del personal que ejecuta el proyecto.
- Velar por el cumplimiento del Programa de Consulta y Participación Ciudadana.

#### **Importancia del Programa de Monitoreo**

- Determina cuantitativa y cualitativamente las obligaciones de los ejecutores del proyecto vial y facilita la verificación de las metas.
- Brinda información relevante del desempeño del Plan de Manejo Socio-Ambiental, proporcionando a los evaluadores elementos de juicio de la marcha del mismo, con la finalidad de validar su ejecución o proponer ajustes a nivel de medidas correctivas y/o preventivas que no se tomaron en cuenta en la etapa de diseño y planificación



Cuadro 1: Parámetros

Parámetros	Aire	Agua	Suelos	Flora/Fauna	Población Humana
Físicos y Físico-Químicos	Dióxido de Azufre, Monóxido de Carbono	Acidez Total, Cloruros, Sulfatos	Pesticidas, Salinidad		
Biológicos		Coliformes Fecales, Coliformes Totales	% materia orgánica, bacterias patológicas	Nº de especies por ha. Nº de especies arbóreas por ha.	Nº de especies animales utilizadas en alimentación
Socio-económicos		Cauces naturales desviados, Manantiales desecados	Has de suelo agrícola afectadas, Has deformadas	Nº de has de áreas naturales afectadas	Incidencia de enfermedades, Ingresos familiares, Niveles de desnutrición

- Permite realizar una evaluación adecuada de impactos ambientales y sociales, valiéndose de la Línea de Base para la determinación de metas de indicadores y de actividades y de la Línea de Cierre para verificar el logro de los mismos al concluir el proyecto.
- Establece, en términos ambientales, los límites de tolerancia y las tendencias futuras del área donde se implementó el proyecto vial.

### Componentes del Programa de Monitoreo

1. Los Parámetros: Son expresiones cuánticas o cualitativas de los elementos que se quieren medir. Estos indicadores deben ser diseñados para cada componente ambiental: físico, biológico, socio-económico y cultural. Los parámetros deben ser fáciles de identificar y comparar con estándares o límites establecidos en las normas. Por ejemplo: la pérdida de flora y fauna, la calidad de agua, la calidad de los suelos, etc. Algunos ejemplos de parámetros de monitoreo se muestran en el siguiente cuadro:
2. Lugares estratégicos para el monitoreo: Es importante establecer lugares, puntos, tramos en los que se llevará a cabo el monitoreo, tomando en cuenta para ello, la accesibilidad y el tiempo de desplazamiento. Las zonas seleccionadas deben ser aquellas donde los impactos son mayores, donde exista presencia de población afectada, hábitats sensibles, ecosistemas frágiles, Áreas Naturales Protegidas y zonas arqueológicas.
3. La frecuencia de las acciones de monitoreo: La frecuencia del monitoreo dependerá del horizonte programático del proyecto vial y del cronograma establecido para las etapas de construcción, abandono y operación. Es importante determinar la frecuencia para cada etapa, tomando en cuenta los momentos de mayor incidencia de impactos. Por ejemplo, en la etapa de movimiento de tierras, al inicio y al final, se deben determinar los

impactos con relación al componente físico: agua y suelos. Asimismo, se deberá determinar si se aplicaron las medidas recomendadas en el Plan de Manejo Socio-Ambiental. En ese sentido, en este componente se deben señalar los momentos claves en los que se desarrollarán los procesos de supervisión de aspectos sociales de las obras viales.

4. Las entidades responsables del monitoreo: En el Programa de Monitoreo se especificarán las instancias responsables del monitoreo socio-ambiental. Las empresas operadoras del proyecto vial deben designar al equipo o persona responsable. Del mismo modo, el gobierno regional, los gobiernos locales y las autoridades del Subsector Transportes designarán a sus representantes. También se incluirá a representantes de la población afectada, de modo que ejerzan el derecho de vigilancia con relación a los impactos socio-ambientales que puedan generarse.

#### **6.2.2.4. El Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI)**

El PACRI forma parte de los Estudios Definitivos de Impacto Ambiental, por lo que su formulación debe ser también definitiva y considerar a profundidad los elementos que conforman su estructura antes del inicio de obras del proyecto vial.

Desde el punto de vista social, una de las etapas cruciales de los proyectos de mejoramiento, rehabilitación y en particular, de construcción de caminos, es el referido a la liberación del derecho de vía. Ello implica la probabilidad de desplazamiento físico de la población o su reasentamiento involuntario para facilitar el desarrollo del proyecto vial.

La importancia y significación social de este hecho ha llevado a la necesidad de establecer políticas y normas de salvaguarda, que, como principio general, procuren evitar o minimizar el reasentamiento involuntario de la población, por las consecuencias sociales, culturales y económicas que ello pueda suponer.

De acuerdo con la Resolución Directoral N° 007-2004-MTC/16, el principio central que debe regir la elaboración y aplicación del PACRI para proyectos de infraestructura de transporte es el de “evitar o minimizar los desplazamientos de población por los efectos que produce esto en la forma de vida de la población”. Dicho principio es acorde con las políticas de reasentamiento involuntario aprobadas y exigidas por el BID y el Banco Mundial

El esfuerzo por evitar el desplazamiento y/o reasentamiento de población se hace imperativo para el caso de los pueblos indígenas, conforme lo establece el artículo 16° del Convenio N° 169 de la OIT.

Si como resultado de los estudios de factibilidad y de los estudios definitivos se determina la necesidad de desarrollar un Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI), se hace imprescindible que se prepare en forma participativa, asegurando que la población afectada reciba una compensación justa y soluciones adecuadas a la situación generada por el proyecto.

Para supervisar la planificación e implementación de los PACRI se deben seguir una serie de pautas y consideraciones de naturaleza legal y de carácter socio-cultural, a fin de garantizar la idoneidad de dicho proceso y respetar y asegurar los derechos básicos de la población afectada por el desarrollo de un proyecto vial determinado.

De allí la importancia de aproximarse de manera adecuada a la realidad socio-cultural donde se tiene previsto intervenir, desarrollando un proceso de

consulta y participación local culturalmente apropiado.

Corresponde a la Dirección de Expropiaciones y Reasentamientos, como Órgano de Línea de la Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales, conducir los procesos de expropiación de predios y los reasentamientos que fueran necesarios para el desarrollo de las obras del subsector. Particularmente deben contemplarse los siguientes aspectos:

- Programar las expropiaciones y reasentamientos de acuerdo a los compromisos adquiridos con las unidades ejecutoras y a los establecidos en los estudios socio-ambientales.
- Supervisar en todas sus etapas, los procesos de expropiación y de reasentamiento realizados para el subsector.
- Atender, orientar y dar respuesta a las consultas y/o reclamos de los afectados en los procesos de expropiación y de reasentamiento de los proyectos del subsector. (D.S. 041-2002-MTC. Art. 76º)

Siguiendo lo establecido en la R.D. N° 007-2004-MTC/16, es fundamental contar con un equipo técnico multidisciplinario y solvente con experiencia en el desarrollo de planes de compensación y reasentamiento involuntario para que conduzca la elaboración y aplicación del PACRI (Art. 1º II, inciso g). Deberá verificarse si dicho equipo realizó las siguientes tareas:

**a. Estudios a profundidad de las alternativas tendientes a evitar o minimizar los desplazamientos** Partiendo de los objetivos y principios de la R.D. 007-2004-MTC/16, y de las Políticas Operativas del BID y del Banco Mundial sobre reasentamiento involuntario, debe certificarse si se desarrollaron los estudios necesarios para explorar las alternativas existentes, con la finalidad de evitar o reducir al mínimo la posibilidad de llevar adelante procesos de reasentamiento involuntario.

A este nivel deberán contemplarse los siguientes aspectos:

- Incluir metodologías participativas para la identificación de la población afectada y determinar sus condiciones socio-culturales y económicas, además de los riesgos e impactos a la pueda estar sujeta como resultado del proceso de reasentamiento.
- Incorporar en el análisis, tanto la situación de la población afectada como la de la población de acogida, evaluando la naturaleza de las relaciones futuras e identificando los posibles conflictos sociales a generarse y los mecanismos apropiados para su resolución y/o mitigación.
- Realizar los estudios a profundidad en forma participativa, particularmente cuando se evidencia la posibilidad de afectar tierras comunales o de pueblos indígenas.
- Explorar alternativas diferentes al reasentamiento cuando como resultado de un proyecto de desarrollo vial se pueda afectar a familias o pueblos indígenas.
- Obtener el consentimiento libre e informado de la población afectada en caso de un posible reasentamiento.

**b. Desarrollo del proceso de consulta y participación ciudadana**

Si bien el proceso de consulta y participación ciudadana debe desarrollarse a lo largo de todo proyecto vial, tiene una significación particular en el caso de la formulación y aplicación del PACRI, por los efectos del mismo sobre la vida de la población y por las posibilidades de generación de conflictos sociales. La consulta específica a los propietarios afectados por el proyecto está indicada en la R.D. 007-2004-MTC/16, como una forma de conocer la condición de la propiedad afectada; el perfil socio-económico de los propietarios; la problemática de la afectación, y finalmente el plan de compensación, relocalización temporal o reasentamiento.

Durante esta fase se deberán supervisar los siguientes aspectos:

- Verificar que proceso de consulta para la formulación y aplicación del PACRI se lleve a cabo siguiendo las especificaciones formuladas en el Plan de Consultas y cuente con la activa participación de mujeres y de los sectores sociales más vulnerables al desarrollo del proyecto.
- Constatar que el proceso de consulta se desarrolle con la debida antelación, permitiendo recoger información relevante relativa a las personas o entidades susceptibles de verse afectadas y sobre sus características económicas y socio-culturales.
- Confirmar que el proceso de consulta con población indígena tome en cuenta sus características particulares, su especificidad lingüística y las nociones de derecho y propiedad territorial que rigen sus formas tradicionales de vida.
- Comprobar que la adopción de acuerdos se realice siguiendo adecuadamente los procedimientos legales establecidos cuando se afecten tierras de comunidades, debiendo contarse con el consentimiento libre e informado de la población respecto al proceso de reasentamiento y a los programas de compensación, indemnización y asistencia técnica que deben formar parte del PACRI.
- En caso de que se presenten conflictos sociales derivados de las propuestas de reasentamiento y afectación, verificar que éstos se resuelvan de manera adecuada.
- Constatar que las tareas de comunicación y divulgación sobre la planificación e implementación del PACRI formen parte sustancial del proceso de consulta y participación ciudadana, conforme a lo estipulado en la normatividad vigente del propio sector y en las políticas específicas del BID en materia de reasentamiento involuntario.

**c. Identificación de la población afectada y los tipos de propiedad involucrada** En virtud a lo dispuesto en la Política Operativa OP-710 del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), sobre Reasentamiento Involuntario, que forma parte de la base legal de la R.D. 007-2004-MTC/16, la identificación de la población afectada tiene como objetivo minimizar las alteraciones perjudiciales al modo de vida de las personas que viven en la zona de influencia del proyecto, evitando o disminuyendo la necesidad de desplazamientos físicos.

Dicha identificación deberá hacerse en función de los espacios sociales de actuación, priorizando la población vulnerable y aquella que mayores riesgos o impactos pueda sufrir como consecuencia de la ejecución del proyecto. Se deberá poner especial énfasis cuando los sectores afectados sean comunidades o pueblos indígenas.

