

Carretera Pasto Mocoa - Colombia: BID Compromiso a la Sostenibilidad en la Mira

Por Carolina Salazar (ILSA) y Vince McElhinny (BICECA)

El Corredor Vial Pasto – Mocoa hace parte del Eje de Transporte Intermodal Tumaco (CO) – Belem do Pará (BR) de la Iniciativa IIRSA, que tiene como objetivo promover el desarrollo del sur de Colombia, Norte de Ecuador, Perú y Brasil, fortaleciendo el comercio entre los países y facilitando el acceso al Océano Pacífico para promover mayor exportación a China. El primer tramo Pasto – San Francisco, con 67 km, se inició en 2006 con recursos propios del estado pero será respaldado con el nuevo préstamo del BID.

El segundo tramo San Francisco – Mocoa es el proyecto objeto principal de la presente operación de préstamo del BID que incluye el mejoramiento y la construcción de una variante de 47 km por un costo aproximado de US\$150 millones. La implementación del proyecto del tramo San Francisco – Mocoa enfrenta significativos problemas técnicos, ambientales y sociales. Por esta razón, el BID ha contratado varias cooperaciones técnicas, cuyo valor excede \$1.5 millones destinadas a financiar los estudios técnicos y socioambientales necesarios para la viabilización del proyecto ubicado en el departamento de Putumayo en el sur de Colombia.¹



Figura 1. Vía Pasto-Mocoa: Confluencia de Vías Regionales, Nacionales e Internacionales (Pasto-Mocoa en IIRSA y Pasto-Mocoa en la Infraestructura de Colombia)

La Carretera Pasto Mocoa representa un cuello de botella para el sistema de transporte Colombiano que obstacula la inversión en los sectores de minería e hidrocarburos en la parte sur del país. ² La construcción de esta carretera acelerará la integración del transporte y conectividad entre Bogotá, Quito y Manaus. El tramo permite a su vez una vía alternativa a la Carretera Panamericana y abre la puerta para una futura Troncal Oriental o Marginal de la Selva y Pie de Monte Llanero.

¹ Para mas información sobre el proyecto Carretera Pasto Mocoa, veanse la pagina de BICECA

<http://www.bicusa.org/es/Project.10188.aspx> . La pagina del BID para el proyecto:

<http://www.iadb.org/projects/project.cfm?lang=es&id=co-1019&query=&project=co-1019>

² Veanse el estudio “Abriendo Selva” por ILSA y otros (2008) para un analisis mas complete sobre las motivaciones tecnicos, politicos y economicos de la carretera Pasto Mocoa. El Resumen Ejecutivo se encuentra en un boletín BICECA de mayo, 2008: <http://www.bicusa.org/es/Project.Resources.10188.aspx>

La ruta propuesta enfrenta una serie de retos. La topografía compleja y la inestabilidad geológica de la región hacen que el proyecto requiera en largos tramos del camino la construcción de viaductos (unos 44) suspendidos por puentes con voladizos o túneles para de esta manera salvar un desnivel vertical a lo largo de la carretera que va desde 3,800 m.s.n.m de la zona de pie de monte hasta 500 m.s.n.m. en las tierras bajas sin casi ningún tramo plano. La carretera también atraviesa en forma transversal la cuenca principal de la región – la Reserva Protectora del Alto Mocoa (35,000 ha) no solamente amenazando un bosque de alta biodiversidad, sino la función de la región pie de monte como un hábitat continuo para muchos especies y a la vez que funciona como un colchón entre la Amazonia y la Sierra. Una vez construida, la carretera Pasto Mocoa no solamente completa un Corredor Norte-Sur entre Bogota y Quito, sino que facilita un corredor multimodal vinculando el puerto Atlántico Brasileño de Belem con el Puerto Pacífico de Tumaco, Colombia. Entre otros riesgos, la Evaluación Ambiental Regional del BID estimaba que la pavimentación de Pasto Mocoa resultara en un auge de actividad minera generando un aumento en el flujo de tráfico de vehículos asociados con empresas mineras de cero hasta 183 vehículos por día.³

Desde el 2006, una Cooperación Técnica del BID ha financiado la revisión de varias deficiencias en el EIA que fue realizado en el 2003, mas un análisis de los impactos regionales causados por la nueva carretera que incluye un plan de manejo básico para la Reserve Protectora del Alto Mocoa.

