

CARTILLA  
INFORMATIVA

# Hidro vía Amazónica: ¿Buen negocio para el Perú?

Una mirada económica, ambiental  
y desde el derecho de los pueblos indígenas



**ORPIO**  
Organización Regional de los  
Pueblos Indígenas del Oriente



DERECHO  
AMBIENTE Y  
RECURSOS  
NATURALES

## Hidrovia Amazónica: ¿Buen negocio para el Perú?

Una mirada económica, ambiental y desde el derecho de los pueblos indígenas

**AUTOR:**

Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR)

**EDITADO POR:**

Derecho, Ambiente y Recursos Naturales  
Jr. Huáscar N° 1415, Jesús María, Lima-Perú  
Teléfonos: 511 - 340 3780 | 511 - 3403720  
Correo electrónico: dar@dar.org.pe  
Página web: www.dar.org.pe

**DISEÑO E IMPRESO POR:**

Nauttica Media Design S.A.C.  
Jr. Las Cidras 656 Int 2. Urb. Las Flores, San Juan de Lurigancho  
Teléfono: 511- 265 9105  
Correo electrónico: nautticamedia@gmail.com

**FOTO DE PORTADA:**

Rolando Mondragón / DAR

Primera edición: Agosto 2018, consta de 2000 ejemplares  
Impresión: Agosto 2018

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú  
N° 2018-12796.

Está permitida la reproducción parcial o total de este libro, su tratamiento informático, su transmisión por cualquier forma o medio, sea electrónico, mecánico, por fotocopia u otros; con la necesaria indicación de la fuente cuando sea usado en publicaciones o difusión por cualquier medio.

La presente publicación ha sido elaborada con la asistencia de Gordon and Betty Moore Foundation. El contenido de la misma es responsabilidad exclusiva de AIDSESP, ORPIO y Derecho, Ambiente y Recursos Naturales y en ningún caso debe considerarse que refleja los puntos de vista de Gordon and Betty Moore Foundation.

## Presentación

El Proyecto “Hidrovia Amazónica: Río Marañón y Amazonas, Tramo Saramiriza-Iquitos Santa Rosa: Río Huallaga, Tramo Yurimaguas-Confluencia con el río Marañón, Río Ucayali Tramo Pucallpa-Confluencia con el Río Marañón” es un proyecto de infraestructura en la modalidad de alianza público-privada, que genera diversas preocupaciones sociales, económicas y ambientales, incluyendo las incertidumbres respecto a los impactos que las actividades del proyecto tendrán en los ecosistemas y formas de vida de la población local; y los débiles estándares sociales y ambientales que vienen acompañando el desarrollo del Estudio de Impacto Ambiental y su proceso de participación ciudadana.

Es por ello que surge la necesidad de generar un debate sobre cómo se está desarrollando el proyecto. Es así que esta publicación contiene información sobre los aspectos más relevantes del Proyecto Hidrovia Amazónica, las preocupaciones ambientales y sociales, e información sobre el contrato y los sustentos económicos del proyecto.

