



Muchas comunidades nativas quedarían fuera del EIA.



Según DAR, habría un recorte importante de participación indígena en el proyecto de Hidrovía Amazónica propuesto por el MTC.

Responsabilidad Social 2018

LA OTRA MIRADA

Una mirada a algunas preocupaciones que debe superar el proyecto Hidrovía Amazónica para evitar que se convierta en otro mal negocio para los peruanos

EL proyecto Hidrovía Amazónica forma parte de la cartera de proyectos de integración regional del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento - COSIPLAN y tiene como objetivo el acondicionamiento de la navegación en cuatro grandes ríos de la Amazonía peruana: Huallaga, Amazonas, Marañón y Ucayali; por un periodo de 20 años de concesión.

La mejora de las condiciones de navegación implicaría, de acuerdo

al contrato, obras de “dragado” en el lecho de los ríos para facilitar el paso de las embarcaciones; el servicio de limpieza del río y un paquete de servicios para la navegación dentro del canal, como la navegación satelital vía GPS.

Al respecto, la Asociación Civil Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR) advierte una serie de preocupaciones frente al desarrollo de este proyecto.

Una de las principales preocu-

paciones es que se establezcan condiciones claras para mitigar los impactos del dragado en el Estudio de Impacto Ambiental y el Estudio Definitivo de Ingeniería del proyecto, con el fin de que no sea otro mal negocio para el país en términos de pérdida de recursos pesqueros, biodiversidad y seguridad alimentaria para la población local.

Por otro lado, el actual contrato de concesión establece el dragado de los ríos en 14 puntos ya

determinados, aun cuando estos ríos amazónicos van desplazándose y modificando sus curvaturas, sin que existan estudios técnicos previos detallados sobre “morfodinámica” o comportamiento de estos ríos amazónicos. Este requisito permitiría una mejor planificación del proyecto, evitando que -si cambiaran las zonas que necesitan dragado durante los 20 años de la concesión- el proyecto pierda utilidad como alternativa para mejorar la navegabilidad. Además, se debe tener en cuenta que los costos del proyecto aumentarían en caso se requieran obras adicionales de dragado, haciendo el proyecto aún más caro.

Asimismo, preocupa que existan artículos en el contrato que puedan llevar a contravenir el Principio de internalización de costos y responsabilidad ambiental de la Ley General del Ambiente, que señala que la persona (natural o jurídica)

que genera los impactos ambientales debe pagarlos.

Ello debido a que el Contrato de concesión del proyecto establece que si fueran necesarias medidas de mitigación identificadas por una autoridad ambiental, adicionales a las que se establezcan en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), estas se considerarían “obras adicionales” y sería necesaria una modificación al contrato para que sean atendidas (cláusula 13.29). Asimismo, según el Contrato, el concesionario puede no estar de acuerdo con asumir obras adicionales; en ese caso, el Estado peruano terminaría asumiendo los costos (cláusula 6.31).

Entonces, al considerar las acciones de mitigación como “obras adicionales”, la mitigación de impactos -que debe ser responsabilidad de quien los causa- incluso podría pasar a ser fuente de beneficios económicos de la misma empresa que los causó.

Es importante además que realice el cumplimiento pleno de los acuerdos de la consulta previa del 2015 en el marco de este proyecto. Por ejemplo, se debe avanzar con el Reglamento de infracción y sanciones en materia ambiental para el transporte fluvial, ya que esta es la primera hidrovía que se da en el Perú, y aún no se tiene establecidas claramente en la legislación las garantías ambientales para este tipo de proyectos.

También debe determinarse formalmente cómo se incorporarán los saberes ancestrales en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) e implementar el Comité de vigilancia ambiental, que debería funcionar en el marco del EIA que debe presentarse en noviembre próximo.

Es necesario que el país cuente con infraestructura sostenible, tanto económica como socioambientalmente, para no alargar la lista de malos negocios peruanos. ■