Los aspectos que se deberán supervisar en esta fase son los siguientes:

- Verificar que, como parte del proceso de elaboración del PACRI, se determine el tipo de población susceptible de verse afectada, su magnitud, sus condiciones sociales y económicas, la pérdida de bienes y fuentes de ingreso, y la alteración de su calidad de vida y de sus redes sociales y familiares.
- Constatar que se realice una clasificación idónea de la naturaleza de los predios y del tipo de propiedad afectada: estatal, municipal, de particulares, de comunidades indígenas y/o campesinas. Asimismo, comprobar que se establezcan adecuadamente los programas para la regularización de la tenencia, adquisición de áreas, compensaciones y asistencia técnica.
- En caso de que se trate de propiedad comunal, confirmar que se sigan los procedimientos adecuados para identificar la situación legal de las tierras y los sistemas tradicionales de uso y derecho sobre las mismas.
- Evaluar el hecho de que la identificación de la población afectada incluya consideraciones específicas en función de género y grupos vulnerables de alto riesgo, incorporando el análisis de los efectos adversos sobre la situación de las mujeres y de la población por debajo de la línea de pobreza.
- Corroborar la identificación de áreas arqueológicas pasibles de verse afectadas, así como las de importante valor cultural o religioso. Confirmar que fueron debidamente registradas y que se incluyeron los planes de contingencia para evitar que sean afectadas

**d. Cumplimiento del marco legal aplicable** Un elemento fundamental en el proceso de supervisión social de la planificación e implementación del PACRI está referido a evaluar la consistencia y pertinencia del marco legal para poner en práctica el mencionado Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario. Desde esta perspectiva debe constatar que se cumpla con considerar la base legal aplicable para la elaboración y ejecución del PACRI, establecida en la R.D. 007-2004-MTC/16.

Para supervisar el cumplimiento del marco legal se deberán contemplar los siguientes aspectos:

- Establecer que se sigan los procedimientos legales pertinentes para la adquisición de predios, previo análisis técnico legal de cada uno de los casos involucrados y que se respeten las etapas para desarrollar los procesos de regularización de la tenencia, adquisición de tierras, inscripción y registro de predios.
- Verificar que las acciones relativas a la toma de acuerdos con los propietarios, para la valorización e indemnización de sus predios, se sujeten a los procedimientos establecidos por ley y se adopten en base a un justiprecio.

- Determinar que se actúe de acuerdo a ley en el proceso de liberación de áreas en zonas intangibles y que se manejen adecuadamente las contingencias y conflictos legales que se presenten en el proceso.
- En caso de afectación de tierras comunales, campesinas o nativas, verificar que se tome en cuenta la normatividad específica relativa a los derechos de propiedad territorial de los pueblos indígenas (ver anexo 2 Marco Legal e Institucional).
- Si se trata de derechos relativos a la propiedad comunal, constatar que se respeten los procedimientos establecidos por ley para la disposición de las tierras comunales.

**e. Incorporación de los principios rectores del PACRI** La Resolución Directoral 007-2004-MTC/16 establece una serie de principios rectores para la elaboración de planes de compensación y reasentamiento involuntario. En caso de que no sea posible evitar los desplazamientos de población, establece la necesidad de considerarlos como una oportunidad de desarrollo, debiendo actuarse con criterios de equidad y participación, buscando establecer soluciones diferenciadas, en función a los niveles de afectación de la población. Asimismo señala que se deberá tener en cuenta, tanto a la población afectada como a la población de acogida.

Los aspectos que se deberán contemplar en esta fase son los siguientes:

- El equipo técnico responsable del diseño y aplicación del PACRI deberá garantizar la incorporación de los principios rectores del mencionado Programa, utilizando formas y mecanismos adecuados para incorporar los temas de equidad social y de soluciones diferenciadas.
- Se deberán garantizar los derechos de la población afectada, específicamente en lo relativo a: 1) conocer su situación de afectado y los detalles relativos a la magnitud de la afectación, 2) tener saneado su derecho de propiedad para intervenir en el proceso de venta por trato directo y conocer los procedimientos relativos a la compensación por pérdidas y a la reubicación y rehabilitación social; 3) diferir los avalúos y tasaciones de sus bienes, y 4) recibir el pago por su inmueble y haberse reubicado antes del inicio de las obras.

**f. Acciones del Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI)** El equipo responsable de la ejecución del Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario, deberá poner énfasis particular en tres aspectos centrales del proceso: la identificación de la población afectada, la definición de mecanismos idóneos de compensación y la asistencia técnica a la población afectada.

Estas tareas implican: conocimiento de la realidad local; disposición de recursos financieros; desarrollo de planes técnico-productivos y organizativos para revertir la situación de afectación, y un activo sistema de monitoreo y evaluación diseñado expresamente para verificar el cumplimiento de los compromisos y el nivel de impacto alcanzado en el logro del objetivo central del PACRI, que es compensar los impactos socio-económicos de la población afectada y mejorar su calidad de vida.

Los aspectos que se deberán supervisar en este proceso son los siguientes:

- Certificar que las acciones del PACRI se desarrollen bajo un activo esquema participativo y con el apoyo del Comité de Gestión, con la finalidad de garantizar la presencia de las instancias locales apropiadas para la planificación e implementación del proceso.
- Constatar que se empleen instrumentos cualitativos y cuantitativos consistentes para identificar a la población afectada, lo que permitirá dimensionar la magnitud de la población, determinar sus características socioeconómicas básicas, estimar el nivel de impacto esperado sobre su calidad de vida y no excluir a sectores afectados.
- En el caso de población indígena o perteneciente a una comunidad, los mecanismos para la identificación de los beneficiarios y para la compensación de la población afectada, requieren de procesos más complejos, sujetos a las prácticas culturales y a la normatividad aplicable. La revisión del padrón comunal es un mecanismo apropiado para verificar la condición de quiénes podrían verse eventualmente afectados si la vía se desarrolla en algún tramo al interior del territorio de una comunidad.
- Verificar que el Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario incorpore actividades consistentes para el desarrollo de la asistencia técnica que debería brindarse a la población afectada para mejorar “la capacidad de generar ingresos, los niveles de producción o por lo menos para reestablecer y mejorar su calidad de vida”.
- Evaluar que el equipo técnico conductor del PACRI desarrolle esfuerzos consistentes en los aspectos de coordinación institucional con la finalidad de asegurar la idoneidad de la asistencia y asesoría técnica.

**g. Respecto al marco operativo del PACRI** Corresponde a la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA), como ente responsable del Sector, revisar y aprobar los PACRI, asegurando que se den los dos elementos centrales para la implementación de los mecanismos de compensación y reasentamiento: las coordinaciones interinstitucionales y la provisión de recursos financieros, aspectos que forman parte de la planificación de las obras y del presupuesto de ejecución de las mismas.

Con relación al marco operativo se deberán supervisar los siguientes aspectos:

- En la medida que el proceso de elaboración del PACRI va a requerir de la participación activa de una serie de instituciones públicas y privadas, se precisa verificar el adecuado desarrollo de una estrategia que determine el momento de esa participación y el nivel de responsabilidad de las instituciones involucradas.
- Comprobar que esté asegurada la coordinación para desarrollar en forma adecuada los diferentes Programas del PACRI, que implicarán asesoría y apoyo técnico especializado en temas vinculados a regularización de la tenencia, adquisición de áreas o programas de indemnización, garantizándose que este proceso de coordinación interinstitucional se desarrolle con la activa participación de la población afectada.

- Supervisar el cumplimiento de los compromisos de financiamiento, que no deben limitarse al pago de las compensaciones, sino que deben también incluir los recursos necesarios para la implementación de los programas de compensación, que tienen como objetivo central mejorar la calidad de vida de la población afectada.

## **7. Aplicación del manual en la etapa de desarrollo de obras**

Durante la etapa de ejecución de obras (construcción, rehabilitación y/o mejoramiento de la vía) se producen los mayores riesgos de generación de impactos debido a la naturaleza de las actividades tendientes a la transformación del entorno para la materialización del proyecto vial. La identificación de tales impactos, y de los riesgos asociados a los mismos, deben formar parte de los estudios de impacto ambiental, que como instrumento de gestión, permiten planificar los mecanismos de evaluación, definir los criterios de mitigación y proponer alternativas de manejo socio-ambiental, en función a las características del espacio de intervención y de la naturaleza de los grupos sociales afectados.

Debe enfatizarse que las tareas de supervisión de aspectos sociales se harán extensivas a aquellas actividades que podrían generar riesgos e impactos significativos en la población, en sus sistemas de organización social y económica y en sus propias prácticas culturales y de manejo de sus recursos naturales.

### **7.1. Especificaciones durante el proceso de construcción**

La Dirección de Evaluación Socio-Ambiental, como Órgano de Línea de la DGASA, se encarga de velar para que los Estudios de Impacto Social y Ambiental que se realicen sean los que se requieren para garantizar el adecuado manejo de los recursos naturales y el mínimo impacto social durante el desarrollo de las obras de infraestructura de transporte. (D.S. 041-2002-MTC Art. 75°).

Sin embargo, las tareas fiscalizadoras y de supervisión, de responsabilidad propia de la Dirección de Evaluación Socio-Ambiental, deben ir acompañadas de las acciones que en el mismo campo deba ejecutar la firma consultora y la propia población organizada. En este último caso, bajo el principio de participación ciudadana consagrado en la legislación del propio Sector Transportes (RD. N° 006-2004-MTC/16), así como en la Guía de Participación Ciudadana del MTC.

Dado lo complejo del proceso de ejecución de obras, particularmente en la etapa de construcción de caminos, se ha considerado la necesidad de diferenciar con fines de supervisión las siguientes fases: a) inicio de obras, que incluye, entre otras las siguientes actividades, establecimiento de campamentos e instalaciones, establecimiento de caminos de acceso y contratación de mano de obra local; b) desarrollo de obras diversas, tales como: uso y explotación de canteras, instalación de plantas de procesamiento de materiales y disposición de material excedente.

A continuación se incluyen una serie de elementos que deben servir de base para efectuar la supervisión de aspectos sociales relativos al desarrollo del proceso de construcción de obras viales.



### **7.1.1. Especificaciones para la supervisión durante la fase de inicio de obras**

El inicio de las actividades de construcción de obras viales requiere previamente de la certificación ambiental exigida por la autoridad competente, así como del desarrollo de una serie de tareas vinculadas a las actividades de coordinación institucional, de información a la población y de aplicación del Programa de Consulta y Participación Ciudadana.

Deberá tenerse en cuenta la naturaleza del espacio social donde se está interviniendo, sus particularidades, los sistemas y formas de disponer del uso de la tierra que adoptan las poblaciones y comunidades, así como las normas de convivencia y de relación social que establecen con personas foráneas a sus culturas y a su entorno.

**a. Establecimiento de campamentos y otras instalaciones** Por su naturaleza, la construcción de vías requiere de la habilitación de campamentos para albergar al personal a cargo del desarrollo del proyecto. Estos campamentos establecidos de manera provisional incluyen, entre otras instalaciones: viviendas, comedores, oficinas administrativas, servicios diversos, talleres, almacenes y depósitos. Dependiendo de la magnitud del proyecto vial podrá instalarse más de un campamento como una forma práctica de hacer que el área de trabajo resulte más accesible al personal.

Complementariamente a la instalación de campamentos, se requiere disponer de espacios apropiados para ubicar las máquinas y talleres (“patio de máquinas”). Estos espacios, al igual que los campamentos y las instalaciones conexas, no sólo generan alteraciones al medio físico y al paisaje, sino que pueden disturbar áreas de propiedad de terceros, tierras comunales, etc. y crear conflictos de relación con la población local.

Además de los riesgos asociados a los impactos sobre el entorno, en esta fase del desarrollo de las obras, la posibilidad de generación de conflictos sociales puede ser muy alta si no se toman en cuenta, en forma puntual y escrupulosa, las consideraciones sociales relativas a la información y consulta con las comunidades locales, para determinar tanto la ubicación de los campamentos y demás instalaciones, como el establecimiento del código de conducta y de relación con la población que debería seguir el personal de la obra.

El control y la supervisión deberán extenderse a evaluar la aplicación del Programa de Consulta y Participación Ciudadana y los sistemas desarrollados para obtener las autorizaciones locales para la puesta en funcionamiento de las instalaciones mencionadas.

Durante esta fase se deberán supervisar los siguientes aspectos:

- Constatar si la empresa contratista cuenta con la aprobación correspondiente de la empresa supervisora al momento de proceder a la instalación de los campamentos, patios de máquinas o áreas de talleres.
- Verificar si la elección del lugar corresponde a tierras de propiedad privada y/o comunal o si son de propiedad del Estado. En caso de que se trate de tierras de propiedad privada, cerciorarse de que se obtenga la autorización de uso respectiva y que se sigan los procedimientos adecuados para tal efecto.