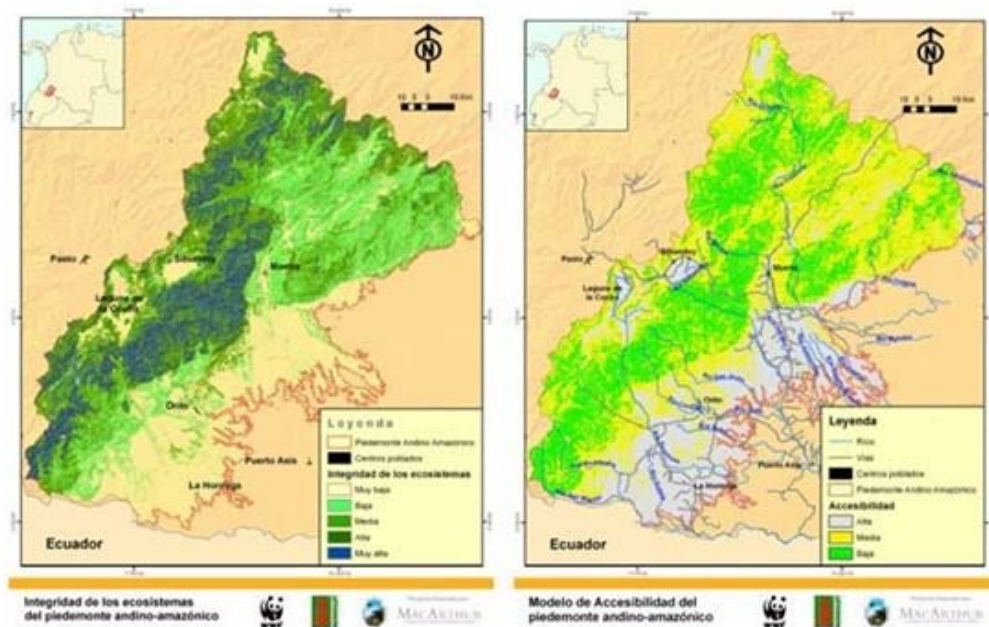


Figura 2. Reserva forestal, relación entre la integridad de los ecosistemas del pie de monte amazónico-andino y su accesibilidad (WWF-Colombia)

³ EAR (2008:41) Table 3. El EAR estima que el trafico relacionado al sector minera representara casi 13% de todo el volumen de trafico.

Basado en los resultados de estos tres estudios, el BID esta preparando un préstamo de \$US 230 millones para construir el nuevo tramo de 47 km entre San Francisco y Mocoa, y además apoyar la rehabilitación que comenzó en los tramos desde Pasto hasta San Francisco y entre Mocoa y Puerto Asis. ⁴

Las observaciones de la sociedad civil consideran al proyecto Pasto Mocoa como una prueba critica para medir el compromiso del BID y del gobierno de Colombia en promover una integracion de infraestructura sustentable y equitativa en la región. Estas observaciones no solo se deben a que el proyecto esta clasificado como un proyecto de Alto Riesgo (Clase A), sino también debido a que se ubica en una de las regiones mas sensibles políticamente hablando del país nativo del actual Presidente del BID. El gobierno hizo esfuerzos significativos aunque inadecuados para consultar con la sociedad civil en la preparación del préstamo Pasto Mocoa, que sin embargo permitió la identificación de algunos de los problemas principales asociados con el proyecto por grupos locales.

En Noviembre del 2006, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), con el apoyo financiero del BID, invitaron a una reunión para recibir comentarios del publico sobre los Términos de Referencia para los tres estudios. Dichos estudios fueron terminados a finales de Julio del 2008. A través de los últimos dos años, World Wildlife Fund-Colombia, el Instituto de Servicios Legales Alternativos (ILSA), Semillas, docentes de la Universidad de Rosario, Fundacion ECOTONO, ADC, y varios Mayores del Cabildo de Sibundoy mas otros lideres de las comunidades de Inga y Kamentsa en colaboración con el Centro para la Información del Banco Multilateral (BIC) han presionado para tener mayor transparencia en la rendición de cuentas durante la preparación de los estudios y en la preparación del préstamo. Pero mientras el BID se esta preparando para tomar la decisión de financiar la carretera Pasto Mocoa, el proceso todavía sigue careciendo de una adecuada transparencia en demostrar como el BID pretende corregir las deficiencias más problemáticas expuestas en el análisis de los riesgos sociales y ambientales del proyecto.

