



## INFORME

### Consulta Carretera Interoceánica – Componente Perú

**Presentado a**

Corporación Andina de Fomento (CAF)

**Por:**

Fundación Futuro latinoamericano y  
Sociedad Peruana de Derecho Ambiental

**Taller:** Consulta Preliminar

**Lugar:** Lima

**Fecha:** 03 Junio, 2005

#### 1. Antecedentes:

El Gobierno peruano ha iniciado la implementación del Proyecto Corredor Vial Sur (carretera interoceánica Brasil – Perú). La Corporación Andina de Fomento (CAF) como entidad regional de financiamiento es una potencial fuente de financiamiento del proyecto y como parte del proceso de análisis ambiental y social la CAF está interesada en promover un proceso de consulta para tener oportunidad de conocer preocupaciones, expectativas y perspectivas sobre el proyecto y ampliar el proceso de consulta llevado a cabo por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (MTC) en el "Estudio de Factibilidad de la Interconexión Vial Iñapari – Puerto Marítimo del Sur".

La CAF, como parte de sus procesos usuales, elaboró un listado de los grupos de interés y actores ("*stakeholders*") de primer nivel que no fueron considerados por el MTC; de segundo nivel (incluyendo ONGs, autoridades sectoriales, etc.) y de tercer nivel (ONGs internacionales, instituciones científicas), a fin de desarrollar un proceso de consulta y participación pública, como parte del análisis ambiental y social del Proyecto.

La consulta propiciada por la CAF para la presente etapa tiene por objeto incorporar los impactos ambientales y sociales indirectos a nivel regional y macro regional que no se hayan considerado en el proceso anterior, con el objeto de asegurar que las personas y organizaciones afectadas por el Proyecto estén adecuadamente informados sobre los potenciales impactos positivos y negativos, directos e indirectos, y acumulativos tanto de corto como de largo plazos.

Para dichos fines la CAF contactó a la Fundación Futuro Latinoamericano (FFLA) y a la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA), la cuales acordaron trabajar



conjuntamente para realizar este proceso y definieron una secuencia de cinco talleres: Lima Consulta Preliminar, Cusco, Puno, Madre de Dios y Lima Nacional.

El presente informe resume los resultados del taller de Consulta Preliminar en Lima.

## 2. Objetivo del Taller:

Recabar las preocupaciones, percepciones y propuestas, de la sociedad civil del Perú respecto al proyecto de la carretera Interoceánica, para enriquecer la toma de decisión futura por parte de la CAF y autoridades competentes.

## 3. Proceso:

El Taller Inicial del proceso se realizó en Lima la tarde del 3 de junio de 2005 (15:30-18:30 h) en el NM Lima Hotel.

Asistieron 29 participantes y 4 delegados de CAF. Los 29 participantes se dividen en:

- 15 ONGs (incluidas 2 personas de SPDA)
- 12 Gubernamentales
- 2 Académicos

(ver lista anexa).

El taller comenzó con una bienvenida por parte de Carlos Chirinos, Director del Programa de Defensa del Interés Ciudadano de SPDA quién resumió las razones para la realización de este taller, sus objetivos y el proceso de talleres que se hará para las consultas locales en los departamentos de Cusco, Puno y Madre de Dios.

Carlos Chirinos presentó a la Dra. María Teresa Szauer, Directora de Medio Ambiente de la CAF quién mencionó el marco general en el cual se hace este taller y el rol de la CAF como entidad que posiblemente financie la carretera y agradeció la participación de los presentes y de las entidades ejecutoras de la consulta.

Luego de la introducción de los facilitadores y de la explicación de las reglas para el diálogo se solicitó la presentación de los participantes (nombres y organizaciones representadas).

A continuación, el consultor, Manuel Ríos hizo una exposición de los potenciales impactos socio ambientales del proyecto de la carretera, sobre la base del documento en preparación para los talleres regionales, incluyendo el origen del proyecto de la carretera en el marco de la Iniciativa de Integración de Infraestructura para Sur América (IIRSA), una revisión de su trazado general en el contexto de la vialidad nacional del Perú y una descripción más detallada de la Vía



Interoceánica y los tramos correspondientes a los departamentos de Cusco, Puno y Madre de Dios, considerando la realidad productiva de las regiones y los posibles flujos comerciales y humanos que se producirían en las zonas implicadas.