- Si se trata de usufructuar tierras comunales, certificar que se obtenga la autorización expresa de la asamblea comunal y de las autoridades respectivas, y que se suscriba el acuerdo por el uso temporal de las tierras, incluyéndose las especificaciones ambientales y sociales que debe cumplir la empresa contratista, así como los términos de la compensación por el uso de las mismas.
- Confirmar que los campamentos y otras instalaciones no se instalen en áreas ambientalmente sensibles, de protección ecológica o de importante valor paisajístico, o en las inmediaciones de los cursos de agua que sirven como fuente de aprovisionamiento a poblaciones locales. Al mismo tiempo, asegurar que se respete el uso local de las fuentes de agua, sin afectar el acceso, la calidad y la disponibilidad de la misma para la población local.
- En el caso de que se efectúen las instalaciones en zonas boscosas, verificar que se utilicen las áreas estrictamente necesarias, a fin de evitar la deforestación de áreas mayores.
- Una vez instalados los campamentos, constatar que se cumpla con los estándares y exigencias ambientales relativos a la disposición de residuos sólidos, aguas servidas, etc. con la finalidad de no afectar, en el lugar asignado, el entorno ni la calidad de los recursos, particularmente el agua y los suelos.
- Verificar que el desarrollo de los vínculos y relaciones de carácter laboral, social y comercial que se generen como resultado del establecimiento temporal de los campamentos en tierras comunales estén debidamente regulados para evitar conflictos o dificultades en la relación entre la empresa y la comunidad.
- Confirmar que el emplazamiento no afecte áreas de valor religioso, arqueológico, ritual o de importante significación social para los miembros de los centros poblados o comunidades.
- Constatar que la ubicación de los campamentos, instalaciones, patio de máquinas, etc. no afecte tierras productivas, de vocación agropecuaria o áreas sensibles de uso de las comunidades, particularmente zonas de pesca y de recolección. Asegurar que se dé cumplimiento a las normas de conducta relativas a la prohibición, para los trabajadores del proyecto, de cazar animales silvestres o traficar con los mismos o con especies vegetales, en especial si están consideradas como especies protegidas o en peligro de extinción. Ello es aún más importante en áreas amazónicas y de alta diversidad biológica.
- Verificar que se cumpla con compensar adecuadamente a los propietarios de los predios y comunidades por el uso temporal de sus tierras. En el caso de comunidades indígenas, confirmar que los sistemas de compensación sean culturalmente apropiados y que respondan a las prioridades reales de estas poblaciones.
- Asegurar que se cuente con un código de convivencia y conducta para los trabajadores de la empresa constructora, así como con normas específicas de trato con la población local, particularmente con las mujeres.

- Verificar que el personal de las empresas haya sido capacitado en el uso y prácticas del manual de conducta y del código de comportamiento con la población local. Igualmente, deberá constatar que la población y las autoridades locales y comunales sean informadas acerca del código de conducta y las prácticas de convivencia social exigibles a los trabajadores de las obras.
- Confirmar que se desarrollen en forma participativa mecanismos para la prevención, manejo y resolución de conflictos sociales susceptibles de generarse entre las familias, autoridades o población local y el personal instalado en los campamentos.
- Asegurar la existencia y puesta en marcha de programas preventivos de salud para los trabajadores de las empresas constructoras, con la finalidad de evitar que se conviertan los campamentos en un foco de riesgo para la población local en materia de salud pública.
- Supervisar que los campamentos cuenten con las medidas de salubridad necesarias, instalaciones sanitarias, disposiciones de residuos y de aguas servidas, etc. para no afectar ni los recursos naturales ni la calidad de vida de las poblaciones vecinas.
- Garantizar que los campamentos reúnan las condiciones necesarias para la permanencia de los trabajadores, no afectando su calidad de vida y sus derechos a condiciones dignas de vivienda y de provisión de servicios básicos.

**b. Supervisión relativa al establecimiento de caminos de acceso** La apertura de caminos de acceso sirve como punto de apoyo para el desarrollo de las diversas obras de construcción y rehabilitación de caminos. Por su carácter temporal, en muchas oportunidades se acondicionan sin un diseño previo y con la inversión más económica posible. Estos caminos pueden ocasionar molestias a la población local si no están debidamente ubicados, y si no se ha consultado acerca de su instalación y establecimiento. Por sus características pueden originar alteraciones a los ecosistemas y generar niveles de contaminación con impactos diversos a la salud y al medio ambiente.

Las acciones de supervisión deben poner énfasis en los aspectos del proceso de consulta y participación ciudadana para el establecimiento de estos caminos auxiliares a la ejecución de las obras y determinar, asimismo, la pertinencia social y ambiental de su ubicación.

La supervisión vinculada a la apertura de caminos de acceso deberá:

- Determinar que se soliciten los permisos respectivos para el uso de propiedades privadas o de carácter comunal, en especial si son áreas de comunidades indígenas. Asimismo, verificar si para su afectación se siguen los procedimientos adecuados para la toma de acuerdos y para la determinación de compensaciones por posibles daños a la propiedad.
- Confirmar que la apertura de caminos de acceso no alteren la vida comunal ni interfieran en espacios de uso público o en áreas productivas, afectando cultivos, semilleros, plantaciones forestales, o impidiendo el acceso a fuentes de agua, áreas de pastoreo o crianza de ganado, etc.

- Certificar que los caminos de acceso reúnan condiciones adecuadas de transitabilidad y seguridad y que su instalación no produzca conflictos sociales ni perturbaciones ambientales que impacten en la salud y en la forma de vida de la población.
- Constatar que se cuente con el debido Plan de Manejo Socio-Ambiental para el mantenimiento y abandono de los caminos de acceso una vez finalizada la obra.

**c. Mecanismos de supervisión relativos a la contratación de mano de obra local** La contratación de mano de obra local vinculada al desarrollo de proyectos viales, en sus modalidades de construcción, rehabilitación, mejoramiento y/o mantenimiento, genera oportunidades importantes para las poblaciones locales, particularmente tratándose de áreas urbanas o de centros poblados rurales con cierto nivel de articulación económica y social a los espacios regionales. También lo podrá ser para pequeñas comunidades rurales, indígenas o campesinas, ya que puede contribuir a dinamizar los niveles de ingreso familiar y a constituirse en una fuente de ingreso temporal para un importante número de familias.

Sin embargo, ello presenta también algunos riesgos asociados, que deben ser contemplados en los EIA, sobre todo cuando se trata de poblaciones indígenas, las que podrían verse afectadas con una política de empleo local que no sea culturalmente adecuada y que genere, por ejemplo, un desplazamiento significativo de la mano de obra local de sus actividades productivas tradicionales necesarias para la propia subsistencia familiar, o que produzca una sobrecarga de trabajo adicional para las mujeres.

De allí que sea necesario establecer mecanismos de consulta para el diseño de políticas y prácticas adecuadas de empleo de la mano de obra local, que privilegie las capacidades y habilidades locales y que genere oportunidades para el empleo de personal calificado o semi-calificado.

La supervisión de los planes de contratación de mano de obra local debe contemplar los siguientes aspectos:

- Verificar que estos planes se desarrollen de manera participativa y con activa presencia de la población beneficiaria, autoridades y líderes de opinión locales, bajo un sistema de concertación y acuerdos previos. Ello con la finalidad de que no se afecten los sistemas productivos propios de las comunidades. Será importante verificar el desarrollo de los sistemas productivos, el calendario agrícola, y el uso y la disponibilidad de la mano obra para actividades complementarias.
- Constatar que los mecanismos de consulta para el diseño de políticas y prácticas adecuadas de empleo de mano de obra local privilegien las capacidades y habilidades locales; generen oportunidades para el empleo de personal calificado o semi-calificado; consideren los sistemas propios de redistribución de bienes, y que no beneficien en forma exclusiva o prioritaria a un sector o grupo familiar al interior de una comunidad determinada.
- Comprobar que el sistema de empleo local garantice que se cumplan las exigencias establecidas por ley referentes a las condiciones de trabajo, la

jornada laboral, los niveles de ingresos, las medidas de seguridad y los beneficios sociales.

- Confirmar que las relaciones laborales se den en términos de brindar un trato justo y equitativo al personal local. Asimismo, debe registrarse la existencia de políticas no discriminatorias en el campo laboral y social, garantizando que las condiciones de trabajo sean similares a las exigibles para el personal foráneo.

### **7.1.2. Supervisión de aspectos sociales para el desarrollo de obras diversas**

Luego de culminadas las etapas de diseño y de estudios definitivos y efectuados los trabajos preliminares como la movilización de maquinarias y equipos, instalación de campamentos, patios de máquinas, caminos de acceso, etc. se procederá a la ejecución de una serie de obras que forman parte de la dinámica central del proceso de construcción y que están vinculadas directamente al desarrollo de explanaciones, movimientos de tierras, préstamos de canteras, instalación de plantas procesadoras de materiales, disposición de material excedente, etc., obras sobre las cuales es necesario definir también los criterios y modalidades de supervisión.

En la práctica, los elementos que deben formar la parte medular de dicha supervisión tienen vinculación directa con los siguientes aspectos:

- Proceso de consulta local para la selección y ubicación de canteras, plantas procesadoras y disposición de material excedente.
- Obtención de los permisos y autorizaciones respectivas para su ubicación y uso, definiendo la competencia de la autoridad competente en cada caso, desde la empresa supervisora, la municipalidad, las autoridades locales y las asambleas comunales o los dueños de propiedades privadas.
- Determinación de los impactos previsible a la propiedad, al medio ambiente y a todo lo concerniente con los aspectos socio-culturales.
- Identificación de las medidas de mitigación y compensación de daños y restauración de áreas, y aplicación de las medidas contenidas en los diferentes planes y programas que forman parte del EIA.

Estas acciones de supervisión deben ser adecuadas a los espacios donde se ejecuta la obra y culturalmente apropiadas a las características sociales de la población afectada.

**a. Indicaciones de procedimientos para el uso de canteras** La identificación y explotación de canteras es una tarea clave para el desarrollo de las actividades vinculadas a la construcción de caminos, ya que proveen del material necesario para la construcción de la plataforma de rodamiento y otras obras complementarias. Sin embargo, su explotación puede generar severos impactos ambientales y sociales, vinculados principalmente a la afectación de suelos, cuerpos de agua, áreas de bosques, zonas arqueológicas, etc., además de causar altos niveles de contaminación acústica y del aire.

Complementariamente, su explotación podría dar lugar a conflictos sociales si los procesos de obtención de permisos y licencias para su uso no se desarrollan de la forma adecuada, de acuerdo a los procedimientos legales y bajo apropiados mecanismos de información y consulta.

Aspectos vinculados a la seguridad de la población y del personal de la obra, están también asociados a la explotación y uso de canteras, particularmente por la necesidad de emplear explosivos y maquinaria pesada para la extracción de agregados.

Durante esta fase se deberán supervisar los siguientes aspectos:

- Verificar que antes del inicio de la explotación de canteras se obtengan los permisos correspondientes de los propietarios del terreno, ya sean éstos de propiedad privada o comunal. Asimismo, constatar que se realicen los trámites de expropiación, en caso de ser necesario, obteniéndose las autorizaciones respectivas de los municipios correspondientes cuando se trate de tierras de propiedad del Estado.
- Examinar la elección de áreas adecuadas para la explotación de canteras, verificando que se cumplan las especificaciones técnicas exigibles para el desarrollo de estas actividades.
- Si se afectan cuerpos de agua, lechos de ríos, quebradas o lagunas que son de uso local, verificar que como resultado de la explotación no se modifique la calidad y composición de las aguas, no se altere el uso local de las mismas ni se afecte los ecosistemas acuáticos.
- Constatar que la explotación de canteras no cause contaminación acústica y/o ambiental que perjudique la salud y la tranquilidad de la población.
- Prevenir el excesivo desbroce en zonas tropicales o boscosas con la finalidad de afectar lo menos posible la cobertura vegetal de la tierra.
- Confirmar que se realicen las comunicaciones y coordinaciones con los propietarios de las tierras afectadas para acordar las condiciones en las que éstas deban ser rehabilitadas. En lo posible deberá procurarse que las áreas explotadas vuelvan a ser utilizadas en función a los usos compatibles del terreno.
- Certificar que se cumpla con la preparación, aprobación e implementación del plan de uso de explosivos, en particular en lo que atañe a la seguridad de las poblaciones y a garantizar la supervisión de dichas acciones por los responsables del plan de seguridad de la obra.