El BID esta a la espera enviar el préstamo Pasto Mocoa para ser aprobado por su Directorio en Diciembre de este año. Aunque se han publicado un EIA, el Plan Básico de Manejo Ambiental y un EAR, todavía hace falta publicar un Plan de Accion con un presupuesto completo y un cronograma para actividades criticas. Mientras el BID no haga publico su documento operativo de préstamo (POD) antes de la aprobación de su Directorio, todavía existen amplias dudas con respecto al compromiso del BID en aplicar en toda su extensión su política ambiental a través del diseño de un préstamo que contemple y establezca medidas de prevención y mitigación que cubran todo el abanico de riesgos que se presentan por este proyecto ancla de IIRSA.

⁴ Para la documentacion del BID para Pasto Mocoa - <http://www.iadb.org/projects/project.cfm?id=CO-L1019&lang=es>

Antes de aprobar un proyecto de alto riesgo Ambiental y Social como es el de Pasto Mocoa, el BID tiene que publicar el Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS), el cual debe calificar el trabajo analítico y evaluar los planes para identificar y enfrentar estos riesgos. El Banco actualmente no tiene reglas explícitas para instruir como escribir un IGAS, y por eso tampoco tiene reglas claras para instruir como incorporar los insumos producidos por un Evaluación Ambiental Regional de los impactos de Pasto Mocoa. Por lo tanto, el proyecto representa un icono de gran importancia para poder evaluar la efectiva implementación de la política ambiental del Banco desde su inicio en el 2007 para dictar como atender los impactos acumulativos e indirectos en el diseño de proyectos de alto riesgo.

El Proceso De Diálogo

Durante el primer semestre de 2007 el Instituto Nacional de Vías (INVIAS) contrató tres consultorías ambientales con el fin de identificar los posibles impactos directos e inducidos y oportunidades que la construcción de la carretera Pasto Mocoa del proyecto IIRSA Tumaco-Pasto-Belem do Pará, puede generar en su zona de influencia.

A finales del mes de marzo de 2008 el Consorcio TAU Consultoría Ambiental (España), Prointec (España), Ambiental Consultores y Cía. Ltda. (Colombia), encargado del Estudio Ambiental Regional (EAR), entregó al INVIAS el primer informe de su gestión. Con el objetivo de presentar las observaciones y recomendaciones a dicho informe, la sociedad civil que ha venido acompañando el proceso de diagnóstico regional de impactos, se reunió el 28 de mayo de 2008 con funcionarios del gobierno colombiano y miembros del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), mediante videoconferencia que comunicó a Washington con Bogotá, Medellín y Mocoa.

Exposición de motivos de la sociedad civil

Para el Bank Information Center (BIC), BICECA, la World Wildlife Fund (WWF), y el Instituto Latinoamericano de Servicios Legales Alternativos (ILSA), el Estudio Ambiental Regional constituye un notable avance en materia de diagnósticos ambientales en la etapa de pre ejecución de proyectos de infraestructura en Sudamérica, ya que su radio de estudio además de presentar los posibles efectos ambientales incluye también los económicos, los sociales y los culturales, lo cual lo convierte en el primero en su categoría por la integridad de su valoración.

No obstante, las organizaciones consideran que este importante estudio carece de una serie de enfoques y análisis que podrían conducir con más acierto a un adecuado plan de acción para la mitigación y prevención de impactos en la zona así como a un verdadero desarrollo económico para la región andina amazónica. En esta dirección, se observa que varias son las falencias que presenta el diagnóstico.

Las falencias del diagnóstico

En el aspecto territorial, No se analizaron a profundidad aspectos territoriales relacionados con la tenencia y ocupación de la tierra (inmigración, ocupación desordenada del territorio, desplazamiento de población local). El análisis se centró en los cambios de la jerarquía territorial de los centros poblados del área de estudio. El EAR no menciona los posibles desplazamientos al interior de la región de los pobladores que habitan la zona de influencia directa de la carretera y no plantea el tipo de cambios que se generarán en el uso del suelo.

En el ámbito social, el análisis no aborda en mayor detalle los efectos que las nuevas dinámicas territoriales y económicas podrían tener en la población local, aparte de las comunidades indígenas. Este, se centra en evaluar los posibles conflictos sociales que podría motivar la construcción de la vía. En cuanto al Plan de Acción, su estrategia social sólo atiende a la población indígena. Hay que anotar que existe un número alto de población campesina que carece de títulos sobre la tierra que ocupa, por lo cual hubiera sido deseable un plan sobre este punto.