Terminada la exposición los facilitadores abrieron el foro para el diálogo, preguntas y comentarios de los participantes.

Un funcionario del Ministerio de Transportes y Comunicaciones hizo una explicación del proceso de EIAs de la vía y del estado actual del proceso de adjudicación.

A media tarde se interrumpió el foro para un receso de 15 minutos.

Luego del receso los facilitadores exhortaron a los participantes a formular comentarios complementarios y realizar recomendaciones respecto de la participación de la sociedad civil en el proceso de consulta del proyecto.

El taller concluyó con un resumen de lo tratado hecho por los facilitadores y palabras de Carlos Chirinos de la SPDA respecto a los próximos pasos en el proceso de consulta.

#### **4. Preguntas y Comentarios de los Participantes:**

##### **4.1. Primera Parte**

##### **4.1.1. Preguntas**

- ¿Cuál será el enfoque del estudio de impacto ambiental? (¿por cuencas, regional, etc?)
- ¿El estudio de impacto ambiental se hará por tramos? ¿Se hará sólo para Perú o también lo hará Brasil?
- ¿Qué pasará con las posibles o futuras áreas protegidas en la zona costera?
- ¿En los temas de comercio cuáles serán los productos que vendrán de Asia?
- ¿Cómo será la participación de la sociedad civil en el proceso de consulta y elaboración de los EIAs y en el periodo de construcción de la carretera?
- ¿Qué articulación existe con otros planes viales y en la planificación regional?
- ¿Se creará un fondo fiduciario para infraestructura social? (el Ministerio de Transporte y comunicaciones no tiene conocimiento al respecto)
- ¿Cuál es la estrategia de desarrollo del largo plazo respecto a la producción, a la industria, a la salud, y a la educación?
- ¿Cómo se vinculan otros actores del estado?



#### 4.1.2. Comentarios

- Preocupación por la potencial extracción ilegal de madera debido al abaratamiento de los costos del transporte y extracción de minerales en las cabeceras de las cuencas y por la posible ampliación de la frontera agrícola por nuevos colonos, por ejemplo para cultivos de soya.
- Falta claridad en la implementación del marco normativo para la extracción mineral.
- Preocupación por la posible migración desde la zona andina y el cambio que se producirá en el uso de la tierra en la zona baja.
- Preocupación por los impactos a largo plazo sobre la biodiversidad y aspectos socio ambientales.
- Mención de que aunque están en mal estado, varios tramos de esta carretera ya se transitan
- Participantes mencionan que recibieron con poca anticipación una invitación para la consulta pública pero con asunto "Vía Interoceánica" como tema, por lo que consideran que la convocatoria fue vaga.

#### 4.1.3. Explicaciones del Ministerio de Transportes

- Estudio de prefactibilidad se hizo en el 2002.
- Estudio de factibilidad se hizo en el 2003 y 2004.
- Para el Estudio de Impacto Ambiental y estudio de impacto social se consideraron como Tres tramos: De Iñapari a San Antón por el sur, de Iñapari a Hurcos por el norte y el tramo común.
- Los tramos actualmente asfaltados ya tienen EIA anterior.
- Se está previendo un estudio de evaluación estratégica para impactos a mediano y largo plazo.
- EIA no se ha hecho para los puertos si no sólo para la carretera.
- El financiamiento de la CAF es sólo para los tramos 2, 3 y 4.
- En la consulta encargada por el MTC se realizaron 20 audiencias y participaron 2700 personas en las nueve regiones involucradas, con la participación de algunas instituciones locales.
- Estudio de factibilidad fue aprobado por el MTC el 2 de junio de 2005. El MTC tiene una copia física del estudio, la cual es de libre acceso pero aún no se ha previsto ponerlo en Internet.
- La concesión no está adjudicada aún.
- El Estudio de Impacto Ambiental para factibilidad lo elaboró el Consorcio Lineal Sur.
- El ganador de la concesión debe hacer el estudio de impacto ambiental que debe ser aprobado por el MTC y coordinar con las instancias correspondientes en el gobierno.



