

**Informe Final de la Consulta Publica del Proyecto (2 Rondas)**

**Resultados de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe (RG-L1132)**

**Banco Interamericano de Desarrollo (BID)**

3 de octubre de 2019

**Preparada para:** Ing. Jean Pol Armijos  
Especialista de Transporte  
Banco Interamericano de  
Desarrollo

**Preparada por:**

---

Mark Thurber  
Gerente General

---

Eduardo Arias  
Sociólogo

Ana Trinidad Mazonett  
Socióloga

WALSH-Ecuador

Numero de Proyecto: EC145-6



## **TABLA DE CONTENIDOS**

<b>1</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>ANTECEDENTES</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>OBJETIVOS DEL PROCESO DE SOCIALIZACIÓN</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>INTEGRANTES PRINCIPALES DEL EQUIPO DE ESPECIALISTAS</b> .....	<b>4</b>
<b>5</b>	<b>PROCESO DE SOCIALIZACION</b> .....	<b>4</b>
<b>6</b>	<b>RESUMEN DE CONSULTAS</b> .....	<b>6</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	<b>8</b>

## 1 INTRODUCCIÓN

Este informe documenta el proceso de socialización del Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa, provincia de Zamora Chinchipe, EIA (Estudio de Impacto Ambiental) del MTOP (Ministerio de Transporte y Obras Públicas) y las evaluaciones complementarias del BID (Banco Interamericano de Desarrollo). Se documentan tanto la primera como la segunda ronda de consultas públicas del MTOP y se proveen detalles de la ronda final.

La primera ronda del proceso de socialización se realizó en las comunidades Isimanchi, El Progreso, Bellavista, Pucapamba, El Chorro y Zumba, entre el 5 de junio y el 11 de julio de 2019. El objetivo de este primer acercamiento a las comunidades fue informar acerca de la realización de la actualización de los estudios técnicos del proyecto y su componente socio-ambiental, junto con los posibles impactos que las actividades del proyecto podrían ocasionar al ambiente y a la sociedad.

Estas reuniones fueron realizadas al inicio del proceso de recolección de datos, tanto para la línea base para el EIA del MTOP y las evaluaciones complementarias del BID. El MTOP informó a la comunidad acerca de los equipos de recolección de datos que visitarían sus comunidades, información general de la descripción del proyecto (tal como se conocía a esa fecha), métodos de comunicación con el MTOP, sus consultores y el BID. A estas reuniones, asistieron un total de 162 personas de las cuales 29 participaron en consultas, preguntas o inquietudes.

Un segundo proceso de socialización de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe y del EIA del MTOP fue realizado. Se mantuvieron tres (3) reuniones públicas en el área del proyecto (Zumba, El Chorro y El Progreso) el 13 y 14 de septiembre de 2019. Estas reuniones fueron organizadas por el proponente del proyecto y el MTOP. Representantes del MTOP, BID y consultores participaron en las reuniones. Al total de las tres (3) reuniones, asistieron aproximadamente 166 miembros de las comunidades (115 hombres [79%] y 51 mujeres [31%]).

<b>Reuniones Públicas para el Proceso de Socialización de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe</b>				
<b>Poblado</b>	<b>Lugar</b>	<b>Fecha de Convocatoria (a/m/d)</b>	<b>Hora (2400)</b>	<b>Asistencias Total (Hombres Mujeres)</b>
Zumba	Salón del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Parroquial de Chinchipe.	2019/09/13	1800	97 (H:68 M:29)
El Chorro	Salón del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD) Parroquial de El Chorro.	2019/09/14	1400	39 (H:26 M:13)
El Progreso	Escuela del sector.	2019/09/14	1700	30 (H:21 M:9)

Estas reuniones se realizaron para asegurar el cumplimiento con las *Políticas Operativas (OP)* y las salvaguardas propuestas por el Banco Interamericano de

Desarrollo (BID), las cuales forman parte integral del contrato de financiamiento del proyecto.

El cumplimiento de las OP 703 (Política Operativa de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas), OP 710 (Política Operativa de Reasentamiento Involuntario) y OP 761 (Política Operativa de Igualdad de Género en el Desarrollo) se analiza para este Proyecto.