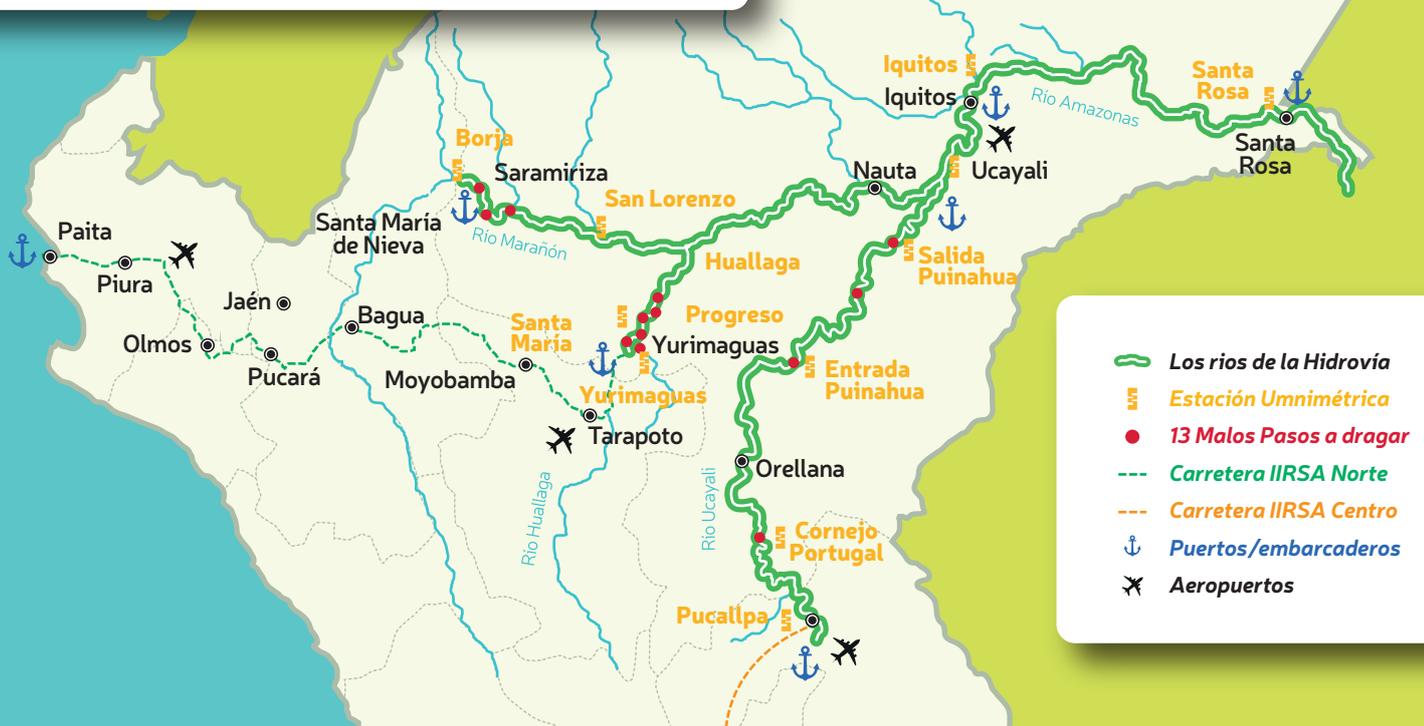
Esta cartilla informativa es promovida por Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR), asociación civil comprometida en construir y fortalecer la gobernanza ambiental y promover el ejercicio de los derechos humanos.

## ¿En qué consiste el proyecto Hidrovía Amazónica?

El proyecto Hidrovía Amazónica es un proyecto promovido por el gobierno peruano, como 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, Maraón y Ucayali; por un periodo de 20 años de concesión.

### Los ríos de la Hidrovía

**Ríos Maraón y Amazonas**, tramo Saramiriza - Iquitos - Santa Rosa  
**Río Huallaga**, tramo Yurimaguas - confluencia con el río Maraón  
**Río Ucayali**, tramo Pucallpa - confluencia con el río Maraón



