**La Evaluación Ambiental Estratégica en la planificación de proyectos hidroviarios en la cuenca Amazónica: Lecciones desde el caso Proyecto Hidrovia Amazonica.**

**I. Justificación**

En el marco de la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA), impulsado por los gobiernos sudamericanos en el 2000, que tuvo como objetivo “*impulsar la integración y modernización de la infraestructura física bajo una concepción regional del espacio suramericano*”, se definió en el 2007 los lineamientos generales de la Evaluación Ambiental y Social con Enfoque Estratégico (EASE). Esta, como herramienta de planificación en materia ambiental debería ser aplicada a los proyectos o grupos de proyectos en el marco de esta iniciativa regional; también desde el 2007, con el respaldo de la Corporación Andina de Fomento (CAF), se iniciaron talleres de capacitación a funcionarios públicos de países sudamericanos.

Sin embargo, el documento metodológico de la EASE, de adopción voluntaria por los tomadores de decisiones, y que fue desarrollado y publicado por la CAF recién en el 2010[[1]](#footnote-1), tenía más un enfoque económico que de planificación ambiental. En su introducción la CAF afirmaba: “*La metodología EASE-IIRSA ha sido concebida como instrumento práctico, cuya aplicación puede proveer a los tomadores de decisiones de una evaluación rápida y de bajo costo*”.

En el marco de la estrategia que los Gobiernos de los países de la cuenca amazónica vienen implementando para cerrar sus brechas de infraestructura, desde la década pasada vienen siendo promovidas de forma agresiva las Asociaciones Público Privadas (APP), como mecanismo para aprovechar las mejores capacidades técnicas y de gestión del sector privado. Sin embargo, la práctica ha demostrado, que el uso de APP en la región, sobre todo en los casos de Colombia y Perú, ha replicado varios vicios atribuidos a un modelo de inversión tradicional de obras públicas. Entre ellos, los sobre costos y la falta de incorporación de criterios de sostenibilidad ambiental y social en la planificación y formulación de proyectos.

Por otro lado, el rol de empresas chinas en sectores estratégicos como proyectos de infraestructura y energéticos en la región, se ha fortalecido. Un aspecto a resaltar sobre esto es que dichas empresas provienen de un contexto que se caracterizaría por una gestión ambiental menos rigurosa que la observada en Sudamérica si se consideran los hallazgos de una reciente comparación en cuanto a la gobernanza en el proceso de aprobación de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA)[[2]](#footnote-2). Entre ellos, se tiene que el propio Ministerio del Ambiente chino reconoce que un 40% de una muestra de consultoras chinas especializadas en realizar EIA, presentan bajos estándares de trabajo y gestión.

De los países que integran la cuenca amazónica solo dos (Colombia y Brasil), tienen un Plan Nacional de Infraestructura (PNI) y muy pocos ha implementado EAE en el marco de planes, políticas y programas. En el caso del Perú, las EAE que se dieron para el sector transporte fueron enfocados no a planes políticas y programas, sino a proyectos, como es el caso de la EAE de la Interoceánica Sur y la EAE de la carretera IIRSA Norte, lo cual no permitió que se use el instrumento de una manera óptima. De la misma manera se desarrolló, en el caso Colombia.

A su vez, en la actualidad, el Perú viene elaborando su Plan Nacional de Infraestructura sin que se cuenta con una EAE. Por otro lado, Bolivia ha elaborado una EAE para un Plan de Desarrollo de la Cuenca, en este caso del río Madera[[3]](#footnote-3).

En este contexto es que resulta necesario enmarcar las propuestas de proyectos de hidrovías que comprometen importantes ríos amazónicos en Perú, Colombia, Brasil y Bolivia, y la necesidad de realizar EAE a los planes de transporte hidroviario.

Mientras que los PNI identifican brechas de infraestructura verticales (con referencia a países modelo) y horizontales (en función a un horizonte de tiempo), con el fin de listar un conjunto de proyectos prioritarios que garanticen la provisión de servicios públicos fundamentales y potenciar la competitividad de un país, la EAE es un proceso participativo de planeamiento, que busca prevenir las implicancias negativas en lo ambiental, así como conocer los flujo o tendencias de desarrollo, producto de las decisiones de políticas, planes y programas.