Las OPs son los lineamientos de BID que deben ser considerados en la evaluación de impacto social y ambiental de este Proyecto. En este sentido, estos lineamientos preventivos y evaluativos deben contener los recursos y recomendaciones necesarias para sustentar la participación del BID en la obra, logrando que ésta se encuentre dentro de buenas prácticas de evaluación, salvaguarda, prevención, reducción, mitigación y compensación.

Los resultados de los siguientes informes de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria para el Proyecto de Integración Fronteriza - Eje Vial No. 4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa Provincia Zamora Chinchipe fueron publicados en la pagina web del BID.

- Procedimiento de Hallazgos Fortuitos
- Línea de Base Social
- Plan de Reasentamiento y Plan de Restitución de Medios de Vida
- Plan de Relacionamiento con las Partes Interesadas y Plan de Comunicación (incluyendo el Mecanismo de Quejas y Reclamos)
- Evaluación de Impactos a Hábitat Natural Crítico y Plan de Acción de Biodiversidad
- Evaluación de Efectos Acumulativos

Los siguientes resultados principales de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria del BID fueron presentados en las reuniones.

- La ruta sigue en su mayoría la vía existente con desvíos alrededor de centros poblados
- Comunidades indígenas o afro-ecuatorianas no son afectadas por el proyecto.
- Aproximadamente 21 hogares y tres (3) casos de infraestructura comunitaria pueden requerir reubicación, probablemente en los mismos predios, a cierta distancia de la nueva vía. Algunos de estos casos podrían evitarse con micro-ruteo en el diseño final de la vía.
- No ha sido identificado desplazamiento económico.
- Hay un Plan de Relacionamiento con las Partes Interesadas y un Plan de Comunicación (incluyendo el Mecanismo de Quejas y Reclamos).
- Restauración de medios de vida será requerida durante la fase de construcción para aproximadamente 48 personas vulnerables.
- Aproximadamente 67 Ha de Hábitat Natural Crítico (HNC) serán impactadas por el proyecto.
- Se implementara un procedimiento para proteger los recursos arqueológicos, siguiendo las normas del Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC) de Ecuador y del BID.

El proceso fue manejado por representantes del MTOP, siguiendo los reglamentos de Ecuador y las políticas de BID.

- Las reuniones fueron programadas con al menos una (1) semana de anticipación.
- Las reuniones se anunciaron por radio, correo electrónico y comunicación telefónica a los líderes de la comunidad y mediante vallas publicitarias publicadas en lugares destacados.
- Las tres (3) reuniones se realizaron en ubicaciones geográficas apropiadas para cubrir el área de influencia de los impactos del proyecto y en entornos adecuados para el acceso y la comodidad de los miembros de la comunidad.
- No se le negó el acceso a ninguna persona que buscara asistir a la reunión.
- Todas las personas que deseaban hacer preguntas o expresar una inquietud u opinión pudieron hacerlo.
- Todas las preguntas y/o inquietudes fueron respondidas por el MTOP y sus representantes con precisión y respeto.
- Hubo mayor asistencia de hombres que de mujeres (115 hombres [79%] y 51 mujeres [31%]), pero no hubo evidencia de barreras hacia la participación femenina. Algunas mujeres intervinieron durante el periodo de preguntas y hubo la misma atmósfera de respeto tanto para los mujeres como para los hombres que hablaron tanto de los representantes del MTOP como de los demás asistentes.
- No hubo evidencia de intimidación de ninguna persona que asistió a la reunión.
- El MTOP explicó que habrá reuniones comunitarias futuras y un programa continuo de relaciones comunitarias para atender inquietudes específicas sobre el proyecto.

Hubo un apoyo mayoritario para el proyecto, nadie se opuso al proyecto en las reuniones. Los miembros de la comunidad expresaron preocupaciones específicas. Estas inquietudes y las respuestas del MTOP y sus representantes se describen en este informe.