**b. Indicaciones de procedimientos para el uso de plantas de procesamiento de materiales** Las plantas de procesamiento de materiales (plantas de asfalto, plantas de trituración o chancadoras y dosificadoras de concreto) son instalaciones de carácter temporal que sirven para la construcción de caminos, obras de arte, asfaltado de carreteras, mantenimiento del pavimento, etc., las mismas que por sus características generan alteraciones al medio ambiente y pueden impactar en la salud de los trabajadores y de la población, en caso de no estar adecuadamente ubicadas y de no contar con los mecanismos de seguridad ambiental y de protección requeridos.

El proceso de supervisión debe incluir aspectos tales como:

- Verificar que se obtengan los permisos y autorizaciones respectivas de los propietarios y autoridades competentes, para la instalación de las plantas y su posterior funcionamiento, particularmente en lo referente a concesiones para el uso del agua, disposición de sólidos y vertimiento de aguas.
- Certificar que las plantas de procesamiento de materiales estén ubicadas lejos de los centros poblados, a no menos de dos kilómetros de los mismos y alejadas de los cuerpos de agua, sobre todo si éstos son de uso cotidiano de las poblaciones locales. Preferentemente se espera que las plantas sean instaladas en un mismo espacio como una forma de reducir el impacto sobre la población y el entorno.
- Constatar que se apliquen las medidas exigibles en el Plan de Manejo Ambiental para el uso de las plantas de procesamiento de materiales y verificar que se cumplan las medidas de protección y seguridad para el personal que labora en las mismas, así como las referentes al cuidado de la salud de la población del entorno.
- Confirmar el horario de funcionamiento de las plantas, asegurándose de que existan procedimientos en curso para limitar el funcionamiento nocturno de las mismas, con la finalidad de no generar disturbios a la población local.
- Verificar que se realicen las tareas de capacitación e inducción a los trabajadores en aspectos relativos a medidas de seguridad y protección ambiental.
- Observar que se cumplan las exigencias y procedimientos de cuidado ambiental para evitar la contaminación de aguas, suelos y aire, como una forma de garantizar la calidad de estos recursos y su adecuada disponibilidad para las poblaciones vecinas.
- Ratificar que el plan de abandono cumpla con los requisitos desde el punto de vista ambiental y de los derechos de los propietarios de las tierras, asegurando la restitución más adecuada de la vegetación, paisaje, suelos y otros elementos del entorno.

**c. Indicaciones de procedimientos para la disposición de material excedente** El desarrollo de las obras viales genera un importante volumen de material excedente, proveniente de los cortes efectuados en las laderas, las excavaciones para construir desvíos, plataformas, alcantarillas, etc. y los derrumbes de material como resultado de las diversas obras mencionadas.

Es responsabilidad de la empresa consultora establecer los lugares apropiados para la ubicación de los depósitos de material excedente, garantizando no afectar la propiedad privada o comunal; no generar impactos ambientales significativos, y no poner en riesgo la salud y seguridad de la población local.

Durante esta fase se deberán supervisar los siguientes aspectos:

- Verificar la ubicación de los lugares seleccionados como posibles áreas de depósito de material excedente, certificando que su diseño se ajuste a las exigencias ambientales y que su instalación no afecte los derechos de propiedad de terceros. En caso de que esto último suceda, habrá que

supervisar si se cuenta con las autorizaciones respectivas para el uso del terreno, ya sea éste de propiedad privada o comunal.

- Certificar que los depósitos no sean ubicados en las cercanías de locales públicos o viviendas particulares ni en áreas donde se afecten cuerpos de agua, en especial los de uso cotidiano por la población.
- Constatar que los depósitos no afecten áreas de uso o valor productivo, particularmente agropecuario o forestal, y que no constituyan un riesgo potencial para la seguridad de las viviendas, centros poblados o áreas de uso público.

### **7.1.3. Consideraciones sociales para la supervisión de proyectos viales en zonas vulnerables**

La complejidad del territorio nacional en términos de la gran diversidad de ecosistemas, áreas culturales y sitios históricos y arqueológicos es reflejo de un país donde se conjuga la diversidad de pueblos y culturas, con la riqueza de su biodiversidad, mostrando una alta heterogeneidad que requiere de un tratamiento específico y adecuado a la naturaleza del área donde se tiene proyectado intervenir. Ello es particularmente necesario cuando se trata del desarrollo de proyectos viales, sobre todo durante la etapa de construcción.

En este espacio nacional, cultural y ambientalmente diverso, confluyen áreas de asentamiento tradicional de comunidades y pueblos indígenas, de comunidades campesinas, pero también zonas arqueológicas con un significativo valor histórico y cultural, así como zonas de protección ecológica.

En este escenario, la planificación y posterior ejecución de proyectos viales puede, sin lugar a dudas, afectar las áreas sensibles desde el punto de vista socio-ambiental, así como servir a su desarrollo, dependiendo del nivel de los estudios de impacto ambiental, de las medidas de prevención de impactos y de mitigación de los mismos, pero también del tipo de planificación socio-económica que se lleve a cabo para articular las vías sobre la base de un adecuado sistema de ordenamiento territorial.

Las regulaciones nacionales e internacionales son cada vez más exigentes en términos de la necesidad de disminuir los impactos sobre estas áreas cultural y ambientalmente sensibles, que constituyen un valioso legado para el país y la humanidad. Estas consideraciones de control de riesgos, si bien deben estar incorporadas en forma explícita en los EIA, requieren adicionalmente de mecanismos sociales de supervisión, que contribuyan a mejorar el desempeño social de los proyectos viales.

**a. Supervisión de proyectos viales en Áreas Naturales Protegidas** La Ley N° 26834, Ley de Áreas Naturales Protegidas (ANP), define a éstas como “los espacios continentales y/o marinos del territorio nacional expresamente reconocidos y declarados como tales, incluyendo sus categorías y zonificaciones, para conservar la diversidad biológica y demás valores asociados de interés cultural, paisajístico y científico, así como por su contribución al desarrollo sostenible del país. (...)” (Art. 1º).

De acuerdo a la naturaleza y objetivo de cada ANP se determina su condición legal y se contemplan las categorías de uso a las que pueden estar sujetas.



En las áreas de uso indirecto no se permite la extracción de recursos naturales ni modificaciones y transformaciones del ambiente natural, considerándose dentro de esta categoría a los Parques Nacionales, los Santuarios Nacionales y los Santuarios Históricos.

En las áreas de uso directo, como las Reservas Nacionales, las Reservas Paisajísticas, los Refugios de Vida Silvestre, las Reservas Comunales, los Bosques de Protección, los Cotos de Caza y las Áreas de Conservación Regional está permitido el aprovechamiento o extracción de recursos en las zonas definidas por el plan de manejo, así como otros usos y actividades que sean compatibles con los objetivos del área.

En su artículo 23º, la ley señala que independientemente de la categoría asignada, cada área deberá ser zonificada de acuerdo a sus requerimientos y objetivos, pudiendo tener zonas de protección estricta y acceso limitado, cuando así se requiera.

Sin embargo, la ley también es clara en precisar que la infraestructura y facilidades necesarias para la administración del ANP podrán ubicarse en cualesquiera de las áreas zonificadas, con excepción de las Zonas de Protección Estricta y de las Zonas Silvestres. Así por ejemplo, en las Zonas de Uso Turístico y Recreativo está permitido el desarrollo de infraestructura de servicios, incluyendo rutas de acceso carrozables, albergues y el uso de vehículos motorizados.

Por otro lado, el Decreto Supremo N° 038-2001-AG, que aprueba el Reglamento de la Ley de Áreas Naturales Protegidas, en su artículo 93º establece que “Todas las solicitudes para la realización de alguna actividad, proyecto u obra al interior de un Área Natural Protegida o en su Zona de Amortiguamiento, requieren de la evaluación de su impacto ambiental.” (93.1) Y que “en caso de obras de gran envergadura o de evidente impacto significativo, se requiere de la presentación del Estudio de Impacto Ambiental-EIA” (93.2).

Complementariamente establece que “los EIA y las DIA de actividades a desarrollarse en Áreas Naturales Protegidas o en su Zona de Amortiguamiento, deben contar con la opinión previa favorable del INRENA, como condición indispensable para su aprobación por la autoridad sectorial competente” (93.4).

**Artículo 174º.- Construcción y habilitación de infraestructura al interior de un Área Natural Protegida** La construcción, habilitación y uso de infraestructura con cualquier tipo de material dentro de un Área Natural Protegida de Administración Nacional, sea en predios de propiedad pública o privada, sólo se autoriza por la autoridad competente si resulta compatible con la categoría, el Plan Maestro, la zonificación asignada, debiéndose cuidar sobre todo los valores paisajísticos, naturales y culturales de dichas áreas. Para el otorgamiento de la autorización respectiva se debe cumplir con lo establecido por el Artículo 93º del Reglamento, en cuanto sea aplicable. En todo caso se requiere la opinión previa favorable del INRENA.

De modo particular, el Reglamento en el Capítulo V se refiere a las obras de infraestructura y vías de comunicación al interior de las ANP, conforme se aprecia en el recuadro siguiente.

En cuanto a los procesos de supervisión social referidos a los procedimientos para el desarrollo de proyectos viales en Áreas Naturales Protegidas, se recomienda seguir lo establecido en el artículo 175º del Reglamento de la Ley de Áreas Naturales Protegidas, particularmente en lo concerniente a:

- Certificar que el INRENA controle y supervise la instalación de infraestructura al interior de las ANP, para asegurar que se cumplan las exigencias y condiciones establecidas en el EIA.
- Verificar que las entidades sectoriales competentes realicen las coordinaciones necesarias con el INRENA para definir la compatibilidad del proyecto vial con la naturaleza jurídica y las condiciones naturales del área.
- Supervisar que la autoridad sectorial responsable solicite al INRENA sus aportes para incorporarlos en los términos de referencia del EIA.
- Constatar que el EIA incluya procedimientos de consulta pública que involucren a la población interesada y en particular a las comunidades campesinas o nativas.
- Verificar que la autoridad sectorial competente coordine con el INRENA el desarrollo de sus actividades al interior del ANP, en especial las relativas a: ingreso de personal, traslado de materiales, instalación de campamentos y otras facilidades logísticas y constatar que se cuente con la autorización respectiva para ello.

**b. Supervisión de proyectos viales en áreas arqueológicas** El desarrollo de proyectos viales puede tener impactos significativos en zonas arqueológicas, si previamente no se realiza el levantamiento e inventario apropiado de las mismas, teniendo en consideración el trazo que adoptará la vía. Los términos de referencia de los EIA para construcción, rehabilitación y mejoramiento de carreteras, incluyen en la parte correspondiente a la identificación y evaluación de impactos socio-ambientales, referencias específicas a la identificación de sitios arqueológicos e históricos, los que deberán ser evaluados en función a los posibles impactos a generarse.

La obligación de coordinar con el Instituto Nacional de Cultura (INC), a fin de levantar la información necesaria para la identificación de sitios de valor arqueológico, debe ir acompañada de un proceso de consulta a la población y autoridades locales. Son ellas las que poseen un conocimiento cabal de sus propios espacios y, en muchas ocasiones, los registros de lugares con valor arqueológico e histórico no se encuentran actualizados.

Una acción de naturaleza participativa con presencia de la población local puede contribuir no sólo a identificar dichas zonas, sino a establecer en forma conjunta con los responsables del proyecto vial, mecanismos de protección de las mismas e incluso permitir identificar opciones alternativas, si fuera el caso, para modificar el trazo vial con la finalidad de que no se vea afectado el valor patrimonial de dichas áreas.

Antes del inicio de las obras es necesario que se obtenga de la oficina respectiva del INC, el Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA), como una exigencia obligatoria que deberá incluir el análisis arqueológico de los

diferentes tramos viales de las áreas destinadas a la extracción de materiales y de depósito del material excedente.