En relación al aspecto ambiental, la EAR no fue lo suficientemente específico en determinar las causas subyacentes de los posibles efectos ambientales, así como tampoco fue claro en establecer el área de incidencia geográfica de tales impactos, su duración e intensidad. En particular, no se analizó en detalle el incremento de la extracción ilegal de madera, fauna y flora, el incremento de actividades económicas insostenibles en la región y la ampliación de la frontera agrícola. Por otro lado, el Plan de Acción se basa en estrategias macro, de muy ambicioso alcance e incierta aplicabilidad, que no atienden problemáticas ambientales específicas ni sus causas subyacentes.

Tomando en cuenta la dinámica económica, su análisis recayó solamente en el incremento de las actividades ya existentes, dejando por fuera los nuevos procesos económicos que la vía puede generar. Un ejemplo claro fue el crecimiento de la minería, que no se lo consideró como un tema adecuado y de importancia para el EAR.⁵ Por tanto, el Plan de Acción no incluye propuestas concretas para aprovechar las oportunidades económicas que el proyecto puede traer a la región, más allá de los servicios de transporte.

En la parte Institucional, el estudio no aborda con la suficiente profundidad la dimensión institucional en el análisis, aspecto clave para impulsar una mayor sostenibilidad en la región y garantizar la implementación del Plan de Acción. Actualmente se pretende llegar a un Acuerdo Interinstitucional como mecanismo para solucionar la separación del PMBAS y los planes departamentales y locales de desarrollo.

⁵ EAR (16 junio, 2008) Vol. IX Informe del Proceso de Consulta. Matriz 2, Pag. 66

El proceso de información y participación social

Entorno a este tema también se pronunciaron las organizaciones, para quienes el proceso de socialización del proyecto y los estudios no fue lo suficientemente amplio, informado y participativo ya que no se surtieron las debidas discusiones alrededor de temas claves como el modelo de desarrollo que replicará la carretera en la región, la sostenibilidad de las nuevas actividades económicas, o los trastornos culturales para los pueblos indígenas de la zona. Los espacios de participación, discusión y retroalimentación de la EAR fueron inadecuados para la naturaleza, el alcance y el objeto del estudio. Con cinco talleres de un día en la zona (4 en Mocoa, 1 en Pasto) y tres talleres en Bogotá no es posible recoger el sentir de las comunidades locales, ni generar el interés y compromiso de las entidades y tomadores de decisión clave en los ámbitos nacional, regional y local.⁶

El proceso de consulta careció de una metodología que garantizara la observancia de aspectos técnicos y políticos, y por lo tanto no se puede deducir en la versión final de la EAR, como fueron incorporados los insumos extraídos de los asistentes a los talleres de consulta. Esto es debido en parte de la falta de explicación del proceso en la sección correspondiente a la EAR. En la participación en los Talleres se notó varios problemas (falta de acceso a documentos en general, falta de claridad del alcance del diagnostico y porque fueron excluidos algunos temas). La falta de coordinación entre los EIA y EAR, dio como resultado que el primero, base del segundo, terminara dos meses antes, sin aclarar el proceso para integrarlos después. Vale destacar que a pesar de varias solicitudes por parte de algunas organizaciones, no se dieron los borradores del Plan de actividades de consulta ni tampoco del EAR antes de su publicación “final” en marzo. Estamos en el último mes para la aprobación del préstamo para financiar Pasto Mocoa por el BID, y aún no se ha publicado un Plan de Accion completo (con presupuesto, duración, responsabilidades institucionales, y articulación con los Planes de Desarrollo Local y Departamental).

A pesar de que desde Mayo existen acciones, no se logró todavía la apropiación necesaria del proceso por parte de los actores claves en la estructuración de acuerdos y en la toma de decisiones.

Todo lo anterior, en el sentir de la sociedad civil, derivó en el diseño de un plan de acción que no cuenta con la capacidad necesaria para abordar las expectativas de mitigación y prevención de impactos, así como tampoco las de desarrollo económico regional.

