

CARRETERAS

CARRETERAS Y DEFORESTACIÓN EN EL PERÚ

Noviembre, 2018



DEFORESTACIÓN



DERECHO
AMBIENTE Y
RECURSOS
NATURALES

Acrónimos

BID:	Banco Interamericano de Desarrollo
BM:	Banco Mundial
DCI:	Declaración Conjunta de Intención
DIA:	Declaración de Impacto Ambiental
DGASA:	Dirección General de Asuntos Socioambientales
EIA:	Estudio de Impacto Ambiental
EIA- s:	Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado
ENBCC:	Estrategia Nacional de Bosques y Cambio Climático
EVAP:	Evaluación Ambiental Preliminar
FCPF:	Forest Carbon Partnership Facility
FIP:	Programa de Inversión Forestal (por su traducción al español)
GEI:	Gases de Efecto Invernadero
GIZ:	Sociedad Alemana para la Cooperación Internacional (por su traducción al español)
GTM-NDC:	Grupo de Trabajo Multisectorial sobre NDC
LMCC:	Ley Marco de Cambio Climático
MINAGRI:	Ministerio de Agricultura y Riego
MINAM:	Ministerio del Ambiente
MTC:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
NDC:	Contribuciones Nacionales Determinadas (por su traducción al español)
PNBCC:	Programa Nacional de Bosques y Cambio Climático
RCTCUM:	Reglamento de Clasificación de Tierras por su Capacidad de Uso Mayor
REDD+:	Reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la deforestación y degradación de bosques
SERFOR:	Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre
SEIA:	Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental
SENACE:	Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles
SERNANP:	Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas
SINAC:	Sistema Nacional de Carreteras
Sistema MRV:	Sistema para medir (M), reportar (R) y verificar (V)
USCUSS:	Uso de Suelo, Cambio de Uso de Suelo y Silvicultura
VDL:	Programa de Ventana de Desarrollo Local

Introducción

Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR), con el apoyo de Rainforest Foundation Noruega (RFN), viene haciendo seguimiento a la implementación de la Declaración Conjunta de Intención (DCI) entre Perú, Noruega y Alemania para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la deforestación y degradación de bosques (REDD+), generando reportes que puedan ser insumos para los tomadores de decisión a fin de aportar a una implementación de la DCI que garantice el desarrollo sostenible de la Amazonía salvaguardando los derechos de los pueblos indígenas, su participación y la de las organizaciones de la sociedad civil en el proceso.

En julio del 2016 el Perú cambió de gobierno nacional, por lo que se cambiaron también a los ministros del Ambiente y de Agricultura y Riego. Debido a esto, la implementación de la DCI tuvo un hiato hasta que se designaron a los nuevos funcionarios públicos.

El Acuerdo, suscrito en el 2014 proyectó periodos para el desarrollo de las tres fases del Acuerdo¹, aunque el proceso ha tenido retrasos significativos²; finalmente, en octubre pasado, el MINAM dio a conocer la propuesta de Plan de Implementación de su Fase II a la sociedad civil, luego de varios meses de reuniones con los diferentes actores involucrados y una etapa de consulta pública. La construcción del Plan refleja un esfuerzo de articulación entre instituciones como MINAM, MINAGRI y SERFOR de manera conjunta, siendo ello un paso importante para la Fase de Transformación. Los retos siguientes son el establecimiento del Mecanismo Financiero y la gobernanza³.

En lo que respecta al marco normativo; este año tuvimos la promulgación de la Ley Marco sobre Cambio Climático, además de la construcción participativa de su Reglamento, el mismo que se encuentra en fase de pre publicación⁴ y será sometido a un proceso de Consulta Previa a los Pueblos Indígenas.

Entre lo más saltante de la Ley, para los fines de la DCI debemos señalar la obligación de identificar y clasificar las Acciones REDD+, la inclusión de Análisis de Riesgo Climático y Vulnerabilidad para todos los proyectos de inversión sujetos al Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA) y el Invierte.pe⁵, responsabilidades más específicas a los gobiernos subnacionales y los sectores, el Sistema MRV del financiamiento climático y la creación de la Comisión de Alto Nivel sobre Cambio Climático.