## **2 ANTECEDENTES**

Conforme las políticas de salvaguardas del Banco Interamericano de Desarrollo, en particular la Política de Acceso a Información (OP 102) y Política de Divulgación de la Información en las que se señala:

- Informar detallada y oportunamente a las partes interesadas acerca de las áreas a intervenir, y qué puede esperarse de la intervención.
- Informar acerca de las precauciones y las prevenciones que deben tomarse para evitar afectaciones (e.g. salud, el impacto vial, transporte, movilización alternativas y reubicación de la actividad económica móvil) que puedan provocarse por medio de la ejecución de las obras de construcción del tramo 2 del Eje Vial No.4, Carretera Bellavista-Zumba-La Balsa, sus estaciones y etapas.

- Mantener un flujo de comunicación relevante con las unidades económicas para que estas puedan tomar decisiones oportunas e informadas respecto a su establecimiento en los espacios afectados, y cómo su decisión puede afectar positiva o negativamente a su negocio.
- Promover y estimular en la comunidad - directa e indirectamente afectada -, la adopción de medidas y conductas proactivas para evitar los posibles daños y perjuicios.
- Proporcionar a los habitantes un listado de los números telefónicos, medios o plataformas para contactar a representantes de la contratista, el MTOP y el BID, así como información sobre otras formas de contacto disponibles, tales como páginas web o centros de atención directa, los cuales serán ubicados dependiendo del avance del frente de obra.

Hubo (2) procesos, el primero se realizó en junio de 2019 antes de la recolección de datos; y, el segundo en septiembre de 2019 después que los borradores del EIA del MTOP y de la Evaluación de Impacto Ambiental y Social Complementaria del BID fueron publicados en la página web del BID.

### **3 OBJETIVOS DEL PROCESO DE SOCIALIZACIÓN**

- Verificar el proceso de socialización de la Actualización del EIA del MTOP y la Evaluación Ambiental y Social Complementaria del BID (estudios de WALSH).
- Explicar los hallazgos de los estudios complementarios (basados en las salvaguardas del BID).
- Explicar los hábitats críticos naturales y la línea de base social; los planes de acción de biodiversidad, reasentamiento involuntario y de restitución de medios de vida.
- Responder a las preguntas, e inquietudes generadas por las partes interesadas.
- Documentar el proceso de socialización.

### **4 INTEGRANTES PRINCIPALES DEL EQUIPO DE ESPECIALISTAS**

- Marcia Vizuite (MV) Directora de Gestión Socio Ambiental del MTOP.
- Franco Rengel (FR) Comunicador Social del MTOP
- Franco Rodríguez (FR) Comunicador del MTOP en Zamora Chinchipe
- Telmo F. Granda (TG) Representante del BID
- Willian Betancourt (WB) Técnico de la Constructora Consultora Cordero
- Magaly Castillo (MC) Técnica de la Constructora BIOTAF
- Mark Thurber (MT), Director del Proyecto de WALSH
- Ana Mazonett (AM), Técnica Social de WALSH
- Técnicos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas
- Técnicos de Consultora Cordero y BIOTAF

### **5 PROCESO DE SOCIALIZACION**

Los detalles de cada reunión en Zumba, El Chorro y El Progreso, incluyendo preguntas y respuestas son presentados en el anexo. Un resumen de los procesos se presenta a continuación.

El desarrollo de las actividades se dio conforme a lo establecido en el cronograma propuesto por el MTOP. La asistencia a estas reuniones, en comparación a las socializaciones en junio de 2019. Fue mayor para cada reunión (particularmente en Zumba), debido a la promoción de estas reuniones y a la presencia de varios consultores en el campo recolectando datos para el EIA y los estudios complementarios del BID.

La identificación de actores sociales que participaron en la socialización se realizó conforme al levantamiento de información primaria previsto en cada reunión con una hoja de registro. Entre los actores sociales, se encontraron la Vicealcaldesa de Chinchipe, el Prefecto del GAD Provincial de Zamora Chinchipe, presidentes y representantes de las Juntas Parroquiales de El Chorro, Zumba, El Tablón, Pucapamba, y La Chonta, así como representantes de los barrios de Bellavista y El Progreso.

Una vez lleno el aforo, se iniciaron las reuniones con la información acerca del área de influencia del proyecto, y por qué fue necesaria la actualización del estudio de impacto ambiental y la elaboración de los estudios complementarios del BID.