Las recomendaciones de las organizaciones de la sociedad civil

Consecuentemente con las observaciones presentadas, fueron varias las solicitudes que las organizaciones sociales hicieron al BID y a las autoridades oficiales colombianas a fin de que

⁶ Ibid, Este capitulo brinda una descripción parcial del proceso de consulta del EAR, aunque hace falta muchos detalles como el numero de personas y organizaciones consultadas,

se logre el diseño y la implementación de un plan de acción efectivo que corresponda a los diversos impactos que la vía ocasionará en la región.

La primera fue corregir y complementar el diagnóstico regional para posteriormente reestructurar el plan de acción. La segunda recomendación, fue crear un mecanismo de participación y control social permanente que permita a los actores clave la apropiación del proceso de desarrollo de dicho plan. La tercera, la consolidación de acuerdos políticos y compromisos financieros que garanticen su viabilidad, todo lo cual depende de una alta dosis de voluntad política tanto del gobierno colombiano como de la financiera multilateral.⁷

Todas estas adiciones constituyen piezas indispensables para el óptimo tratamiento ambiental y social frente al desarrollo de la vía, no obstante vale la pena recalcar la necesidad de establecer compromisos financieros por parte de las autoridades nacionales de manera que se pueda garantizar la sostenibilidad del proyecto.

Lo anterior incluye las inversiones que se requieren para ejecutar las observaciones, esto es, para complementar los estudios con los enfoques considerados pertinentes; para implementar un mecanismo sólido de participación social en el diseño y ejecución de los planes de desarrollo local asociados al proyecto; y para fortalecer, previamente a la construcción de la carretera, la capacidad de intervención de los actores locales.

Esto último resulta trascendental puesto que solo así se garantiza que los actores locales puedan ejercer una función de vigilancia y control frente a la administración de los fondos para el manejo de la reserva forestal y también durante las obras. Hasta el momento el plan de acción del proyecto no contempla un decidido mecanismo de participación ciudadana y sobre Corpoamazonia donde está recayendo toda la responsabilidad de formular un sistema de administración para la reserva. Por ello las organizaciones sociales involucradas en el proceso de participación han reforzado este aspecto dentro de las solicitudes al BID y al INVIAS, insistiendo en que los acuerdos políticos y financieros para asegurar el desarrollo de cada una de las recomendaciones deberán hacerse antes de este fin de año, fecha en que el BID aprobará el crédito para construir el corredor.

Respuestas desde el sector oficial

El BID y el INVIAS a su vez, ante los requerimientos de la sociedad civil, anunciaron la contratación de una nueva consultoría para articular los planes de acción del EAR, del Plan Básico de Manejo Ambiental de la Reserva Forestal del Río Mocoa (PBMARF) y del Estudio de Impacto Ambiental (EIA), y consolidar una sola propuesta (Plan de Manejo Ambiental y Social Integrado -PMASIS-) que recogiera las necesidades formuladas en cada uno de los

⁷ Para ver el documento completo de comentarios y recomendaciones respecto al EAR hecho por WWF, ILSA y BIC, veanse el <http://www.bicusa.org/es/Article.10820.aspx>

planes por separado.⁸ Respondiendo a la falta de apropiación por parte de las instituciones locales, esta consultoría se enfocó más que todo en tratar de solucionar los retos de coordinación inter-institucional diagnosticados, que se catalogó como un riesgo en la implementación de cualquier futuro plan de acción.

Entre otras recomendaciones, la PMASIS sugiere la ampliación de la reserva forestal de la cuenca alta del río Mocoa existente (RFPCARM), hacia la cuenca del río Blanco, para que conecte al norte con el Complejo Volcánico de Doña Juana, lo que implica pasar de las 34.600 has de la reserva actual a 76.448 has, representando un aumento del 221% en área de conservación (un total de 130,136 ha). Como parte de esta iniciativa, se contempla la creación de un corredor biológico que incrementará el interés que en la zona ya han generado los procesos mineros



Figura 3. Escuela de la vereda San Martín, jurisdicción de Mocoa, al interior de la Reserva Forestal

y petroleros.

No obstante, esta dinámica es una de las principales preocupaciones del BID. El desarrollo de nuevos proyectos mineros al interior de la reserva configura uno de los más altos riesgos ambientales para la reserva misma y para la región, no solo por la extracción en sí del material sino también por la entrada masiva de los pobladores locales y aledaños que supondrá la actividad, los cuales ya empezaron a generar expectativas laborales con la producción minera.