-
1. Fase I: Preparación, Fase II: Transformación, Fase III: Pago por resultados
 2. Fase I: Preparación (2015-2017), Fase II: Transformación (2017-2020), Fase III: Pago por resultados (2016-2020)
 3. <https://www.gob.pe/institucion/minam/noticias/21702-presentan-plan-de-acciones-estrategicas-para-reducir-la-deforestacion-de-los-bosques-amazonicos>
 4. <https://www.dar.org.pe/noticias/analisis-sobre-la-version-prepublicada-del-reglamento-de-la-ley-marco-sobre-cambio-climatico/>
 5. <https://www.mef.gob.pe/es/inversion-publica-sp-21787/26-conceptos-basicos/5364-bienvenida>

Otro atributo importante de la Ley es la definición de instrumentos de gestión climática, como la Estrategia Nacional de Cambio Climático, las estrategias regionales de cambio climático y las NDC, que ahora son vinculantes y de obligatorio cumplimiento.

En lo que respecta a financiamiento climático internacional, se han visto avances en lo relativo a preparación del FCPF, el inicio de operaciones del proyecto ONU REDD+ y la aprobación del Ministerio de Economía y Finanzas de los proyectos FIP financiados por el BID⁶.

Este 2018 también ha sido un año clave para el Grupo de Trabajo Multisectorial⁷ a cargo de la elaboración de las Medidas de Adaptación y Mitigación que darán cumplimiento a las NDC de Perú, ya que finalmente se presentará el reporte final con la oficialización de las Medidas. El mencionado grupo ha propuesto ocho medidas para disminuir las emisiones de GEI en el Sector Uscuss. La efectividad de estas medidas será analizada a profundidad en el estudio que viene desarrollando DAR sobre los impactos de la infraestructura en la deforestación y los compromisos climáticos del Perú. Los hallazgos preliminares se presentarán en el primer artículo de este boletín.

Con respecto al fortalecimiento de la gobernanza forestal, el Consejo Directivo del Serfor fue instalado el 2017, siendo su primera acción la convocatoria del concurso público para la elección del Director Ejecutivo del Serfor, la misma que fue declarada desierta. En noviembre de este año, se ha lanzado la segunda convocatoria⁸.

Este año, DAR se avocó a apoyar el proceso participativo para la Adecuación del RCTCUM a la Ley Forestal⁹, la Reglamentación de la Ley Marco sobre Cambio Climático, la reactivación de las Mesas REDD+ de Loreto y Ucayali, apoyo técnico a la actualización de las estrategias regionales de cambio climático de las mismas regiones, con información del Sistema de Estimación de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero¹⁰, recientemente actualizado al 2016. Además, DAR fue delegado por el Grupo REDD+, como representante titular de sociedad civil ante el Comité Consultivo del Proyecto DCI-PNUD¹¹.

6. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aceptan-cooperacion-financiera-no-reembolsable-del-bid-para-resolucion-ministerial-no-378-2018-ef52-1709146-1/>

7. <http://www.minam.gob.pe/cambioclimatico/gtm/>

8. <https://www.dar.org.pe/noticias/empieza-el-concurso-publico-para-aplicar-a-la-direccion-ejecutiva-del-serfor/>

9. <https://www.dar.org.pe/noticias/minagri-pre-publico-la-propuesta-de-adequacion-del-reglamento-de-clasificacion-de-tierras-por-su-capacidad-de-uso-mayor/>

10. <http://pe.seeg.world/>

11. "Preparando el camino para la plena implementación de la Fase de II"

Carreteras y deforestación en el Perú

[1era Entrega]

*APORTES PARA EL ENTREGABLE 2 DE LA DCI – PARTE I:
CARRETERAS RURALES O VECINALES (*)*

Escriben: Ricardo Pérez Bailón y Rocío Vásquez Jara



Foto: Lawrence Baulch

El Grupo de Trabajo Multisectorial sobre NDCs

Luego de la ratificación del Acuerdo de París, el Perú conformó su Grupo de Trabajo Multisectorial sobre NDC (GTM-NDC) mediante Resolución Suprema N°005-2016-MINAM, el mismo está conformado por 13 ministerios más el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (Ceplan). Este 2018 ha sido un año clave para el Grupo, ya que finalmente se presentará el reporte final con las medidas de adaptación y mitigación al cambio climático con las que se espera cumplir con las NDC del país. Los resultados de todo este trabajo se han venido difundiendo en algunas reuniones de trabajo que diferentes espacios de sociedad civil solicitaron durante el año y mediante presentaciones del Grupo a los representantes de sociedad civil que participaron de sus reuniones formales, en la Comisión Nacional sobre Cambio Climático.