Las tareas sociales de supervisión relativas al desarrollo de proyectos viales en áreas arqueológicas fundamentalmente deberán orientarse a:

- Determinar si se siguieron, en coordinación con el INC, las autoridades y la población local, los procedimientos apropiados para la identificación de sitios arqueológicos e históricos.
- Verificar la obtención del Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos para los tramos viales que forman parte del desarrollo del proyecto.
- En caso de que se compruebe la existencia de lugares o restos arqueológicos en algún tramo de la vía, certificar que se tomen las providencias necesarias para su adecuado registro y protección, y que se cuente con personal calificado para que en coordinación con técnicos del INC determinen los procedimientos más apropiados para el manejo del área arqueológica respectiva.
- Constatar la participación local en la protección y puesta en valor del área arqueológica, y determinar que se efectúen tareas de sensibilización y capacitación a la población con relación a dichos aspectos.
- Comprobar que se informe a la población y a las autoridades locales respecto a la capacidad de supervisión que pueden ejercer sobre el desarrollo de las obras viales y su impacto sobre sitios arqueológicos e históricos. Constatar que se generen mecanismos de información de daños, saqueos de piezas arqueológicas, etc.
- Certificar que como parte del proceso de información, la empresa concesionaria desarrolle charlas educativas al personal de la obra y efectúe tareas de capacitación sobre las regulaciones existentes para la protección y preservación del patrimonio arqueológico, incluyendo la prohibición de apropiación de bienes (huaqueo).

**c. Supervisión de proyectos viales en tierras comunales** Las comunidades campesinas y nativas conforman un importante sector social del país y tienen reconocidos sus derechos de autonomía administrativa y territorial, a través de la Constitución Política del Perú y de un conjunto de leyes y normas que regulan el desarrollo de las políticas estatales aplicables a las mismas, teniendo en cuenta su especificidad cultural, sus particularidades lingüísticas y sus niveles de organización social.

La existencia de estas comunidades hace del Perú un país pluricultural y multilingüe, constituyendo las mismas un elemento histórico y sociocultural primordial en la conformación de la nación peruana.

Entre las características fundamentales de estas sociedades se encuentran su estrecha vinculación con la tierra y los recursos naturales, sus sistemas internos de organización social y política y los bajos indicadores sociales que poseen, conformando uno de los sectores más pobres, excluidos y marginados del país.

En virtud de estas características es que las propuestas de desarrollo que de alguna forma les afecten, deben tener consideraciones particulares para no vulnerar sus derechos básicos, en particular a la tierra y a sus sistemas de vida. Por

el contrario, deben buscarse mecanismos apropiados para garantizar su integridad territorial, mejorar sus niveles de vida y fortalecer sus propios sistemas de organización social, teniendo como base los procesos de consulta y participación ciudadana.

Bajo estas perspectivas, los proyectos viales que se ejecuten en áreas de comunidades, deben buscar limitar sus efectos adversos sobre las mismas y generar para ellas oportunidades de desarrollo y una mejora sustantiva en sus niveles de vida. La participación local en el diseño de los mecanismos sociales de supervisión, y de medidas de prevención y mitigación de impactos ambientales y sociales, deben ser adecuadamente implementados, como una garantía para asegurar una eficiente gestión social de dichos proyectos.

Durante la fase de supervisión de proyectos viales en tierras comunales se deberán contemplar los siguientes aspectos:

- Verificar la pertinencia y calidad de los diagnósticos en cuanto a la identificación y caracterización socio-cultural de las comunidades.
- Asegurar el adecuado desarrollo de los procesos de consulta y participación local en el diseño, planificación y ejecución del programa vial, incluyendo mecanismos de adecuación cultural y lingüística.
- Comprobar que la intervención en tierras comunales cuente con las autorizaciones de las instancias apropiadas y que se sigan los procedimientos legalmente establecidos para la adopción de acuerdos con las comunidades para la disposición de las tierras.
- Demostrar que se respeten los derechos territoriales y que se garantice la aplicación de criterios sociales y culturales para las acciones de prevención y mitigación de impactos ambientales y sociales.
- Verificar que se definan criterios sociales y económicos adecuados para las acciones de compensación e indemnización por daños a los bienes y a la propiedad territorial de las comunidades.
- Corroborar el cumplimiento de la normatividad existente sobre protección de los derechos comunales, durante la ejecución de proyectos en áreas de comunidades.

## **7.2. Etapas de Rehabilitación y Mejoramiento de Vías**

Durante el proceso de rehabilitación y mejoramiento de vías se deben desarrollar actividades similares a las previstas para la etapa de construcción, aunque con una intensidad e impacto menor. Por lo tanto, se sugiere que se adecuen las tareas de supervisión social diseñadas para dicha etapa, con la finalidad de que sean aplicadas durante los trabajos de rehabilitación y mejoramiento.

Con particular interés deberá procederse a garantizar los mecanismos de consulta y participación ciudadana, y el respeto por las normas ambientales y los derechos básicos de la población a estar debidamente informada acerca del desarrollo de los trabajos de rehabilitación y mejoramiento, así como los relativos a la protección de los derechos de propiedad, particularmente tratándose de población de comunidades campesinas o nativas.

### **7.3. Etapa de Mantenimiento de Obras**

Las labores de mantenimiento de caminos necesarias para la conservación de las vías en buen estado, posibilitan una oportunidad muy valiosa para el desarrollo de sistemas sociales de contratación de mano de obra local. El propio Subsector Transportes ha diseñado un sistema tercerizado para dinamizar la participación del sector privado, incorporando dentro de esta modalidad la contratación de microempresas rurales y la participación comunitaria, particularmente para el desarrollo de las tareas de mantenimiento rutinario.

Desde esta perspectiva, las tareas sociales de supervisión en el proceso de mantenimiento de caminos podrán centrarse en evaluar el nivel de eficiencia de las microempresas o empresas comunales de mantenimiento de caminos, tanto en los aspectos propiamente técnicos de las labores asignadas (limpieza del derecho de vía, bermas y calzada; bacheo en carreteras; limpieza de obras de drenaje; limpieza de cursos de agua; conservación rutinaria de puentes; despeje de vegetación, etc.), como en los procesos de gestión social y de cumplimiento de los enfoques centrales desarrollados por PROVIAS RURAL para las microempresas de mantenimiento vial rutinario (control social, participación social, oportunidad de trabajo y enfoque de género).

- En cuanto al control social, la supervisión deberá centrarse en identificar si las comunidades intervienen en las diferentes fases de formación de las microempresas; si existe un adecuado proceso de comunicación y de selección de socios, y si la comunidad participa de alguna forma en los mecanismos para evaluar el desempeño técnico de las microempresas.
- Respecto a la participación social, se deberá certificar si se cumple con atender las diferentes opciones de trabajo de los diversos grupos de familias que forman parte de la estructura de la comunidad, evaluando si los principios de equidad y participación plena están en la base de la gestión de las microempresas.
- Sobre las oportunidades de trabajo, la supervisión permitirá evaluar si se establecen sistemas de rotación de los grupos de trabajo y si se abren las opciones de generación de empleo al mayor número posible de miembros de las comunidades.
- En relación al enfoque de género, deberá certificarse si los mecanismos de participación local permiten la activa presencia de las mujeres, garantizando a las mismas, oportunidades de acceder a puestos de trabajo.

## **8. Etapa de abandono de obras**

La etapa de abandono de obras está claramente normada en el desarrollo de los Estudios de Impacto Ambiental y constituye un momento crítico en lo que se refiere a la restauración de las áreas afectadas por el proceso de desarrollo de la infraestructura vial y en lo relativo a la aplicación de las medidas de acondicionamiento necesarias.

Por lo general, tales medidas están orientadas hacia la restauración física de las áreas utilizadas para el establecimiento de campamentos, patios de máquinas, plantas de procesamiento de materiales y para el cierre adecuado y definitivo de

canteras, depósitos de material excedente, etc., de acuerdo a las disposiciones establecidas como parte de esta etapa en los EIA y en particular en el diseño e implementación del Plan de Evaluación de Pasivos Ambientales.

Si bien muchas de las medidas a adoptarse durante el proceso de abandono de obras y de restauración de áreas tienen un claro impacto social, por lo general no se incorporan, en la aplicación de las mismas, criterios de “restauración social”. En ese sentido, deberán supervisarse los siguientes aspectos:

- Verificar que no queden sin resolver las quejas o reclamos de la población respecto a daños ambientales generados durante el desarrollo de las obras y que no hayan sido mitigados o reparados de manera adecuada.
- Asegurar que se proceda a desarrollar de manera apropiada las labores de compensación y resarcimiento por daños a la propiedad o bienes de naturaleza privada o comunal, verificando que se cancelen debidamente y que no existan reclamos pendientes.
- Cerciorarse de que el personal de las empresas contratistas no dejen obligaciones o deudas pendientes de cancelación con la población local por diversos servicios prestados.
- Verificar que se adopten mecanismos adecuados de información y comunicación con la población local, a fin de que ésta pueda participar, en forma organizada y a través de sus propias autoridades, en las tareas de supervisión y vigilancia del cumplimiento del plan de abandono de obras, sobre todo en aquellas áreas que involucren espacios de valor o significación local.
- Constatar que el plan de abandono cumpla con los requisitos desde el punto de vista ambiental y de los derechos de los propietarios de las tierras, asegurando la restitución apropiada de la vegetación, paisaje, suelo y otros elementos del entorno.
- Confirmar que se cumpla adecuadamente con la implementación del Plan de Evaluación de Pasivos Ambientales, particularmente de los pasivos ubicados en el derecho de vía, tierras comunales o de propiedad privada o zonas de ecosistemas sensibles, fuentes de agua, caminos vecinales, vías de acceso de uso local, entre otros.

## **9. Etapa de operación de la vía**

Culminada la etapa de cierre de operaciones y de abandono del área, y habiéndose cumplido con las exigencias planteadas para tal efecto en el EIA, se procede a la puesta en operación de la vía. En particular, deberá seguirse de manera rigurosa lo que podría denominarse monitoreo post-cierre de la obra, en el que no deben estar ausentes criterios e indicadores sociales relativos a la calidad de la obra, al cumplimiento de los planes socio-ambientales y a la “certificación social” de la misma.

Desde esta perspectiva es importante:

- Verificar la conformidad de la obra por parte de la población, midiendo de ser posible su nivel de satisfacción y las expectativas futuras vinculadas a

la calidad de vida y a los beneficios económicos o sociales esperados de la construcción de la vía.

- Certificar que la conformidad de la obra se extienda a la inexistencia de pasivos socio-ambientales que comprometan la tranquilidad y seguridad de la población.
- Supervisar que los sistemas de señalización sirvan a efectos de brindar elementos de prevención a la población para evitar accidentes.
- Evaluar si los planes de información y comunicación local fueron eficientes, a efectos de lograr la incorporación de las preocupaciones de la población en el diseño y desarrollo de la vía y si el nivel de participación local fue adecuado y sirvió para prevenir y/o manejar conflictos de naturaleza social.
- Identificar los elementos positivos y negativos del desempeño de la empresa concesionaria y del personal a cargo de la obra, en materia de relación y vinculación con la población de las comunidades y centros poblados afectados por el desarrollo del proyecto.
- Verificar si los sistemas de capacitación y educación a la población en temas ambientales y de vialidad fueron eficientes y adecuados a las características sociales y culturales de los grupos humanos involucrados en el desarrollo del proyecto.
- Constatar si los mecanismos de control diseñados para la protección del derecho de vía han sido respetados, particularmente en lo relativo a la no existencia de nuevos asentamientos en dicha área, sobre todo cuando ésta se encuentra en tierras de propiedad comunal, zonas arqueológicas y Áreas Naturales Protegidas.
- Certificar si los compromisos adoptados para el desarrollo de los programas del Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario han funcionado adecuadamente, en particular los relativos al Programa de Asistencia Técnica y al Programa de Apoyo para la Generación de Ingresos, los cuales con seguridad van a requerir de un plazo de maduración más largo que el proyectado para el desarrollo de la vía.