Inicialmente se estaba estudiando la posibilidad de convertir la reserva forestal en un parque natural nacional pero debido a que su declaración tomaría mínimo dos años, esta opción fue descartada. Aún así, en este momento el gobierno y el BID continúan en búsqueda de una alternativa para proteger la reserva forestal de la acelerada explotación de minerales que inevitablemente traerá la carretera.

Por eso, en la preparación del crédito para la carretera el BID contempla la creación de un fondo de alrededor de 8 millones de dólares que, junto con dineros adicionales provenientes de otros fondos y de actividades productivas de la zona del proyecto, se

⁸ El PMASIS, publicado el 5 de julio, 2008 y se encuentra en la biblioteca de BICECA para Pasto Mocoa: <http://www.bicusa.org/es/Project.Resources.10188.aspx>

destinará para el manejo y cuidado la reserva forestal. Al tiempo, el BID analiza formas jurídicas para la protección de esta zona forestal natural.

Dado que no se ha publicado un Plan de Acción oficial, no se sabe del alcance ni la fuente del presupuesto para el manejo de la Reserva Forestal, ni las otras actividades. Una propuesta que salió en Junio de 2008, se plasmó en otra Cooperación Técnica del BID para la búsqueda de fondos REED del mercado voluntario de créditos de carbono para financiar actividades de protección, y mitigación para Pasto Mocoa. La Cooperación es de \$US 100,000 (CO-T1145 : Conservación de Biodiversidad Evitando la Deforestación).⁹ Se propone una estrategia de conservación de la totalidad de la Reserva Forestal ampliada una vez se ampare legalmente su creación a través de la figura de deforestación evitada. “Para esto, se contemplaran los instrumentos y mecanismos del mercado voluntario y no voluntarios que surgen de la Convención de Cambio Climático, al generar créditos de carbono por deforestación evitada, como una medida para apoyar en el financiamiento de la Reserva. Así mismo, se espera integrar a las comunidades asentadas en la reserva mediante compensaciones económicas por la generación de programas y proyectos de investigación y conservación que eviten ampliar la frontera agrícola y con ello su deforestación. Este proyecto permitirá desarrollar, con énfasis en los impactos sobre la biodiversidad del eje vial Pasto – Mocoa, lo siguiente: i) bases conceptuales y metodológicas; ii) levantamiento de la línea de base necesaria; iii) análisis de alternativas de financiación; y iv) plan de acción para involucrar al país en la implementación de iniciativas REDD.”¹⁰

Contempla la conservación de biodiversidad mediante deforestación evitada en el pie de monte amazónico del sur de Colombia a través del desarrollo de un esquema de créditos de carbono. Esta cooperación técnica busca apoyar el desarrollo de metodologías para medir de manera confiable el CO2 capturado en estos bosques con el fin de generar créditos de carbono en el mercado internacional que beneficien a las entidades nacionales y contribuya a la conservación de los bosques tropicales en el área de influencia de la carretera Pasto-Mocoa, especialmente la reserva forestal del alto Río Mocoa (Putumayo).

Sin embargo, las reglas para financiamiento REDD sobre proyectos particulares siguen siendo bastante complicadas, atadas a negociaciones internacionales sobre normas y criterios de certificación. Varios indicadores señalan que no es cierto que proyectos específicos puedan calificar para financiamiento REDD en el futuro cercano, si no hay grandes avances en establecer un acuerdo dentro del marco de Kyoto.¹¹

⁹ <http://www.iadb.org/projects/project.cfm?id=CO-T1145&lang=es>

¹⁰ Plan de Manejo Ambiental y Social Integrado y Sostenible (PMASIS) para la Region de Area de Influencia de la Variante San Francisco – Mocoa (Julio 2008) BID/INVIAS, pag. 13. Por su sigla en inglés, “Reduce emissions from deforestation and degradation – REDD.” Se cree que presenta una nueva alternativa económica para conservar áreas significativas de bosques tropicales con alta cobertura forestal y altos índices de riqueza en biodiversidad.