Serían en total, 61 medidas propuestas, distribuidas entre los seis sectores de emisiones definidos por el GTM-NDC, para enfrentar la reducción de las emisiones del país y lograr las metas asumidas.

Medidas de mitigación propuestas por los sectores de gobierno en las NDC de Perú

SECTOR DE EMISIONES GEI								
Sector gubernamental	Agricultura	USCUSS	Energía	Procesos Industriales	Transporte	Desechos	TOTAL	
<u>MINAGRI</u>	6	5	?	-	-	-	11	
<u>MINAM</u>	-	2	-	-	-	5	7	
<u>MINEM</u>	-	?	13	-	-	-	13	
<u>MINEM / MIDIS</u>	-	-	1	-	-	-	1	
<u>MINEM / MTC</u>	-	-	-	-	5	-	5	
<u>MTC / MINEM</u>	-	-	-	-	1	-	1	
<u>MTC</u>	-	?	-	-	8	-	8	
<u>MVCS</u>	-	-	4	-	-	4	8	
<u>PRODUCE</u>	-	-	4	2	-	1	7	
TOTAL	6	7	22	2	14	10	61	

Fuente: Minam, 2018.

El resultado es nuestro. Estudio sobre carreteras y deforestación. DAR

Las medidas de mitigación para cumplir la NDC en el sector Uso de suelo, Cambio de uso de suelo y Silvicultura (Uscuss)

A la fecha, sabemos que para el sector Uscuss, se habrían dispuesto siete medidas: cinco a cargo del Minagri, a través del Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (Serfor) y dos a cargo del MINAM, a través del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas (Sernanp) y del Programa Nacional de Bosques y Cambio Climático (PNBCC).

Nos parece importante señalar que serán estas siete medidas las encargadas de cumplir con la meta de deforestación neta 0 para el año 2030¹². También debemos decir que estas medidas deben ser revisadas como mínimo cada cinco años, según lo dispuesto en el Acuerdo de París¹³.



Fuente: MINAM, octubre 2018

Fotos (Izquierda a derecha.): DAR, Juan Tizcareño, Sistemas agroforestales y USI

12. Declaración de Nueva York Sobre los Bosques: http://www.undp.org/content/dam/undp/library/Environment%20and%20Energy/Forests/New%20York%20Declaration%20on%20Forests_DAA.pdf

13. <http://finanzascarbono.org/accion-climatica/contribuciones-determinadas-a-nivel-nacional/>

Como se sabe, el sector Uscuss genera la mayor parte de las emisiones del país, según el más reciente Inventario Nacional de GEI de 2012 (MINAM 2016), este sector representa el 51% de las emisiones nacionales, de las cuales la deforestación constituye la principal fuente de emisiones, representando el 92% del total de emisiones del Sector Uscuss.

En consecuencia, el punto de partida que debió dar inicio a esta discusión, sobre la identificación de medidas para el sector Uscuss, era un análisis detallado de los drivers de deforestación y degradación de bosques, para así asegurar que las medidas a tomar realmente puedan subvertir sus dinámicas, mitigando o revirtiendo sus impactos negativos.

Recordemos que la Estrategia Nacional de Bosques y Cambio Climático (ENBCC) ya identifica cuáles son estos drivers a nivel nacional (aunque con mayor énfasis para la región amazónica). En consecuencia, correspondía al GTM-NDC identificar cuáles son los sectores con responsabilidades regulatorias y de promoción de actividades identificadas como drivers de deforestación, cuáles son a su vez las responsabilidades de los gobiernos regionales en la implementación de estas políticas, para finalmente pasar a un análisis detallado de las relaciones de causalidad que configuran estos drivers¹⁴.

Sin embargo, al revisar las medidas propuestas para el Sector Uscuss observamos que todas ellas, están dirigidas a reducir las emisiones vinculadas al manejo forestal, mas no a atacar los drivers de deforestación identificados en la ENBCC.