## Índice de siglas

**AIDA** Área de Influencia Directa Ambiental

**AIIA** Área de Influencia Indirecta Ambiental

**ANP** Área Natural Protegida

**CIRA** Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos

**DGASA** Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales

**DIA** Declaración de Impacto Ambiental

**EDAI** Editorial de Amnistía Internacional

**EIA** Estudios de Impacto Ambiental

**EIAAd** Estudio de Impacto Ambiental Detallado

**EIAsd** Estudio de Impacto Ambiental Semi-Detallado

**INC** Instituto Nacional de Cultura

**INDEPA** Instituto Nacional de Desarrollo de los Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos

**INRENA** Instituto Nacional de Recursos Naturales

**MTC** Ministerio de Transportes y Comunicaciones

**PCM** Presidencia del Consejo de Ministros

## Anexos

### Anexo 1

#### Lista de verificación social

Fecha:	Población:
Realizado por:	

Nº	Pregunta	SÍ	NO	Acción Correctiva Requerida
<b>I. MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL</b>				
1.1.	¿Están los derechos sociales, económicos y culturales de la población considerados en las diferentes etapas de ejecución de las obras?			
1.2.	¿En caso de que el proyecto vial incluya en su desarrollo áreas de ocupación tradicional de pueblos o comunidades indígenas, se ha asegurado que las disposiciones del Convenio N° 169 sean tomadas en cuenta?			
1.3.	¿Están las normas que protegen la salud de las personas priorizadas en los espacios y etapas del proyecto vial?			
1.4.	¿Es conocido el marco legal e institucional por los actores de cada espacio social?			
<b>II. CONSULTA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA</b>				
2.1.	¿Son las condiciones para el ejercicio de la participación ciudadana debidamente respetadas por los responsables del proyecto?			
2.2.	¿Se da el proceso participativo de modo integral e incluye los componentes de información, educación y organización?			
2.3.	¿Se cumplen los procedimientos para la consulta teniendo en cuenta el tipo de proyecto, las características específicas de los espacios sociales, las etapas técnicas y los perfiles de los actores?			



*Manual de supervisión de aspectos sociales para la ejecución de obras de  
infraestructura vial*

Nº	Pregunta	SÍ	NO	Acción Correctiva Requerida
2.4.	¿Son los impactos a generarse en cada etapa del proyecto presentados a la población con la debida anticipación y en forma didáctica y culturalmente apropiada?			
2.5.	¿Están los actores debidamente informados y capacitados para extraer beneficios sociales y económicos del funcionamiento de la obra vial?			
2.6.	¿Consideran los mecanismos de consulta el conocimiento previo de los códigos culturales de los pueblos indígenas?			
<b>III. ETAPA PREVIA AL DESARROLLO DE LAS OBRAS</b>				
• Identificación del espacio:				
3.1.	¿Supuso la elección del espacio el manejo de las diferencias y particularidades de los diferentes actores sociales?			
3.2.	¿Tuvo la población algún nivel de participación en el proceso de elección del espacio para el desarrollo vial?			
3.3.	¿Se integró la identificación del espacio a las políticas públicas, dentro de una visión general de ordenamiento territorial, ligada a los planes de desarrollo?			
3.4.	¿Consideró la elección del espacio los beneficios y la importancia del proyecto para la economía local, distrital, o regional y su articulación a corredores económicos de desarrollo?			
• Estudios definitivos de ingeniería				
3.5.	¿Se diseñó y desarrolló un plan idóneo de información y comunicación para la población, antes del inicio de los estudios?			
3.6.	¿Se obtuvo el consentimiento y aprobación local para el desarrollo de los estudios?			
3.7.	¿Se procedió a identificar apropiadamente las zonas cultural y ambientalmente sensibles?			
3.8.	¿Se efectuó un registro adecuado de propiedades y se elaboraron debidamente los expedientes técnicos de los predios a ser afectados?			
3.9.	¿Se lograron acuerdos previos con la población sobre la base de mecanismos idóneos para asegurar el respeto a sus derechos y propiedades durante el desarrollo de los estudios?			
3.10.	¿En caso de comunidades campesinas y nativas, se adoptaron los acuerdos para la realización de los estudios sobre la base de la normatividad vigente referida a dichas entidades?			
• Estudios Definitivos del EIA				

*Manual de supervisión de aspectos sociales para la ejecución de obras de  
infraestructura vial*

Nº	Pregunta	SÍ	NO	Acción Correctiva Requerida
3.11.	¿Se elaboró el Estudio de Impacto Ambiental de manera participativa y a través de consultas públicas culturalmente adecuadas, incluyendo su difusión a la población antes del inicio de las obras?			
3.12.	¿Se brindó a la población, información precisa y oportuna de las implicancias ambientales y sociales negativas, así como de los beneficios derivados del proyecto?			
• Sobre el Área de Influencia del Proyecto				
3.13.	¿Se elaboró el diagnóstico socio-económico y cultural caracterizando adecuadamente los espacios sociales de actuación y analizando la dinámica de las relaciones sociales y económicas que se dan en su interior?			
3.14.	¿Se diferenciaron los impactos ambientales y sociales de acuerdo a la heterogeneidad de los espacios sociales de actuación involucrados?			
3.15.	¿Se realizó una caracterización especial de las condiciones socio-económicas y culturales de las comunidades andinas y amazónicas, en aquellos espacios donde estén presentes?			
3.16.	¿Se identificaron Áreas Naturales Protegidas, zonas arqueológicas y espacios vulnerables desde el punto de vista ambiental y cultural?			
3.17.	¿Se determinó si las áreas comprometidas para el desarrollo del proyecto requieren de procesos de reasentamiento poblacional?			
3.18.	¿Se consideraron, de acuerdo a los procedimientos legales vigentes, áreas propicias para la ubicación de campamentos, canteras, lugares de depósito de material excedente y utilización de cuerpos de agua?			
IV. DESCRIPCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE				
• Medio Físico				
4.1.	¿Se determinó si las áreas de erosión, drenaje e inestabilidad de suelos afectan directamente a las poblaciones involucradas?			
4.2.	¿Se registraron los usos productivos, sociales y culturales del agua para tratar de evitar en lo posible el deterioro de los usos actuales?			
4.3.	¿Se cuantificaron las áreas de suelos productivos afectados, para compensar a los perjudicados?			
• Medio Biológico				
4.4.	¿Se registró el tipo de vegetación y de fauna, y los usos actuales en las áreas afectadas?			
• Medio Cultural				

*Manual de supervisión de aspectos sociales para la ejecución de obras de  
infraestructura vial*

Nº	Pregunta	SÍ	NO	Acción Correctiva Requerida
4.5.	¿Se desarrollaron en el análisis del diagnóstico, ejes claves de caracterización económica, tales como: actividades productivas, economías de subsistencia, articulación con el mercado, niveles tecnológicos, etc.?			
4.6.	¿Se desarrollaron en el análisis del diagnóstico, ejes claves de caracterización socio-cultural, tales como: población por sexo, necesidades básicas, idioma materno, grupo étnico, analfabetismo, niveles de ingreso, etc.?			
4.7.	¿Contiene la Línea Base Social, indicadores de evaluación de impactos económicos, sociales y culturales?			
4.8.	¿Se determinó el grado de exclusión institucional de la zona de influencia del proyecto?			
4.9.	¿Se cuenta con un mapeo de organizaciones sociales?			
4.10.	¿Se identificaron los beneficios económicos y sociales derivados de la implementación del proyecto vial?			
4.11.	¿Se consideró en la Línea Base Social, la calidad actual de la salud humana y la calidad de agua en el área de influencia del proyecto?			
4.12.	¿Se determinaron las fuentes de agua que proveen productos ictiológicos y otros beneficios susceptibles de verse afectados por la implementación del proyecto?			
<b>V. PLAN DE MANEJO SOCIO-AMBIENTAL</b>				
• Programa Correctivo/Preventivo				
5.1.	¿Se consideran adecuadas socialmente las medidas para atenuar los impactos del movimiento de tierras, excavaciones y voladuras?			
5.2.	¿Cuenta la ubicación de plantas de materiales, uso de canteras, depósitos de materiales excedentes y utilización de cuerpos agua con medidas que consideren una afectación mínima a la población?			
5.3.	¿Se cuenta con medidas para la restauración de zonas afectadas por la implementación del proyecto vial?			
5.4.	¿Se tienen programadas medidas de control de emisiones atmosféricas?			
5.5.	¿Se han establecido acciones de manejo de desechos sólidos, domésticos e industriales?			
5.6.	¿Se cuenta con estrategias adecuadas de compensación social para la población afectada?			
5.7.	¿Se han establecido medidas para garantizar el comportamiento adecuado del personal del proyecto con relación a la población local?			
• Programa de Consulta y Participación Ciudadana				

*Manual de supervisión de aspectos sociales para la ejecución de obras de  
infraestructura vial*

Nº	Pregunta	SÍ	NO	Acción Correctiva Requerida
5.8.	¿Se ha establecido el Programa integrando las exigencias particulares de los espacios y los requerimientos normativos de la Ley General del Ambiente y de la R.D. Nº 006-2004-MTC-16?			
5.9.	¿Muestra el Programa capacidad de adaptación y flexibilidad para recoger y admitir en su diseño las expectativas específicas de los actores y espacios sociales de actuación?			
5.10.	¿Integra el Programa intereses empresariales, responsabilidad social, cumplimiento de normas y necesidades de desarrollo humano?			
5.11.	¿Gira el Programa en torno a los EIA y su oportuna socialización de los actores trasladando a los mismos, capacidades, herramientas y habilidades para entender los procesos técnicos y generar opinión?			
5.12.	¿Utiliza el Programa una metodología que integra investigación, análisis participativo de problemas e identificación conjunta de soluciones?			
5.13.	¿Privilegia el Programa el diálogo como principal instrumento participativo de consulta?			
5.14.	¿Incluye el Programa como sus interlocutores a las diversas organizaciones que elige la población, tales como: comités de gestión de obras, asambleas comunales, juntas de vecinos, mesas de concertación, etc.?			
5.15.	¿Se han seleccionado las técnicas de trabajo para la comunicación y participación en función de los espacios y los actores, asegurando la participación de grupos especiales, como mujeres y jóvenes?			
5.16.	¿Se asume en la consulta con comunidades campesinas y nativas consideraciones especiales, incluyendo el uso de idiomas locales e integrando sus percepciones y valores sobre el desarrollo del proyecto?			
5.17.	¿Se construye la agenda de los programas de consulta y participación con el aporte de las instituciones y organizaciones locales, desde los espacios sociales respectivos?			
5.18.	¿Se asume un tono eminentemente pedagógico en el manejo de impactos y se presta especial atención a los impactos subjetivos importantes en poblaciones indígenas cuyas mentalidades se ubican en la disyuntiva entre la tradición y la modernidad?			
5.19.	¿Se utilizan facilitadores hábiles para crear atmósferas de confianza que aseguren la expresión de todos los actores, en particular en contextos multiculturales?			

*Manual de supervisión de aspectos sociales para la ejecución de obras de  
infraestructura vial*

Nº	Pregunta	SÍ	NO	Acción Correctiva Requerida
5.20.	¿Se garantizan las oportunidades más propicias para el diálogo y se adecuan las acciones del Programa a las costumbres y calendarios locales?			
• Programa de Monitoreo				
5.21.	¿Garantiza el Programa de Monitoreo en las etapas de obras, abandono y operación, el seguimiento de las medidas y acciones sociales y ambientales establecidas en el Plan de Manejo Socio-Ambiental?			
5.22.	¿Establece el Programa de Monitoreo de modo adecuado las metas de indicadores y actividades del Plan de Manejo Socio- Ambiental y del PACRI?			
5.23.	¿Contiene el Programa de Monitoreo en su diseño el seguimiento de las acciones del PACRI?			
VI. PLAN DE COMPENSACIÓN Y REASENTAMIENTO INVOLUNTARIO (PACRI)				
6.1.	¿Se constituyó un equipo técnico multidisciplinario responsable del diseño y aplicación del PACRI?			
6.2.	¿Se desarrollaron estudios a profundidad para evaluar alternativas con el objetivo de evitar o mitigar los desplazamientos de población?			
6.3.	¿Se procedió a efectuar una Identificación participativa de personas, comunidades y predios susceptibles de verse afectados?			
6.4.	¿Existen registros del desarrollo de un proceso de consulta amplio, participativo y culturalmente apropiado para la formulación y aplicación del PACRI?			
6.5.	¿Fueron adoptados procedimientos legales adecuados para la toma de acuerdos en lo relativo a la reubicación de la población afectada?			
6.6.	¿En el caso de comunidades campesinas o nativas, fueron adoptados acuerdos en armonía con las exigencias legales relativas a la disposición de tierras comunales?			
6.7.	¿Fue establecido el proceso de valorización de predios conforme a ley, de acuerdo a un justiprecio y con participación local?			
6.8.	¿En caso de expropiación y afectación de tierras comunales, se definieron los mecanismos de compensación vía procesos participativos y sobre una base de adecuación cultural?			
6.9.	¿Se incorporaron en el proceso de reasentamiento, los principios rectores del PACRI, en particular el de equidad y el de compensación diferenciada?			
6.10.	¿Se desarrollaron mecanismos de coordinación institucional para asegurar una aplicación eficiente del PACRI?			