Fuente: Proinversión. Elaboración propia

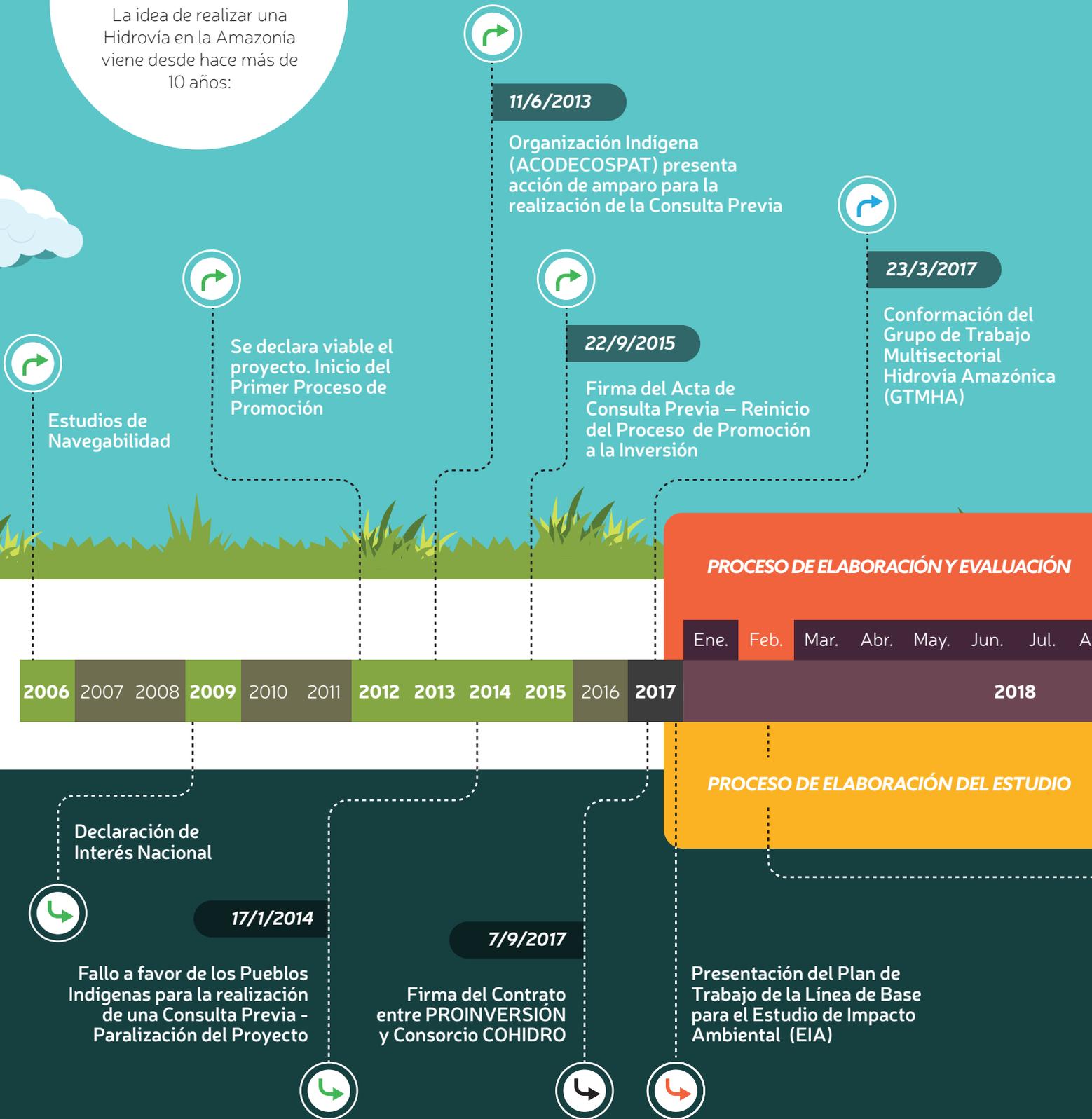
La mejora de las condiciones de navegación implicaría, de acuerdo al contrato: obras de "dragado" en el lecho de los ríos para facilitar el paso de las embarcaciones; el servicio de limpieza del río (se refiere a limpieza de "quirumas" o troncos encallados, entre otros); y un paquete de servicios para la navegación más segura dentro del canal del río, como la navegación satelital vía GPS.

El proyecto está a cargo del Consorcio COHIDRO, conformado por la empresa peruana CASA Construcción y Administración S.A. (50%) y la empresa china SINOHYDRO Corporation Ltd (50%).