Recordemos que el sector Uscuss abarca dos subsectores. El primero: "Cambios en la biomasa y otros stocks leñosos", representa sólo el 8% de las emisiones del sector¹⁵, está compuesto por las emisiones y capturas de GEI relacionadas con plantaciones forestales, sistemas agroforestales, producción de madera e incendios forestales. En contraste, el subsector "Conversión de Bosques a otros usos", compuesto por las emisiones asociadas a deforestación emite el 92% restante.

Se puede concluir, entonces, que el 100% de las medidas de mitigación del sector Uscuss, estarían destinadas a combatir únicamente el 8% de sus emisiones totales, a través de actividades como el manejo forestal, plantaciones, la conservación en áreas naturales protegidas y la implementación de sistemas agroforestales.

14. <https://www.serfor.gob.pe/wp-content/uploads/2016/03/Interpretacion-de-la-dinamica-de-la-deforestacion-en-el-Peru-y-lecciones-aprendidas-para-reducirla-1.pdf>

15. Ingei 2012.

De todo lo dicho anteriormente, la primera conclusión es la evidente necesidad del involucramiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) en las medidas de mitigación del Sector Uscuss a fin de reducir el impacto de las carreteras como drivers de deforestación. Sin embargo, es necesario tener una visión más detallada del panorama normativo-institucional que rodea a la gestión de las carreteras en el Perú.

El primer factor que hay que tomar en cuenta es la conformación del Sistema Nacional de Carreteras (Sinac), integrado por la Red Vial Nacional, la Red Vial Regional y la Red Vial Vecinal o Rural. La longitud total del Sistema es de 151,564 km. De este total, el 63% (96,039 Km) corresponde a caminos vecinales. De acuerdo al Reglamento de Jerarquización Vial (D.S. N° 017-2007-MTC), el mantenimiento y la gestión de esta Red Vial Vecinal es responsabilidad de los gobiernos locales; aunque es importante señalar que según este mismo Reglamento, los gobiernos locales pueden delegar la gestión de ciertos tramos de la Red Vial de su competencia mediante convenios de cooperación¹⁶.

Por su parte, el Banco Mundial (BM) señala que tres de los principales problemas en la gestión de las carreteras en el país son: a) Su desconexión con los veinte corredores logísticos y dos ejes estructurales establecidos por el MTC; b) La falta de sostenibilidad del financiamiento que se requiere para su mantenimiento; c) las debilidades institucionales que impiden asegurar el desarrollo local sostenible¹⁷.

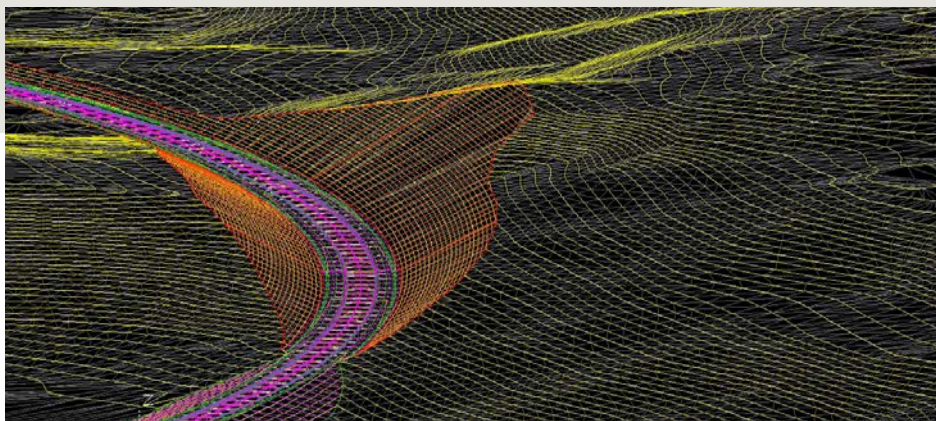


Foto:
GIS Portfolio -
Jake Lund

16. Datos al año 2015, tomados de: Peru - Subnational Transport Support Program Project: Environmental assessment : Marco de relacionamiento con pueblos indígenas: <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/120471468145192933/Marco-de-relacionamiento-con-pueblos-ind%C3%ADgenas>

17. Ibid.

Intervenciones previas en caminos rurales: ¿Hacia donde se han dirigido las mejoras?