¹¹ Veanse el debate sobre REDD en www.unfccc.int

Finalmente, en consultaría del PMASIS se contemplaba la elaboración de una propuesta productiva para la región del Valle de Sibundoy, especialmente orientada a la creación de una empresa minera indígena. El BID aprobó una Cooperación Técnica por \$US 100,000 (CO-T1166: Apoyo a Desarrollo Productivo - Población Indígena: Valle del Sibundoy) en Octubre.¹² La meta de la CT es apoyar el desarrollo de los estudios legales, institucionales, técnicos, ambientales y socioculturales que conduzcan a: (i) delimitar y formalizar una Zona Minera - ZMI en favor de los Pueblos Indígenas del Valle del Sibundoy en el Alto Putumayo, cumpliendo con los requerimientos y procedimientos del marco legal y regulatorio vigente en Colombia; (ii) desarrollar los estudios de pre factibilidad económica y un plan de negocios preliminar; y (iii) crear y capacitar una empresa minera que, garantizando las tradiciones socioculturales de los pueblos indígenas, explote comercialmente y de manera sostenible los yacimientos de materiales de construcción de la ZMI, generando así una alternativa de generación de ingresos permanente, financiera y ambientalmente sostenible, promoviendo el desarrollo social y económico de estas poblaciones. La explotación de los yacimientos de la ZMI podría proveer los materiales necesarios para la construcción del proyecto Pasto Mocoa (CO-L1019) que está siendo tramitado por el banco.

Marcha hacia la Aprobación del Proyecto CO-L1019, Carretera Pasto Mocoa

Para el segundo semestre de este año el gobierno colombiano preparó un cronograma de actividades encaminadas a presentar ante el BID la solicitud de otorgamiento del crédito para financiar las obras de la carretera.

Además de presentar en Junio el EIA y el PBMARF ante el Ministerio de Ambiente, se entregó en julio el plan de acción integrado (PMASIS) y en septiembre se dio trámite al documento CONPES de endeudamiento para el desarrollo de la vía, cuya propuesta será analizada a partir de octubre por los distintos organismos asesores del Banco y aprobada en diciembre por su directorio.

Dada la premura del gobierno nacional por obtener el crédito del BID, la sociedad civil aún guarda algunas reservas frente a la posibilidad de intervenir con nuevas observaciones en la discusión de las condiciones del préstamo y su esquema, y reitera la necesidad de definir, antes de la aprobación del crédito, un mecanismo que asegure la efectiva participación de la población de la zona del proyecto y la atención de sus solicitudes frente al plan de desarrollo local y al manejo de la reserva.

Hay que destacar que dentro del documento de perfil está consignado un programa para garantizar el debido tratamiento de los impactos negativos generados por la vía en la región, el cual incluye, entre otras, las siguientes actividades:

¹² Para mayor información, <http://www.iadb.org/projects/project.cfm?id=CO-T1166&lang=es>

La implementación de las medidas de mitigación y compensación ambiental y social para los impactos negativos que genere la construcción de la variante, cuyo costo será financiado por el presupuesto del proyecto

La implementación de un sistema de seguimiento y control socio ambiental de la construcción y operación de la variante, el cual deberá ser discutido públicamente según lo señala el perfil. Este sistema contará con la participación del BID, del INVIAS y de un equipo interventor.

El desarrollo del proceso de relocalización para las 100 familias desplazadas y las 14 familias campesinas asentadas en las inmediaciones de la vía de la variante es un compromiso que va acompañado de la posibilidad de cambiar el trazado de la variante para evitar su reubicación, en caso de que no se concrete su reasentamiento. Pero, si tampoco es posible cambiar el trazado de la variante se desarrollará un programa de reasentamiento en conformidad con la Política OP-710 del BID. Queda averiguar cuál es el estado de este proceso.

Como parte de los estudios a desarrollar durante el 2008 (Consultoría de Factibilidad Económica y Línea de Base, y Consultoría de Análisis de Riesgo), queda el análisis y estructuración de un mecanismo de financiamiento permanente y sostenible que facilite la ejecución de las actividades de gestión de la reserva forestal por Corpoamazonia.

La sociedad civil, pese a las deficiencias que sobreviven dentro del proceso de participación social, valora los esfuerzos del BID y el INVIAS por lograr las condiciones económicas más favorables para el mantenimiento y el cuidado de la reserva forestal. Sin embargo, es enfática al insistir en la necesidad de un espacio para evaluar y discutir las condiciones y los criterios del crédito antes de su aprobación por el Directorio del BID en Diciembre, para averiguar si garantizan los fondos y mecanismos suficientes que permitan a los pobladores líderes de la región del proyecto apropiarse de los procesos de diversa naturaleza que sobrevendrán con la nueva vía.