# Línea de Tiempo

## ¿En qué estado está el Proyecto?

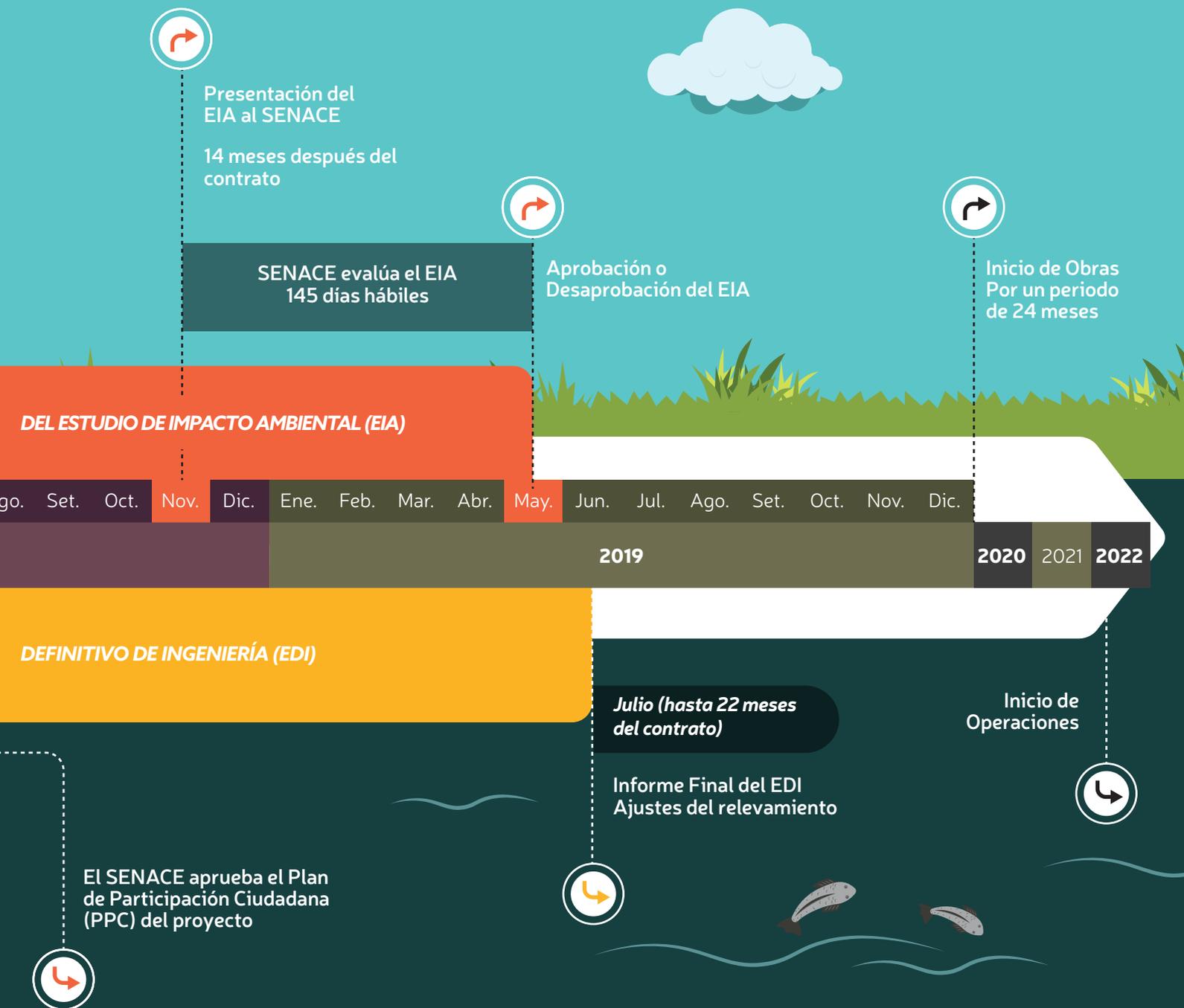
La idea de realizar una Hidrovía en la Amazonía viene desde hace más de 10 años:



## Leyenda

-  Hitos de los Pueblos Indígenas
-  Hitos del consorcio
-  Hitos del Grupo de Trabajo Multisectorial de la Hidrovía Amazónica
-  Hitos del Estudio de Impacto Ambiental (EIA)
-  Hitos del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI)

# Hidrovia Amazónica



## Acrónimos

<b>GTMHA:</b>	Grupo de Trabajo Multisectorial de la Hidrovia Amazónica
<b>EDI:</b>	Estudio Definitivo de Ingeniería
<b>EIA:</b>	Estudio de Impacto Ambiental
<b>PPC:</b>	Plan de Participación Ciudadana

Fuente:  
Elaboración propia

## Actualmente:

Se vienen elaborando el:

- El Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI): Definirá el dimensionamiento del proyecto, detallando las áreas y volúmenes de sedimentos a dragar (que se removerían del lecho del río) y la ubicación de sus zonas de depósito (es decir, dónde se trasladarían los sedimentos), entre otros. Actualmente se han aprobado los primeros dos avances, se está evaluando un tercer avance y se deben presentar los dos siguientes en noviembre de 2018 y el informe final en mayo de 2019.
- El Estudio de Impacto Ambiental (EIA): Prevé los impactos del proyecto y las acciones para mitigarlos. Se debe presentar como máximo en noviembre de 2018 al SENACE. Actualmente se viene realizando los talleres de participación ciudadana en la que se presentarán los primeros resultados del estudio.



FOTO: Rolando Mondragón / DAR

## Características del espacio geográfico del Proyecto



## Principales preocupaciones sobre el proyecto Hidrovía frente a los derechos indígenas

Existe alta incertidumbre sobre cómo afectará el dragado:

- **A la seguridad alimentaria de los pueblos indígenas:** los sedimentos que se removerán con el dragado son alimento de diferentes especies; además las obras de dragado podrían interferir con el mijano, afectando el tránsito de los peces y desove.
- **A la seguridad en el transporte:** El oleaje producido por las embarcaciones de gran tamaño puede afectar a las pequeñas embarcaciones como los peque peques, produciendo accidentes.
- Además, el dragado podría afectar el comportamiento de los ríos, provocando cambios en el curso de los ríos, y cambiando con ello la dinámica de sequías o inundaciones.

Estas preocupaciones han sido expresadas por los pueblos indígenas del ámbito del proyecto.

### **Recorte de la participación indígena: Se estaría dejando fuera del EIA a 343 comunidades nativas**

1

Para calcular las comunidades nativas involucradas en el proyecto, en la consulta previa realizada en el 2015 el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, utilizó un rango de 5 km. de distancia de los ríos, lo que significó la participación de 14 pueblos indígenas asentados en **424** comunidades nativas. No obstante, en el Plan de Participación Ciudadana presentado por el concesionario y aprobado por el SENACE se incluyó solo a **81** comunidades nativas y 25 comunidades campesinas, reduciendo ampliamente la participación en comparación al proceso de consulta previa.