El mayor impulso a la construcción y el mejoramiento de la Red Vial Rural ha venido del BM y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Según esta última institución financiera, desde el año 1995 se han financiado programas de apoyo a la rehabilitación de 16,000 km de caminos rurales¹⁸.

Más aun, indica que los resultados obtenidos han logrado la consolidación del Programa de Ventana de Desarrollo Local (VDL) y que evaluaciones de impacto independientes muestran que el apoyo brindado ha contribuido a la reducción de la pobreza extrema por necesidades básicas insatisfechas¹⁹. Todo esto a través de Provias Nacional, entidad adscrita al Viceministerio de Transportes, la cual ha sido la responsable de implementar todos estos proyectos en el marco de sus objetivos institucionales. La continuidad de estos esfuerzos se ha visto reflejada en el nuevo Programa de Apoyo al Transporte Subnacional que se viene implementando desde el 2015 y que cerrará en el 2021, con un presupuesto total de US\$ 600 millones. De los cuales, US\$ 50 millones provienen de la cooperación del BM y el BID; y US\$ 550 millones proceden del presupuesto público. Una suma que equivale a casi el doble de lo comprometido en la Declaración Conjunta de Intención entre Perú, Noruega y Alemania (DCI) y que coincidentemente también inició su implementación en el 2015.



Foto:
Ronald
Suarez

18. <https://bankinformationcenter.org/en-us/update/new-report-on-world-bank-lending-in-peru-not-seeing-the-forester-the-trees>

19. <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=39630988>

Distintas miradas, un solo territorio: Formas de intervención y carreteras rurales

Los párrafos anteriores encierran tanto vacíos como oportunidades para reducir la deforestación asociada a la construcción de las carreteras en el país, y el cumplimiento de nuestros compromisos climáticos.

En primer lugar, todo parece indicar que existen dos diagnósticos paralelos en cuanto a los impactos de las carreteras en el territorio. El primero de ellos, liderado por el MTC, materializado en la actuación de Provias Nacional, con el apoyo del BM y el BID; que hace un análisis general aplicado a todas las carreteras rurales del Perú, sin hacer distinciones entre sus impactos en diferentes regiones o ecosistemas, ni considerar la gravedad de la problemática que significa la superposición de sus proyectos viales sobre usos y derechos otorgados sobre la tierra²⁰.

El segundo diagnóstico, liderado por el MINAM, con apoyo de la DCI, nos habla de las carreteras como catalizadores de actividades informales e ilegales y de una agricultura poco rentable y poco sostenible, por ocurrir en suelos de aptitud forestal, no agrícola²¹.

Ambas aproximaciones coinciden en que la construcción y el mejoramiento de carreteras gatillan una serie de actividades económicas, empero se necesitan de ciertas condiciones para que estas oportunidades sean aprovechadas por las comunidades locales, asentadas en sus ámbitos de influencia, evitando que se conviertan en vías de entrada para la ocupación informal y desordenada del territorio, más aún de actividades como la tala o la minería ilegales.

Foto:
Google
Earth



20. <http://documentos.bancomundial.org/curated/es/120471468145192933/Marco-de-relacionamiento-con-pueblos-ind%C3%ADgenas>

21. Estrategia Nacional de Bosques y Cambio Climático.

Oportunidades sobre la mesa: Proyectos, políticas y financiamiento para mejorar la gestión de carreteras en la Amazonía

La Ley Marco de Cambio Climático (LMCC) incluyó, en su 2da Disposición Complementaria Final, que "El Ministerio del Ambiente, en coordinación con la autoridad competente del SEIA, dispone la incorporación del análisis del riesgo climático y vulnerabilidad, así como la identificación de medidas de mitigación y adaptación al cambio climático en la evaluación de los proyectos de inversión sujetos al SEIA".

Además, en medio del proceso participativo, en la llamada versión 0.5 del Reglamento de la LMCC, publicada a la mitad del proceso Dialoguemos, esta disposición se reglamentaba:

"De igual manera, bajo el mismo plazo y modo, el MINAM emite las guías y lineamientos para la incorporación progresiva del análisis del riesgo climático y vulnerabilidad en el proceso de evaluación del impacto ambiental, a fin de que los titulares de dichos proyectos de inversión incluyan en los estudios ambientales, así como en sus respectivas modificaciones y actualizaciones, el Plan de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático".