Colombia, ha desarrollado una EAE a su Plan Maestro de Transporte Intermodal[[4]](#footnote-4), el cual sin embargo aporta poco análisis y recomendaciones para los proyectos de hidrovías que contempla. En el caso de Brasil, las EAE que han sido realizadas están más enfocadas a llenar los vacíos de los EIA y su metodología de evaluación resulta de una adaptación de los procedimientos propios de los EIA[[5]](#footnote-5). No existe a la fecha alguna EAE que aborde los casos de proyectos binacionales de hidrovías como la del río Putumayo.

En el caso del Perú, si bien de acuerdo a la Ley 27446, Ley del Sistema de Evaluación Ambiental - SEIA y su reglamento, es obligatorio que se realice una EAE para todo plan, política y programa. A la fecha la única EAE aprobada es la EAE del Plan de Desarrollo Concertado de Loreto – PDRC del Gobierno regional de Loreto, el mismo que incluyó dentro de su análisis proyectos de infraestructura. Sin embargo, a la fecha no existe una EAE que permita evaluar a un Plan Nacional de Infraestructura, ni a un Plan Nacional de Transporte; y menos existe una EAE de un Plan Nacional Hidroviario. Pese a ello, en Perú se viene avanzando con el proyecto Hidrovía Amazónica, el primero de este tipo en el país, sin que existe una EAE, ni un marco legal que asegure y garantice la no vulneración de derechos de los pueblos indígenas y un medio ambiente sano.

Por ello, esta investigación tomará como caso emblemático la Hidrovía Amazónica, para analizar las falencias y vacíos en la planificación de proyectos hidroviarios en el Perú con impacto en la cuenca amazónica, e identificar la oportunidad de la promoción de una EAE en el desarrollo de políticas, planes y programas de transporte en la Amazonia.

**II Objetivo General**

Generar una propuesta para la elaboración de una EAE en el sector transportes, sub sector hidroviario en la Amazonía peruana.

**III Objetivos Específicos**

Se plantean los siguientes objetivos específicos:

1. Explicar las características generales del proceso de planificación de proyectos de transporte fluvial en la cuenca Amazónica del Perú
2. Explicar las características de las EAE que deberían ser incluidos en los planes de transporte en el Perú.
3. Analizar el caso del Proyecto Hidrovía Amazónica como parte de la planificación del sector transporte: Estándares ambientales, sociales, posibles impactos.
4. Comparar los aspectos generales de las EAE en el sector transportes de los países de la región con buenas prácticas internacionales de países de la OECD.
5. Recomendar y promover las EAE en el sector transportes, subsector fluvial en la Amazonía peruana, priorizando la presentación de estas ante la OECD.

**IV. Metodología**

Cuantitativa-explicativa

**V. Estructura**

1. Introducción
2. Antecedentes de la investigación
3. Marco conceptual
4. Capítulo I

4.1. Características generales del proceso de planificación de proyectos de transporte fluvial en la cuenca amazónica del Perú.

5. Capítulo II

5.1. Características de las EAE que deberían ser incluidos en los planes de transporte del Perú.

6. Capítulo III

6.1. El caso del Proyecto Hidrovía Amazónica como parte de la planificación del sector transporte en el Perú.

7. Capítulo IV

7.1. La EAE del sector transportes en LAC y las buenas prácticas de países de la OECD

8. Recomendaciones para promover las EAE en el sector transportes, subsector fluvial en la Amazonía peruana.

**VI.** **Cronograma**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Actividad | Mayo | Junio | Julio | Agosto | Set | Oct | Nov | Dic |
| Regional |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Gestión del conocimiento |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Elaboración de un Análisis de la planificación y EAE de transporte (principalmente fluvial): Caso Hidrovía Amazónica. |  | x | X | x | x |  |  |  |

1. <http://publicaciones.caf.com/media/1242/metodologia_ease_iirsa.pdf> [↑](#footnote-ref-1)
2. “Environmental Impact Assessment of Infraestructure Projects: A Governance Perspective”, Chi, et al, Journal of Environmental Planning and Management, 2015 [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://www.eia.nl/docs/mer/diversen/armado_libro_eae.pdf> [↑](#footnote-ref-3)
4. <http://www.minambiente.gov.co/images/AsuntosambientalesySectorialyUrbana/pdf/Evaluaci%C3%B3n_Ambiental_Estrategica/EAE_del_PMTI__-_Documento_DEF_280817.pdf> [↑](#footnote-ref-4)
5. <http://file.scirp.org/Html/18-6702021_38690.htm> [↑](#footnote-ref-5)