FOTO: Rolando Mondragón / DAR



2

**El proyecto avanza sin cumplir plenamente los acuerdos de la consulta previa anterior a la firma del contrato**

- a. **Falta definir cómo se incorporarán los saberes ancestrales en la línea de base del EIA**, ya que no existe un plan detallado ni instrumentos metodológicos para el recojo e incorporación del conocimiento de sabios indígenas. Se corre el riesgo de instrumentalizar la participación de los sabios y no incorporar la información o dialogar con ella de manera adecuada.
- b. **Falta incorporar una base de datos de los pueblos indígenas en el EIA del proyecto.** Es importante para evitar que se recorte el derecho a la participación.
- c. **Aún no se cuenta con el Reglamento de infracción y sanciones en materia ambiental**, el cual es un acuerdo de consulta previa que debe ser cumplido antes de la ejecución del proyecto. A la fecha, no se ha avanzado dicho Reglamento, se necesita iniciar este proceso para poder generar un marco institucional que de seguridad sobre el control de riesgos de la Hidrovia Amazónica.
- d. **Aún no se ha implementado el Comité de vigilancia ambiental.** Este es un acuerdo de consulta previa, que ayudaría a fortalecer la participación activa de las comunidades locales. Al respecto, el MTC ha desarrollado capacitaciones con algunas comunidades, pero no se ha presentado o socializado un Plan o documento que oriente y defina la estructura, roles y funcionamiento del Comité de Vigilancia, así como su vinculación a tareas de alerta, supervisión y fiscalización.
- e. **No se ha implementado adecuadamente un enfoque intercultural y de género en talleres participativos.**



FOTOS:  
Rolando  
Mondragón / DAR

## Hallazgos económicos

1

### ***Se ha detectado que la Hidrovía Amazónica es un proyecto sobredimensionado***

De acuerdo a un análisis realizado al Estudio de Factibilidad del proyecto Hidrovía Amazónica de fecha 28 de agosto de 2012, aprobado por el Ministerio de Transporte y Comunicación - MTC, la demanda no satisfecha -que da sustento económico al proyecto- **estaría sobreestimada en más de 680%**. La demanda no satisfecha representa el impacto del proyecto en el aumento de la demanda de transporte de carga por los beneficios que brinde la hidrovía y por el crecimiento del comercio con Brasil proyectado por el Estudio de Factibilidad.

Según el modelamiento de demanda en el Estudio de Factibilidad del proyecto, al último año de la concesión, esta brecha asciende a **2 millones de Toneladas Métricas (TM)** pero contiene tasas de crecimiento por encima de los supuestos del propio estudio. Al corregir dichas tasas de crecimiento con los promedios del propio Estudio de Factibilidad, se obtiene que al último año de la concesión se alcanzaría una brecha mucho menor, que podría ser fácilmente atendida con embarcaciones adicionales que puedan adquirir los actuales transportistas en un lapso de 20 años.

Entonces, el Estado peruano realizará un pago aproximado de **US\$ 160 millones<sup>1</sup>** por un proyecto de Hidrovía sobredimensionado y que no contribuye a solucionar la informalidad del transporte actual, algo que es reconocido por el propio estudio de factibilidad.

- El crecimiento de comercio con Brasil, a partir del traslado de fosfatos de Bayóvar y soya mediante la Hidrovía Amazónica no tiene sustento.
- El financiamiento de la Hidrovía Amazónica se centra en la obra y no en el nivel de utilización de la misma. Este mismo esquema lo tuvo, por ejemplo, la carretera Interoceánica Sur.
- No se ha realizado un correcto análisis de alternativas para la mejora de la navegabilidad.

2

### ***Crecimiento de exportaciones a Brasil a partir de la Hidrovía Amazónica sin sustento***

Si bien el Estudio de Factibilidad indica que el tránsito de embarcaciones generado por el comercio externo no se producirá a partir de la Hidrovía, y que por lo tanto el enfoque del estudio se basara en la demanda interna, al momento de realizar las proyecciones de la demanda con proyecto, el Estudio de Factibilidad estima, sin justificarlo, grandes crecimientos en la carga de comercio exterior debido a futuras exportaciones de fosfatos de Bayovar así como el tránsito de soya procedente del Brasil y con destino al mercado asiático, el cual crece en un 300% en el periodo de 20 años, representando, en promedio, el 70% de la demanda por carga internacional y un 11% de la demanda total.

En contraste el valor de exportación de los fosfatos de bayoyar ha caído un 14% el año 2016 y un 46% en el 2017 (Fuente: Estadísticas de Comercio Exterior de los Anuarios de SUNAT).