Cómo se puede leer, esta versión de reglamento disponía no sólo el análisis del riesgo climático y vulnerabilidad, sino la elaboración de un Plan de Mitigación y Adaptación al Cambio Climático, al interior de los instrumentos de gestión ambiental; haciendo que estos planes se vuelvan de cumplimiento obligatorio, y pasibles de fiscalización ambiental de parte del OEFA.

Luego, la nueva redacción del Reglamento que fue prepublicada por el MINAM sólo menciona el concepto gestión cuando se refiere al "riesgo ante los efectos del cambio climático"; cuando habla de las medidas de adaptación y de mitigación solo hace referencia a la necesidad de su "identificación".

Aun así, la oportunidad se esboza con claridad. Al incluirse el concepto de mitigación podemos pensar en una gestión ambiental que considere el efecto de los proyectos inversión en las emisiones de GEI del país y nuestras NDC.

Para hacer de esto una realidad, durante la futura implementación del Reglamento de la Ley de Cambio Climático, sería necesario que MINAM como rector del SEIA brinde los lineamientos necesarios a la Dirección General de Asuntos Socioambientales (DGASA) y a todas las otras entidades que componen en SEIA para que incluyan los análisis de riesgo climático y vulnerabilidad en las diferentes categorías del EIA, considerando sus complejidades.

Conociendo más sobre la gestión ambiental en carreteras

Los proyectos de carreteras vecinales, pueden ser de mejoramiento (pavimentación, mantenimiento y similares) o de construcción. Si se trata de un proyecto de mejoramiento, el proponente (el gobierno regional o local) envía el expediente a la Dirección General de Asuntos Socioambientales (DGASA) del MTC para su certificación²². Esto es así porque el Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transporte cuenta con Categorías de Clasificación Anticipada para estudios de impacto ambiental. En este caso, la evaluación y la fiscalización son entera responsabilidad de la DGASA. Si el proyecto es de construcción, el proponente debe presentar una solicitud de clasificación con una Evaluación Ambiental Preliminar (EVAP) ante el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (Senace). Luego, esta entidad evalúa y determina la clasificación final. Si se determina que se trata de una Declaración de Impacto Ambiental (DIA), se aprueba inmediatamente. Si se trata de un Estudio Ambiental Semidetallado (EIA-sd), el proponente presenta el Estudio a la DGASA. Los Estudios de Impacto Ambiental detallados (EIA-d) se deben presentar al Senace²³. Por su parte, la labor de supervisión y fiscalización del DIA y el EIA-sd, siempre recae sobre la DGASA²⁴.

Para continuar esbozando una aplicación de criterios de mitigación que realmente nos sirva para combatir la deforestación, presentamos la opinión técnica que el Senace envió al Minam acerca del Reglamento de la LMCC²⁵. Para esto presentamos un cuadro comparativo, dónde proponemos algunas primeras aproximaciones acerca de cómo incluir criterios para evitar el aumento de emisiones por deforestación en proyectos de carreteras:

22. Excepto en San Martín, Piura y Arequipa. Las funciones de Certificación Ambiental ya han sido transferidas en el caso de estos Gobiernos Regionales.

23. Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles.

24. Reglamento de Protección Ambiental del MTC.

25. https://www.dar.org.pe/wp-content/uploads/2018/11/SAIP-5255-2018_Anexo_Comentarios-y-Aportes-1.pdf