Se prestó especial atención a la ruta final, ya que estudios previos realizados por el MTOP habían evaluado varias rutas. Existía la preocupación de que la ruta actual seguiría una ruta previamente socializada que evitaba el cruce con muchas de las comunidades. La ruta actual sigue el camino existente con pequeños desvíos, excepto en el área de Isimanchi donde las condiciones geotécnicas y topográficas requieren un desvío mayor. Se presentaron planos, fotos de dron y una simulación de sobrevuelo que indica la huella del proyecto.

Se presentó la información de línea base para los aspectos físicos, biológicos y sociales. Tanto los datos del EIA del MTOP como de los estudios complementarios del BID se describieron brevemente. Se presentaron algunos detalles sobre las condiciones geológicas desafiantes y los riesgos de deslizamientos de tierra, en particular las lecciones aprendidas de los tramos de la vía hacia el norte, donde en marzo de 2019 algunas laderas fallaron y dañaron la vía.

Hábitat Natural Critico (HNC) fue mencionado y se explicaron brevemente los planes de compensación por hábitat afectado por la vía.

Datos básicos socio-económicos de las encuestas e información del censo de Ecuador fueron presentados. Los aspectos socioeconómicos en relación con la percepción que los habitantes tienen acerca del proyecto y su acogida fueron descritos. Se mencionaron las afectaciones socioeconómicas a terrenos, hogares y negocios. Los planes de compensación y regulaciones/normas socioeconómicas fueron descritos brevemente. Se mencionó que la ruta ha sido diseñada para evitar este tipo de impactos, pero en los casos en que se afecte hogares o medios de vida, el MTOP asegurará y el and BID verificará que se restituyan hogares o medios de vida de igual o mejor condición.

Se explicó que deben existir planes de seguridad para la ejecución del proyecto.

Se identificaron las siguientes instituciones competentes:

- Ministerio del Ambiente (MA)
- MTOP
- BID

Adicionalmente se mencionaron las siguientes medidas a implementarse:

- Instalación de baterías sanitarias móviles,
- Riego periódico,
- Capacitación del personal y los habitantes,
- El manejo de desechos a través de contenedores para su clasificación,
- La generación de escombreras establecidas legalmente,
- Planes de comunicación de charlas “ambientales y de seguridad” dirigido al personal técnico y obrero para prevenir afectaciones al medio ambiente y laborales,
- Plan de relacionamiento comunitario, incluyendo la presente socialización, y el mecanismo de quejas y reclamos.
- Plan de restitución de medios de vida, con mención de personas vulnerables.
- Plan de reasentamiento, en el caso que una vivienda o actividad económica sea impactada, y requiere que el MTOP provea una nueva estructura o una nueva ubicación para agricultura, pastoreo, o una tienda.
- Plan de contingencias de emergencia en cada estación con comunicación y botiquines médicos de atención inmediata,
- Plan de emergencia en relación con la seguridad ocupacional (señalización informativa y preventiva),
- Plan de monitoreo de suelo, aire, agua y ruido a lo largo del proyecto como parte del plan de manejo ambiental,
- Plan de rehabilitación de las áreas afectadas con relación a la siembra de especies nativas y endémicas,
- Plan de desinstalación y abandono de la obra,
- Plan de acción de biodiversidad para la prevención de la afectación de especies endémicas, amenazadas o en peligro de extinción.

## **6 RESUMEN DE CONSULTAS**

Las preguntas e inquietudes generadas fueron respondidas al final de cada reunión, las cuales se presentan en el anexo. Todos los asistentes a las reuniones expresaron su apoyo al proyecto.

La mayoría de los asistentes a las reuniones expresaron su preocupación por la ruta final del proyecto, itinerario de construcción, aseguramiento de que el proyecto realmente se construya, procesos de evaluación y compensación por impactos a predios, problemas de inestabilidad geológica y el costo final del proyecto.

Las mayores inquietudes y preocupaciones de las comunidades se centraron en los pasos a seguir para las indemnizaciones, la evaluación de predios, la restitución de los



medios de vida y la responsabilidad que asumen las instituciones. Principalmente, los moradores indagaron sobre el método de cálculo del costo predial en caso de ser reasentados o recibir indemnización.