<sup>1</sup> Estimación a valor presente, con un 12% de tasa de descuento





FOTOS:  
Rolando  
Mondragón / DAR



*Un componente del proyecto incluye la limpieza de quirumas o troncos encallados en el río. Las quirumas son sagradas para el pueblo kukama por considerarlas puertas de entrada al mundo que existe bajo el agua, y es un Acuerdo de Consulta Previa del proyecto que no se retiren del río.*

## Preocupaciones Ambientales

10

1

### **Estudios especializados sobre el comportamiento de los ríos**

- a. Estudios específicos de la morfodinámica o comportamiento de los ríos.
- b. Patrones de comportamiento, migración y reproducción de peces.
- c. Estudios sobre las pesquerías.
- d. Dinámica y función biológicas de las quirumas o troncos encallados en el río, pues sirven de alimento y refugio a algunas especies.
- e. Identificación de pasivos ambientales, este compromiso forma parte de los acuerdos del proceso de Consulta Previa, y es obligación del Estado que se cumpla.

Estos estudios deben ser socializados y compartidos a través de mecanismos de transparencia y acceso a la información.



## 2

### **Vacíos y debilidades del marco normativo**

- a. El Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transporte no incluye medidas específicas de protección ambiental para hidro vías.
- b. Está pendiente la actualización del Reglamento de Participación Ciudadana del Sector Transporte, el reglamento actual fue aprobado hace 14 años.
- c. Aún queda pendiente el traspaso de competencias a OEFA, el cual estaba programado para el año 2016; y la aprobación de la sanción e incentivos ambientales para el sector Transporte.
- d. Es necesario que se actualice el marco normativo del transporte fluvial para regular el uso y operación de la hidro vía y que se socialice, apruebe e implemente el Plan Nacional Hidroviario, el cual fue financiado por el BID en el año 2014.

En ese sentido no existe un marco normativo adecuado para el desarrollo de la hidro vía amazónica, generando inseguridad jurídica para la ciudadanía.

## 3

### **El contrato no asegura la mitigación total de impactos ambientales por la empresa**

El Contrato de concesión de este proyecto de Asociación Pública Privada (APP) 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), se considerarán "obras adicionales" y sería necesaria una modificación al contrato para que sean atendidos (Fuente: Cláusula 13.29). Según el Contrato, el concesionario puede no estar de acuerdo con asumir obras adicionales; en ese caso, el Estado peruano terminaría asumiendo los costos. Esto exime de responsabilidad a la empresa, mientras que el estado, y todos los peruanos, serían quienes pagarían las medidas de mitigación.

## **¿Qué debe hacer el Estado?**

- a. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) debe cumplir plenamente con todos los acuerdos de la Consulta Previa del proyecto Hidro vía Amazónica realizada el 2015, principalmente en lo concerniente a la NO afectación a partir de las obras de dragado de la seguridad alimentaria, el acceso al agua de la población, el desarrollo del mijano; ni la afectación de las quirumas sagradas, siendo esto una condición previa para la continuación de las acciones del proyecto.
- b. El SENACE debe exigir que en la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) se incluya a todas las comunidades nativas incluidas en el proceso de consulta previa.
- c. El SENACE debe exigir que se incorporen estudios técnicos detallados y actualizados sobre el comportamiento de los ríos y ecosistemas, así como los impactos del dragado en los ríos amazónicos y en la seguridad alimentaria.
- d. La Contraloría de la República y Defensoría del Pueblo deben revisar el contrato de concesión del proyecto.



Para mayor información  
de la Hidrovía Amazónica, visita:

<http://www.inframazonia.com/>



***Derecho, Ambiente y Recursos Naturales***

Jr. Huáscar N° 1415, Jesús María, Lima-Perú  
Teléfonos: 511 - 340 3780 | 511 - 3403720  
Correo electrónico: dar@dar.org.pe  
Página web: www.dar.org.pe

Con el apoyo de:

GORDON AND BETTY  
**MOORE**  
FOUNDATION