OPINIÓN TÉCNICA DEL SENACE	PROPUESTA DAR
<p>Descripción del Proyecto: Describir cualitativamente por cada una de las etapas del proyecto (construcción, operación y mantenimiento/cierre): i) la vulnerabilidad del proyecto frente al cambio climático y ii) la influencia del proyecto en la vulnerabilidad de la zona</p>	<p>Descripción del Proyecto: Describir cualitativamente por cada una de las etapas del proyecto (construcción, operación y mantenimiento/cierre): i) la vulnerabilidad del proyecto frente al cambio climático, ii) la influencia del proyecto en la vulnerabilidad de la zona y iii) La estimación del aumento de las emisiones producidas durante el ciclo del proyecto.</p>
<p>Línea Base Ambiental: Describir la situación sin proyecto, incluyendo áreas/ecosistemas, recursos y comunidades vulnerables al cambio climático, previo a la implementación del proyecto.</p>	
<p>Caracterización/Evaluación de impacto Ambientales: Caracterizar los principales impactos y riesgos ambientales del proyecto en la vulnerabilidad de la zona, comparando la línea base con la situación del proyecto.</p>	<p>Caracterización/Evaluación de Impacto Ambientales: Caracterizar los principales impactos y riesgos ambientales del proyecto en la vulnerabilidad de la zona y su potencial de captura de carbono, comparando la línea base con la situación del proyecto.</p>
<p>Plan de Manejo Ambiental: Describir las medidas de adaptación y reducción de la vulnerabilidad ante los impactos identificados del cambio climático, así como medidas de reducción de riesgos.</p>	<p>Plan de Manejo Ambiental: Describir las medidas de adaptación y reducción de la vulnerabilidad ante los impactos identificados del cambio climático, así como medidas de reducción de riesgos y las medidas para la mitigación de emisiones del GEI producidas por los impactos directos e indirectos del proyecto.</p>
<p>Plan de Vigilancia: Detallar cómo se realizará el monitoreo, es decir, cómo se monitorearán las medidas de adaptación propuestas.</p>	<p>Plan de Vigilancia: Detallar cómo se realizará el monitoreo, es decir, cómo se monitorearán las medidas de adaptación y mitigación propuestas.</p>
<p>Plan de compensación Ambiental: Describir las acciones de compensación ambiental previstas, considerando también la gestión de riesgos en el contexto de cambio climático</p>	<p>Plan de Compensación Ambiental: Describir las acciones de compensación ambiental previstas, considerando también la gestión de riesgos en el contexto de cambio climático y medidas para la compensación del aumento de emisiones causadas por los impactos directos e indirectos del proyecto.</p>
<p>Plan de Contingencia: Describir las acciones de contingencia en el caso que fenómenos climáticos puedan afectar.</p>	

Un dato importante es que la GIZ, a través de su programa Proambiente²⁶ viene colaborando con el Senace en estos temas desde hace mucho. Justamente, este año se ha anunciado la publicación de nuevos términos de referencia de estudios ambientales para carreteras, para el mes de diciembre²⁷. La pregunta importante es si la Cooperación Alemana, parte de la DCI, ha incluido ya estos nuevos desafíos en la elaboración de estos términos de referencia.

Por último, sabiendo que casi todas las carreteras rurales en el Perú están ya construidas, y que muy probablemente pasen varios años antes de poder tener un sistema vial verdaderamente planificado en la Amazonia, tenemos que pensar en cómo mitigar lo que ya está ocurriendo.

Aquí podríamos tomar la experiencia de Provías con su Programa de Ventana de Desarrollo Local. *Proyecto Especial diseñado el 2001 para dar sostenibilidad a las inversiones viales efectuadas en el país a partir de 1995, mediante la promoción de la complementariedad de la infraestructura vial departamental, y rural, con iniciativas económico productivas y de otro tipo (género, inclusión social) dentro de una política de desarrollo orientada a eliminar la pobreza, y sobre todo la pobreza extrema, en las comunidades rurales del país*²⁸.

Como dijimos, líneas arriba este programa tiene resultados interesantes y cuenta con el respaldo técnico del BM y el BID. Aunque es verdad que al parecer no cuenta con ninguna de las consideraciones con respecto a deforestación que hemos descrito, se trata fundamentalmente de un modelo de gestión de proyectos de desarrollo asociados a carreteras. EL GTM-NDC cuenta aquí con un modelo, financiamiento y presupuesto suficiente para empezar a hacer las sinergias que se necesitan. Aquí, el Entregable 2 de la DCI tiene que un potencial tremendo para plantear las rutas más cortas a seguir.

*Las convergencias están
sobre la mesa. Empecemos a
sumar esfuerzos en serio.*

[1] Este artículo será el primero de nuestra serie de publicaciones sobre carreteras y deforestación.

26. http://www.proambiente.org.pe/noticia_notas.php?id=199&aid=0&pagina=9

27. <https://gestion.pe/economia/nuevos-terminos-referencia-estudios-ambientales-carreteras-saldran-seis-meses-235216>

28. <http://revistas.unitru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/573/534>

Con el apoyo de:



Embajada Británica
Lima



Rainforest Foundation
Norway