A continuación, un resumen de los comentarios principales o recurrentes realizados a lo largo de las reuniones, las repuestas de MTOP y las acciones recomendadas para atender estos temas.<sup>1</sup>:

<b>Resumen de Comentarios Principales de las Reuniones de Socialización</b>		
<b>Tema</b>	<b>Repuesta de MTOP</b>	<b>Acción Recomendada</b>
Trazado del eje vial: ¿Por qué no pasa la carretera por el centro poblacional?	La Ley Orgánica de Ecuador impide que se construyan carreteras nuevas a través de centros poblados por cuanto estos crecen y se puede ocasionar problemas de seguridad. Si bien la vía no atravesará las comunidades, se encontrarán a pocos metros de la comunidad. Anteriormente se sugerían kilómetros entre los centros poblados y la vía principal. Los accesos a los poblados serán empatados con la vía principal, siempre y cuando los poblados cuenten con los servicios básicos.	Debe generarse un proceso de socialización específicamente con los propietarios de los medios de transporte y cooperativas que atraviesan los sectores que estén dentro del Área de Influencia (AI) del proyecto, y por los cuales estos medios de transporte deben ingresar para recoger a los pasajeros en sitios seguros cerca y accesibles desde los centros poblados. Los GADs Municipales también deben participar directamente en mesas redondas realizadas en conjunto con el MTOP para discutir la accesibilidad de las comunidades con la vía principal.
Perdida de terrero o hogares, indemnizaciones: ¿Cómo se hace el cálculo o en base a qué se genera el cálculo para la indemnización de predios que se encuentren directamente afectados por el proyecto vial?	Los predios que serán afectados deben ser previamente registrados y evaluados como definitivos ante el posible impacto, ya sea para reasentamiento/ reubicación o restitución de medios de vida. Para ello, debe precisarse el diseño de la vía, con la finalidad de conocer con exactitud por donde pasará y los predios afectados. Una vez aprobado el proyecto, se deben generar fichas que detallen la situación y condiciones de los habitantes, en base a ello, debe mantenerse su misma calidad de vida o mejorarla. Es decir, no podemos empeorar las condiciones de los habitantes. Entonces, para poder evaluar los costos debe considerarse las proyecciones de lo trabajado en el predio, el costo de la estructura, y el costo de la tierra en el mercado.	Es importante realizar grupos focales, de preferencia con los dirigentes, representantes y presidentes de cada comunidad, para informar de manera directa los medios o mecanismos por los cuales los moradores y habitantes del área de influencia pueden proceder para ser considerados y evaluados para la indemnización. Una vez realizados los grupos focales, deben generarse socializaciones dirigidas a las comunidades, respecto a la identificación de instituciones, procedimientos e información requerida.
Desastres naturales: ¿Quién responderá una vez finalizado el proyecto, por los desastres naturales que ocurran después?	El trayecto vial está pensado de tal manera que pueda evitarse deslaves o percances a causa de la precipitación existente en la zona. Justamente por ello es que se ha considerado importante	Debe haber un mecanismo para abordar los impactos de los deslizamientos de tierra y los flujos de escombros que afectan a los propietarios cuando la obra esté en fase operativa. La evaluación de

<sup>1</sup>Para mayor detalle, véase Anexo de registro de preguntas y comentarios.