*Manual de supervisión de aspectos sociales para la ejecución de obras de  
infraestructura vial*

Nº	Pregunta	SÍ	NO	Acción Correctiva Requerida
6.11.	¿Se aplicaron mecanismos idóneos de asistencia técnica como parte del proceso de compensación social?			
6.12.	¿Se garantizó la existencia de recursos financieros para el desarrollo de los programas de asistencia del PACRI?			
<b>VII. ETAPA DE DESARROLLO DE OBRAS</b>				
• Proceso de construcción: fase de inicio de obras				
7.1.	¿Se obtuvo la certificación ambiental exigida para el inicio de obras?			
7.2.	¿Se realizaron tareas de coordinación institucional e información ciudadana, en función a los espacios sociales en donde se va a intervenir?			
7.3.	¿Se obtuvieron las autorizaciones y permisos respectivos para la disposición de las tierras de terceros, instalación de campamentos, construcción de caminos de acceso, etc.?			
7.4.	¿En el caso de comunidades campesinas o nativas, se obtuvo la autorización expresa en asamblea comunal y se suscribió el acuerdo conforme a Ley para la disposición de las tierras comunales?			
7.5.	¿Se efectuó el establecimiento de campamentos y otras instalaciones sin que se vean afectadas áreas vulnerables y zonas arqueológicas o de importancia cultural y económica para la población?			
7.6.	¿Se procedió a realizar la compensación adecuada a los propietarios de las tierras afectadas por el uso temporal de las mismas?			
7.7.	¿Se elaboró un código de conducta y de comportamiento para los trabajadores de las empresas, en su relación con la población local?			
7.8.	¿Se desarrollaron procesos participativos para la prevención, manejo y resolución de conflictos sociales?			
7.9.	¿Se efectuaron los mecanismos de empleo y contratación de mano de obra local sobre la base de la participación y consulta, y conforme a lo establecido en la ley?			
7.10.	¿Se verificó la existencia de un sistema de información y capacitación a la población, particularmente de comunidades, acerca de los códigos de señalización vial?			
• Proceso de construcción: fase de desarrollo de obras diversas				
7.11.	¿Se procedió a implementar un proceso de consulta local para la selección de canteras, ubicación de plantas procesadoras y lugares para disposición de material excedente?			
7.12.	¿Fueron obtenidos los permisos y autorizaciones para la ubicación y uso de canteras?			

*Manual de supervisión de aspectos sociales para la ejecución de obras de  
infraestructura vial*

Nº	Pregunta	SÍ	NO	Acción Correctiva Requerida
7.13.	¿Se determinaron debidamente los impactos previsibles a la propiedad y al medio ambiente y se identificaron las medidas de mitigación y compensación de daños?			
7.14.	¿En el caso de comunidades campesinas o nativas, se obtuvieron los permisos y autorizaciones con el respaldo activo de la asamblea comunal y el registro en los libros de actas?			
7.15.	¿Se aplicaron medidas de información y comunicación con la población local para la adopción de acuerdos sobre el establecimiento de medidas de seguridad para el desarrollo de las obras?			
7.16.	¿Se identificaron las canteras y se ubicaron las plantas de procesamiento y áreas de disposición de material excedente lejos de los centros poblados, sin afectar cuerpos de agua o áreas de uso productivo?			
7.17.	¿Cumple el Plan de Abandono de Obras con los requisitos exigibles desde el punto de vista ambiental y social para garantizar los derechos de los propietarios de las tierras a la restauración de las áreas afectadas?			
7.18.	¿Existen mecanismos y procedimientos para la solución de quejas locales y procesamiento de conflictos?			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proceso de construcción en Áreas Naturales Protegidas, áreas arqueológicas y tierras comunales</li> </ul>				
7.19.	¿Se procedió a identificar debidamente la existencia de Áreas Naturales Protegidas en el área seleccionada para el desarrollo de los tramos viales?			
7.20.	¿Se realizaron las coordinaciones necesarias con el INRENA, para definir la compatibilidad del proyecto vial con la Ley de Áreas Naturales Protegidas?			
7.21.	¿Existe la autorización del INRENA para el desarrollo del proyecto vial y fueron incluidas sus observaciones en los términos de referencia del EIA?			
7.22.	¿Fueron puestos en marcha procedimientos de consulta pública involucrando a la población afectada al interior del ANP o en su entorno, en relación al desarrollo del proyecto?			
7.23.	¿Se procedió a una identificación adecuada de sitios arqueológicos con participación de la población local?			
7.24.	¿Se obtuvo el Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos expedido por el Instituto Nacional de Cultura?			
7.25.	¿Se incorporó a personal especializado, como parte del equipo técnico, para evaluar, en coordinación con los profesionales del INC, la ejecución de los trabajos, en las áreas arqueológicas?			

*Manual de supervisión de aspectos sociales para la ejecución de obras de  
infraestructura vial*

Nº	Pregunta	SÍ	NO	Acción Correctiva Requerida
7.26.	¿Existen mecanismos de participación local en aspectos relativos a la recepción de información y al desarrollo de acciones de capacitación para la protección de las áreas arqueológicas?			
7.27.	¿Fueron realizados diagnósticos socio-culturales satisfactorios sobre la identificación y caracterización de las comunidades campesinas o nativas, pasibles de verse afectadas por el desarrollo del proyecto?			
7.28.	¿Se incluyeron mecanismos adecuados a las características culturales y lingüísticas de la población, en el desarrollo del proceso de consulta con comunidades campesinas o nativas?			
7.29.	¿Se obtuvieron las autorizaciones respectivas de las instancias apropiadas de los órganos de gobierno comunal, para la ejecución de actividades en sus territorios?			
7.30.	¿Se cumplió la normatividad existente de protección de los derechos culturales y territoriales de las comunidades, durante el proceso de desarrollo del proyecto vial?			
<b>VIII. ETAPAS DE REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE VÍAS</b>				
Durante estas etapas se procederá, en lo que sea pertinente, conforme a los criterios definidos para la fase de desarrollo de obras diversas.				
<b>IX. ETAPA DE MANTENIMIENTO DE OBRAS</b>				
9.1.	¿Se promovió la participación local en el proceso de formación de las microempresas, para los trabajos de mantenimiento rutinario de las vías?			
9.2.	¿Se aplicaron criterios de equidad y participación en la conformación de las microempresas y en la gestión de las mismas?			
9.3.	¿Se observaron los principios del enfoque de género y de oportunidad de trabajo en la constitución y funcionamiento de las microempresas de mantenimiento vial?			
9.4.	¿Se procedió a verificar el nivel de cumplimiento de las metas de las microempresas en el proceso de mantenimiento vial?			
<b>X. ETAPA DE ABANDONO DE OBRAS</b>				
10.1.	¿Se aplicó debidamente el Plan de Evaluación de Pasivos Ambientales, en coordinación con los responsables de los aspectos ambientales del proyecto?			



*Manual de supervisión de aspectos sociales para la ejecución de obras de  
infraestructura vial*

Nº	Pregunta	SÍ	NO	Acción Correctiva Requerida
10.2.	¿Se verificó la inexistencia de pasivos sociales al momento de la culminación de las obras, particularmente de compromisos pendientes, de las empresas o de su personal, con la población local?			
10.3.	¿Se establecieron procedimientos adecuados de compensación social y de cancelación de los pagos pendientes por indemnizaciones?			
10.4.	¿Tuvo el Programa de Consulta y Participación Ciudadana un proceso de adecuación cultural cuando se desarrolló en comunidades campesinas y nativas?			
10.5.	¿Se realizó el Plan de Abandono en estricto cumplimiento con los requisitos ambientales y sociales, particularmente los relativos al respeto de los derechos de propiedad territorial de comunidades y personas?			
<b>XI. ETAPA DE OPERACIÓN DE LA VÍA</b>				
11.1.	¿Se logró obtener la “certificación social” de la obra, en relación al desempeño de las empresas consultoras y constructoras?			
11.2.	¿Se considera adecuado el sistema de señalización vial a efectos de brindar a la población elementos de prevención de accidentes?			
11.3.	¿Fueron establecidos planes de información y comunicación, eficientes y adecuados a la realidad socio-cultural de la población?			
11.4.	¿Se observa un buen nivel de satisfacción y conformidad local con el desarrollo de la vía, particularmente en lo relativo a los beneficios sociales y económicos de la misma?			
11.5.	¿Se dio cumplimiento cabal a los compromisos de compensación derivados del PACRI sin que quedaran pendientes de solución demandas o reclamos efectuados por la población local?			
11.6.	¿Fue cumplida la prestación de asesoría técnica a las personas y/o comunidades afectadas por el reasentamiento involuntario, de acuerdo a lo programado y a satisfacción de los usuarios?			
11.7.	¿Fueron desarrollados de forma eficiente los sistemas de educación y capacitación a la población, en temas de protección ambiental y vialidad y establecidos de acuerdo a las características sociales y culturales existentes en los ámbitos de intervención del proyecto?			
<b>COMENTARIOS/PREOCUPACIONES ADICIONALES</b>				



el uso sostenible de los mismos. Asimismo, se preserva la diversidad biológica y las Áreas Naturales Protegidas. En el artículo 70º se establece que el derecho de propiedad es inviolable, se ejerce en armonía con el bien común y dentro de los límites de la ley. A nadie puede privarse de su propiedad sino, exclusivamente, por causa de seguridad nacional o necesidad pública, declarada por ley, y previo pago en efectivo de indemnización justipreciada que incluya compensación por el eventual perjuicio.

- **Ley General del Ambiente (Ley N° 28611):** Es el marco rector que contiene principios y derechos que garantizan la conservación de la diversidad biológica y su utilización adecuada para un desarrollo sostenible del país. En su articulado se estructuran lineamientos para todos y cada uno de los aspectos claves de los procesos involucrados en la gestación, diseño, obra, abandono y operación de los proyectos viales, vinculando orgánicamente la participación ciudadana y los aspectos socio-culturales a los procesos mencionados.  
Norma los derechos de acceso a la información y la vinculación de las obras viales a una visión de desarrollo del país y a otras políticas públicas. Asimismo, formula los lineamientos para planificar y ordenar el territorio nacional en el marco del proceso de descentralización.
- **Ley Orgánica de Aprovechamiento de los Recursos Naturales (Ley N° 26821):** Promueve y regula el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales renovables y no renovables y establece que los ciudadanos tienen el derecho a participar en la definición de políticas vinculadas a la conservación y uso sostenible de los recursos naturales, reconociéndosele también el derecho de promover iniciativas de naturaleza individual o colectiva, ante las autoridades respectivas.
- **Ley del Consejo Nacional del Ambiente (CONAM) (Ley N° 26410):** Crea el CONAM como organismo rector de la política ambiental del país, teniendo por finalidad planificar, promover, coordinar, controlar y velar por el patrimonio natural de la Nación.
- **Código Penal (Decreto Legislativo N° 635):** Considera al ambiente como un bien jurídico de carácter socio-económico necesario para el desarrollo de la persona. En su Título XIII Delitos contra la Ecología, norma la necesidad de protección del ambiente, estableciendo sanciones para quien contamina por encima de los límites permisibles, causando daño a las personas y al ambiente.  
En el artículo 308º hace expresa mención a que durante la fase de construcción vial está prohibida la caza, captura o comercialización de especies de flora y fauna que están legalmente protegidas.
- **Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada (Decreto Legislativo N° 757):** Armoniza las inversiones privadas, el desarrollo socio-económico, la conservación del medio ambiente y el uso sostenible de los recursos naturales.
- **Ley de Evaluación de Impacto Ambiental para Obras y Actividades (Ley N° 26786):** El Consejo Nacional del Ambiente tomará conocimiento y

ejercerá coordinación sobre las actividades ambientales afectadas por obras viales o de otra naturaleza.

- Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (Ley N° 27446): Establece un sistema único y coordinado para identificar, prevenir, supervisar, controlar y corregir de manera anticipada los impactos ambientales negativos derivados de los proyectos de inversión.
- Ley de Bases de la Descentralización (Ley N° 27783): En relación con el contenido del EIA, la ley establece que dicho instrumento deberá contener, además de la caracterización de los impactos, la estrategia de manejo ambiental, el plan de participación ciudadana y los planes de seguimiento, vigilancia y control.
- Ley Orgánica de Municipalidades (Ley N° 27972): Los gobiernos locales son entidades básicas de la organización del Estado y canales inmediatos de participación vecinal. Son elementos esenciales del gobierno local: el territorio, la población y la organización.
- Ley de los Derechos de Participación y Control Ciudadanos (Ley N° 26300): Entre otros derechos consagra la iniciativa en la formulación de leyes y dispositivos municipales y regionales. La revocatoria de autoridades y la demanda de rendición de cuentas están entre sus principales atribuciones.
- Ley General de Expropiación (Ley N° 27117): Describe la expropiación como la transferencia forzosa del derecho de propiedad privada a favor del Estado, pudiendo efectuarse únicamente por ley expresa del Congreso a iniciativa del Poder Ejecutivo, Gobiernos Regionales o Locales, previo pago en efectivo de la indemnización justipreciada, incluyendo la debida compensación. En el artículo 9° se establece la posibilidad del trato directo y los mecanismos para tomar los acuerdos conforme a ley.
- Ley General de Residuos Sólidos (Ley N° 27314): Establece derechos, obligaciones, atribuciones y responsabilidades de la sociedad para garantizar una gestión sanitaria y ambientalmente adecuada del manejo de residuos sólidos a fin de prevenir riesgos ambientales y proteger la salud de la población.
- Ley Forestal y de Fauna Silvestre (Ley N° 27308): Norma y promueve el uso sostenible y la conservación de los recursos forestales y de fauna silvestre, estableciendo régimen de uso, transformación y comercialización de los productos derivados de éstos.  
Establece normas sobre ordenamiento territorial, manejo, aprovechamiento y protección de los recursos forestales y de fauna silvestre, e incorpora la participación del sector privado y de las comunidades locales en la protección y aprovechamiento de los recursos materia de la Ley.
- Ley de Áreas Naturales Protegidas (Ley N° 26834): Norma los aspectos relacionados con la gestión de las Áreas Naturales Protegidas y su conservación de conformidad con el artículo 68° de la Constitución Política del Perú.

- Las Áreas Naturales Protegidas tienen entre sus objetivos, conservar la diversidad biológica y valores asociados de interés cultural.
- Reglamento de la Ley de Áreas Naturales Protegidas (D.S. N° 038-2001-AG): Los artículos 15° al 22° legislan acerca de los Comités de Gestión de las ANP, entre cuyos miembros deben encontrarse de manera especial representantes de comunidades campesinas o nativas que desarrollan sus actividades en el ámbito de dichas áreas. El Artículo 174° establece las condiciones para la construcción y habilitación de infraestructura al interior de un Área Natural Protegida. Para el otorgamiento de la autorización respectiva se debe cumplir con lo establecido por el Artículo 93° del Reglamento, en cuanto sea aplicable. En todo caso se requiere previamente la opinión favorable del INRENA.
- Ley General de Amparo al Patrimonio Cultural de la Nación (Ley N° 24047) y sus modificatorias (Ley N° 24193, Ley N° 25644 y D.S. N° 050-94-ED): Reconoce como bien cultural los Sitios Arqueológicos, estableciendo la obligación de su conservación en tanto patrimonio cultural de la Nación, y autoriza al Instituto Nacional de Cultura a otorgar el Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos.

#### **b. Normatividad sobre Pueblos Indígenas, Comunidades Campesinas y Nativas**

- Convenio N° 169 sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes: A través de este Convenio se insta a los gobiernos a asumir, con la participación de los pueblos interesados, la responsabilidad de realizar acciones para proteger sus derechos, y establece el derecho de dichos pueblos a participar en la formulación y ejecución de programas de desarrollo susceptibles de afectarles directamente. Asimismo, obliga a los gobiernos a respetar la particular relación que para la cultura y valores de dichos pueblos reviste su relación con la tierra, incluyéndose la recomendación de no propiciar su traslado de las tierras que ocupan.
- Ley de Comunidades Nativas y de Desarrollo Agrario de las Regiones de Selva y Ceja de Selva (D.L. N° 22175): Reconoce la existencia legal de las comunidades nativas y la autonomía administrativa y territorial de las mismas, estableciendo los mecanismos pertinentes para otorgarles sus títulos de propiedad.
- Ley de Comunidades Campesinas (Ley N° 24656): Define el concepto y alcances de la propiedad comunal y las formas de organización interna. En el Título V, artículos 7° al 10° se refiere expresamente a la definición de la tierra comunal, a los procedimientos de cesión de dichas tierras y a la adjudicación de tierras colindantes a sus territorios.
- Ley de Deslinde y Titulación del Territorio de las Comunidades Campesinas (Ley N° 24657): En su artículo 2° describe en extenso las tierras que forman parte del territorio comunal y en los siguientes artículos se legisla sobre los procedimientos para la resolución de conflictos de linderos y otros.

- Ley de Inversión Privada en el Desarrollo de las Actividades Económicas en las Tierras del Territorio Nacional y de las Comunidades Campesinas y Nativas (Ley N° 26505): En el artículo 11° se explicitan, en particular, los requisitos para realizar actos de disposición de tierras comunales de sierra y selva.
- Ley de Titulación de las Tierras de las Comunidades Campesinas de la Costa (Ley N° 26845): En su artículo 1° y siguientes garantiza los derechos territoriales de las comunidades campesinas de la costa y establece su derecho a determinar el régimen de propiedad de las tierras que ocupan, estableciendo igualmente los procedimientos para la adjudicación de las mismas.

#### **c. Normatividad específica para la protección de las personas**

- Reglamento de los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental del Aire (D.S. N° 74-2001-PCM): Norma los estándares nacionales permisibles de la calidad del aire compatible con la salud humana.
- Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido (D.S. N° 085-2003-PCM): Norma los rangos de decibeles permitidos y admitidos por el oído humano sin afectar su salud mental y física.
- Ley General de Salud (Ley N° 26842): Señala que toda persona natural o jurídica está impedida de efectuar descargas de desechos o sustancias contaminantes en el agua, el aire o el suelo, sin haber adoptado precauciones de depuración en la forma que señalan las normas sanitarias y de protección del ambiente.

#### **d. Instrumentos de gestión**

- Guía Metodológica de los Procesos de Consulta y Participación Ciudadana en la Evaluación Ambiental y Social en el Subsector Transportes – MTC (Diciembre, 2004): Es un documento teórico y conceptual que explica la participación ciudadana y la evaluación de impacto ambiental. También explicita las instancias de la participación y la realización del proceso de consulta y sugiere una amplia propuesta metodológica.
- Guía de Supervisión Ambiental de Carreteras – MTC: Tiene como objetivo incluir la dimensión ambiental en las actividades de supervisión de obras de infraestructura vial.
- Políticas Operativas del BID:
  - Política Operativa del BID OP-710. Políticas sobre Reasentamientos Involuntarios: Su objetivo es evitar o minimizar los desplazamientos de población y establecer la necesidad de preparar un plan de reasentamiento cuando el desplazamiento sea inevitable, a fin de indemnizar y rehabilitar a las personas de manera equitativa y adecuada.
  - Política de Desarrollo de Pueblos Indígenas. El objetivo es potenciar la contribución del Banco al desarrollo de los pueblos indígenas mediante el apoyo a los gobiernos de la región y a los pueblos indígenas

en el logro de los siguientes objetivos: (a) Apoyar el desarrollo con identidad de los pueblos indígenas, incluyendo su capacidad de autogestión; (b) salvaguardar a los pueblos indígenas y sus derechos de impactos adversos potenciales y de la exclusión en los proyectos de desarrollo financiados por el Banco.

- Políticas Operativas del Banco Mundial:
  - Política Operacional OP 4.12 del Banco Mundial. Reasentamiento Involuntario. Entre sus objetivos se encuentran: el evaluar la naturaleza y magnitud del probable desplazamiento de población; estudiar todas las opciones viables de diseño del proyecto a fin de evitar en lo posible o reducir al mínimo el desplazamiento; evaluar el marco jurídico referente al reasentamiento y las políticas del gobierno y de los organismos de ejecución para ese efecto.
  - Política Operacional OP 4.10 del Banco Mundial. Pueblos Indígenas. Contribuye al cumplimiento de la misión del Banco de reducir la pobreza y lograr un desarrollo sostenible, asegurando que éste se lleve a cabo con absoluto respeto de la dignidad, derechos humanos, economías y culturas de los Pueblos Indígenas. En todos los proyectos propuestos para financiamiento que afectan a pueblos indígenas, el Banco exige que el prestatario lleve a cabo un proceso de consulta previa, libre e informada y sólo otorga el financiamiento cuando ésta da lugar a un amplio apoyo por parte de la comunidad indígena afectada.

### **Marco Institucional**

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Ley N° 27779): El MTC forma parte del Estado Peruano y está encargado de las competencias relacionadas con las comunicaciones y el transporte.
- Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Ley N° 27791) y su Reglamento (D.S. N° 041-2002-MTC): Regulan el ámbito, estructura orgánica básica, competencia y funciones del MTC, como organismo rector del transporte y las comunicaciones.
- Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales (D.S. N° 041-2002-MTC): Otorga facultades específicas a la DGASA para velar por el cumplimiento de las normas de conservación del medio ambiente del subsector con el fin de garantizar el adecuado manejo de los recursos naturales durante el desarrollo de las obras de infraestructura de transportes.
- PROVIAS DEPARTAMENTAL (R.M. N° 527-2002-MTC/15.02): El Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Departamental asume las actividades de mantenimiento periódico y rutinario de las carreteras que se encuentran a cargo de la Dirección General de Caminos.
- Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en el Proceso de Evaluación Ambiental y Social en el Subsector Transportes del MTC (R.D. MTC-006-2004-MTC-16: Su objeto es normar la participación de personas

naturales, organizaciones sociales, titulares de proyectos de infraestructura de transportes y autoridades en el procedimiento por el cual el MTC, Subsector Transportes, desarrolla actividades de información y diálogo con la población involucrada en proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación, así como en el procedimiento de Declaración de Impacto Ambiental, Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIASd) y detallado (EIAAd), con la finalidad de mejorar el proceso de toma de decisiones en relación a los proyectos.

- Directrices para la Elaboración y Aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario para Proyectos de Infraestructura de Transporte (R.D. N° 007-2004-MTC/16): Contiene las directrices para la elaboración y aplicación de los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI).
- Reglamento de Organización y Funciones del INRENA (D.S. N° 046-2001-AG): Entre las funciones del INRENA está la caracterización, evaluación y vigilancia permanente de los recursos naturales renovables para su aprovechamiento sostenible o protección, así como coordinar con los sectores público y privado la utilización, aprovechamiento sostenible y protección de los recursos naturales renovables. Igualmente se establece la necesidad de que emita opinión técnica previa de aquellos proyectos de inversión que consideren actividades que modifican el estado natural de los recursos naturales (agua, suelo, flora y fauna).
- Ley del Instituto Nacional de Desarrollo de los Pueblos Andinos, Amazónicos y Afroperuanos – INDEPA (Ley N° 28495) y su Reglamento (D.S. N° 065-2005-PCM): Tiene a su cargo velar por el cumplimiento de la legislación referida a las poblaciones andinas, amazónicas y afroperuanas y asumir la coordinación a nivel nacional y regional de aquellos proyectos que se implementen en el ámbito de influencia de dichos pueblos.