## 4.2. Segunda Parte.

### 4.2.1. Preguntas y comentarios

- Debe verse el largo plazo y preguntarse cómo generar desarrollo local en lugar de pobreza y deforestación.
- ¿Qué nos dicen las experiencias similares en otros países?
- Es necesario identificar vacíos legales: titulación que tierras, minería, ordenamiento territorial.
- ¿Cuáles serán los compromisos de los gobiernos locales para minimizar impactos sociales y ambientales a lo largo de la carretera? Deberían ser compromisos vinculantes y planes de desarrollo local a partir de la carretera.
- ¿Cuáles son las condiciones ambientales y sociales del préstamo de la CAF y si está condicionado a al cumplimiento de algo?
- ¿Cuál es el vínculo y estrategia de desarrollo de la carretera con el corredor Vilcabamba-Amboró?
  
- Iñapari es ahora una zona de alto crecimiento del narcotráfico. Se ha convertido en zona de paso del narcotráfico hacia Brasil y esto podría iniciar la creación de empresas fantasmas.
- Estar vigilantes del incumplimiento de normas vigentes; es necesario involucrar al Ministerio de Energía y Minas, Ministerio del Ambiente, Poder Judicial que sin embargo tienen debilidad de recursos humanos y logísticos para la implementación de las normas.
- ¿Cuáles serán los impactos indirectos socioeconómicos y sobre la competitividad del Perú?

## 5. Referencias a Otros Estudios y Proyectos Potencialmente Útiles.

- Carretera Santarem-Porto Velho (BR) puede ser un ejemplo a tomar en cuenta y existen formulario útiles (posible referencia en [www.ipam.org.br](http://www.ipam.org.br))
- ¿Cuál es el vínculo con la iniciativa de los gobiernos locales y la sociedad civil en Madre de Dios-Acre-Pando (MAP) que plantean líneas de desarrollo común?
- Zonificación ecológica-económica Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana. Se realizaron talleres en Puerto Maldonado realizados por CONAM Existe reglamento aprobado.
- Estudio del centro de datos para la conservación (CDC)
- Estudio de carreteras en bosques.
- Estudio INRENA-CDC-Sociedad Zoológica de Frankfurt para monitoreo estandarizado remoto en áreas protegidas y zonas de amortiguamiento y líneas base para casos de deforestación.
- Estudio hidrobiológico Mazuco-Iñapari (realizado en 2003-2004, a punto de publicarse).



- Estudio de cuencas de Cuzco hecho por el Instituto de Manejo de Aguas (IMA).
- Experiencia de CAMISEA en la conformación del Grupo Técnico para el intercambio de información y coordinación.
- Macro Región Sur 7 ciudades participantes.

## 6. Aclaraciones de CAF

- La CAF hace una recapitulación de la carretera y las opciones de ruta de los estudios de impacto ambiental. (la información detallada no se incluye a efectos de este resumen ya que es de conocimiento de la CAF).
- Los términos de financiamiento de la CAF no están definidos aún.
- El insumo de los talleres ayudará a esa definición
- Existe la posibilidad de financiamiento de proyectos paralelos para el área de influencia pero esto no está definido aún.
- Hay la necesidad de distinguir entre los impactos directos de la construcción y los indirectos a nivel regional.
- Existe la necesidad de evaluar los impactos indirectos.
- El estudio de impacto ambiental de los impactos directos es de responsabilidad de los concesionarios.

## 7. Propuestas de los Participantes

- Formular indicadores para los estudios de impacto ambiental.
- Recibir más información del proyecto: número de trabajadores, proyección de flujo económico.
- Diferenciar en los términos de referencia los impactos directos de los indirectos
- Aclaración de CAF durante los talleres regionales sobre su decisión aclarando si su involucramiento será sólo en la construcción del proyecto o también en las medidas de mitigación y en los impactos indirectos del largo plazo.
- Que se expliquen los 5 puntos más importantes que resultaron del proceso de consulta a nivel local realizado por el MTC.
- Elaborar un resumen ejecutivo del estudio de factibilidad para entregarlo a los participantes antes de los talleres regionales.
- Entregar a los participantes mayor información previa sobre el proyecto.
- Participación del Ministerio de Transporte y Comunicaciones en los talleres regionales.

## 8. Observaciones finales

Se observó en general que entre los participantes, especialmente de ONGs existe una alta y permanente demanda de información respecto al proyecto.



### **8.1. Próximos talleres:**

Cusco:	21 de junio
Puno:	23 de junio
Madre de Dios:	27 de junio
Lima (nacional):	30 de junio