Resumen de Comentarios Principales de las Reuniones de Socialización		
Tema	Repuesta de MTOP	Acción Recomendada
	<p>actualizar el diseño para poder definir un trazado acorde a la seguridad necesaria para evitar cualquier tipo de problemas posteriores a la finalización de la obra.</p> <p>El MTOP también indicó que habrá un programa de revegetación en áreas impactadas. El MTOP dejó en claro que cualquier daño a los bienes durante la construcción es responsabilidad de la institución y que los propietarios de la tierra serán indemnizados y también sujetos a la restitución de medios de vida y reubicación cuando sea necesario.</p>	<p>impactos acumulativos identificó que este es un riesgo significativo y el MTOP ha indicado en reuniones anteriores que una vez que se ha cerrado el contrato para la construcción de la carretera, es difícil encontrar un mecanismo para ayudar a los propietarios de tierras afectados por este tipo de eventos.</p>
<p>Movilidad: Cómo coordinará el MTOP las actividades de construcción para que se pueda utilizar la vía.</p>	<p>El MTOP explicó que habrá horarios de trabajo y coordinación con las comunidades para que puedan usar la vía para llegar a los centros poblados, el trabajo y la escuela. Habrá un programa de restitución de medios de vida para las personas vulnerables, como por ejemplo transporte proporcionado por autobuses y la posible asistencia si no pueden llegar al mercado para obtener suministros básicos.</p>	<p>Es necesario desarrollar e implementar un programa detallado antes de la construcción de la vía para asegurar que los medios de vida de personas vulnerables sean atendidos adecuadamente durante la construcción.</p>
<p>Costo del proyecto: ¿Cuánto cuesta el proyecto?</p>	<p>El MTOP indicó que el costo aproximado es de 100.000.000 de USD, por definir con estudios de diseño.</p>	<p>La fiscalización y auditoría del proyecto debe realizarse de manera continua. Debe estar publicado en páginas web, al igual que mencionado en noticieros. De esta manera las personas están informadas de manera constante, a través de la ejecución de un plan de comunicación.</p>
<p>Expectativa del proyecto: Tenemos más de una década esperando por este tramo, ¿Cuándo estará efectuándose o cuándo inician las obras?</p>	<p>El proyecto está en proceso de aprobación, por eso deben realizarse las actualizaciones del EIA. La ejecución del proyecto dependerá de la aprobación de un préstamo del BID, lo que ocurrirá probablemente en diciembre de 2019. En este caso, se estima que, de ser aprobado, el proyecto iniciaría el próximo año (2020).</p>	<p>Será importante ser objetivos respecto a la información y cómo los procesos de socialización, auditoría y fiscalización son medios por los cuales se puede afianzar la aprobación del proyecto por parte del BID.</p>

## 7 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- El nuevo trazado de la vía fue socializado y presentado como una mejora para la comunicación e interacción entre las comunidades y el país. El incremento de la población, la circulación vehicular y el comercio, fueron factores determinantes para la elaboración de la proyección vial actual.
- Todos los participantes en las reuniones expresaron su apoyo para el proyecto.
- Las partes interesadas están preocupadas porque el eje vial no pasará directamente por los centros poblados. La vía nueva pasaría cerca (<200 m)

de todos los centros poblados (excepto Isimanchi que va tener una vía de acceso). Se necesita continuar fortalecer la comunicación a la población sobre los justificativos del diseño y trazado del trayecto.

- Hubo un interés significativo en los planes de compensación por terrenos y bienes (casas) afectados por el proyecto. El proceso de indemnización se explicó adecuadamente, pero como la información definitiva sobre el micro-ruteo no estaba disponible, no se proporcionaron datos específicos sobre el número de propiedades afectadas, se proporcionó la cantidad total de compensación. Esta información detallada debe proporcionarse en futuras reuniones con las comunidades e individualmente a dueños y arrendatarios.
- Las futuras reuniones con las comunidades deben enfocarse en el proceso de evaluación de impactos a predios, hogares, compensaciones, restitución de medios de vida y reasentamiento. Hay un bajo número de casos de reasentamiento, los que en su mayoría se puede atender reconstruyendo las casas en el mismo predio a cierta distancia del nuevo trazado de la vía. La restauración de los medios de vida es necesaria durante la construcción y está asociada al acceso y la movilidad, particularmente de las personas vulnerables.
- Se expresó poco interés sobre impactos a la biodiversidad, especies amenazadas o en peligro de extinción, o Hábitat Natural Crítico (HNC); pero nadie expresó oposición a los esfuerzos para conservar el HNC. Las reuniones futuras deberían incluir organizaciones de conservación regionales y nacionales y el Ministerio de Ambiente; que tienen un fuerte interés en HNC.
- Se expresó cierta preocupación por la movilidad durante la construcción. Se mencionaron explicaciones generales sobre la coordinación de las obras viales para evitar problemas de movilidad y asistencia a los residentes que usan la carretera (transporte, etc.).