

CARTILLA
INFORMATIVA

Hidrovia Amazónica: ¿Buen negocio para el Perú?

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

EDICIÓN 2020



Con el apoyo de:



CARTILLA INFORMATIVA

Hidrovia Amazónica: ¿Buen negocio para el Perú?

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

AUTORES:

Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana – AIDSESP.
Organización Regional de los Pueblos del Oriente – ORPIO.
Coordinadora Regional de los Pueblos Indígenas – CORPI.
Organización Regional Aidesep Ucayali – ORAU.
Derecho, Ambiente y Recursos Naturales – DAR.
Coalición Regional por la Transparencia y la Participación.

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

DISEÑADO E IMPRESO POR:

Nauttica Media Design S.A.C.
Calle Las Malvas 163 Urb. Los Recaudadores, Salamanca, Ate, Lima - Perú
Teléfono: 511- 692 1503
Correo electrónico: nautticamedia@gmail.com

FOTO DE PORTADA:

Rolando Mondragón / DAR

Tercera edición: Marzo 2020, consta de 1000 ejemplares
Impresión: Octubre 2020

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2020-03280.

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.

Este documento fue producido con el apoyo de Gordon and Betty Moore Foundation, Rainforest Norway Foundation (RFN), U.S. Agency for International Development (USAID) y World Wildlife Fund (WWF).

El contenido de la misma es responsabilidad exclusiva de AIDSESP, ORPIO, CORPI, ORAU, Derecho, Ambiente y Recursos Naturales y la Coalición Regional por la Transparencia y la Participación; y en ningún caso debe considerarse que refleja los puntos de vista de Gordon and Betty Moore Foundation, Rainforest Norway Foundation (RFN), U.S. Agency for International Development (USAID) y World Wildlife Fund (WWF).



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; los incumplimientos de los acuerdos de la consulta previa; y los débiles estándares sociales y ambientales que han 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 las organizaciones indígenas AIDSESP, ORPIO, CORPI y ORAU, así como la Asociación Civil DAR y la Coalición Regional por la Transparencia y la Participación.

¿En qué consiste el proyecto Hidrovia Amazónica?

El proyecto Hidrovia Amazónica es un proyecto promovido por el gobierno peruano, como parte de la cartera de proyectos de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional – IIRSA, que desde el 2008 pasó a llamarse UNASUR, y que viene siendo promovido por su consejo de planeamiento (COSIPLAN).

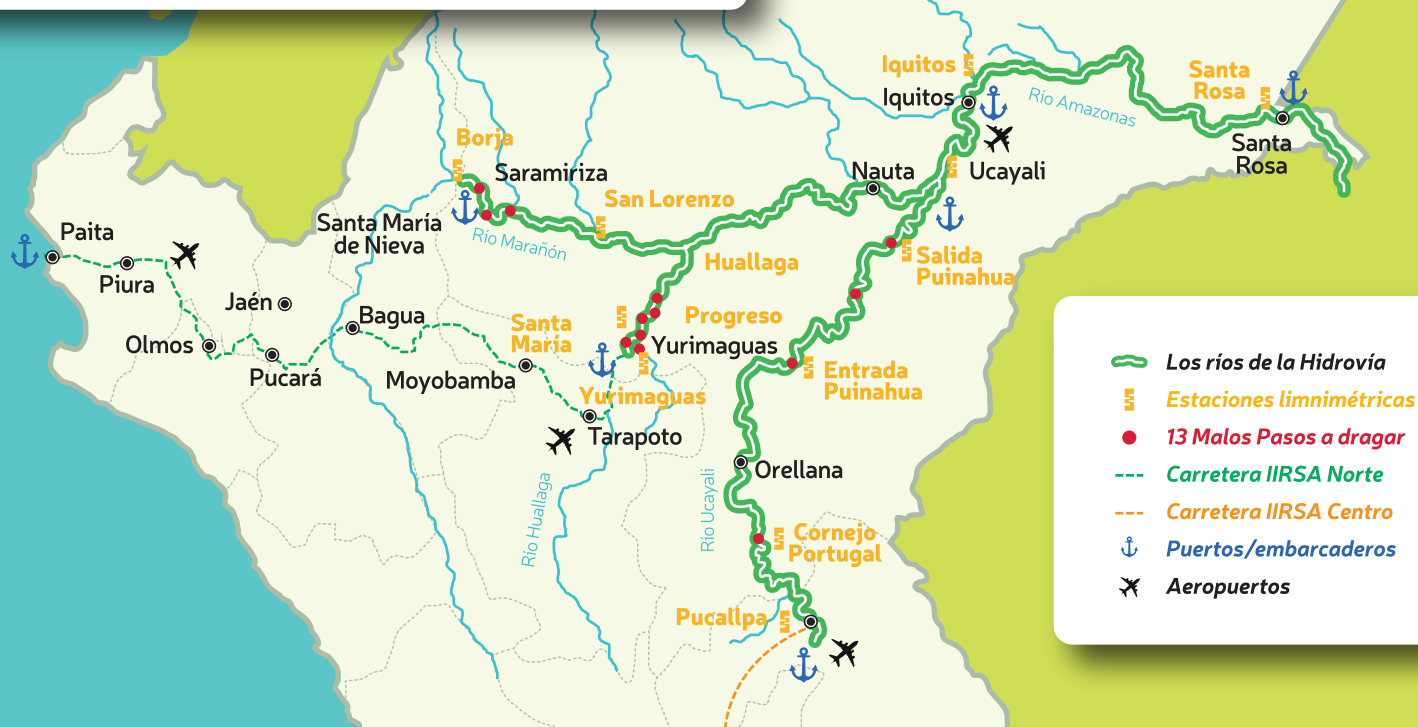
El proyecto tiene como objetivo el acondicionamiento de la navegación en cuatro grandes ríos de la Amazonía peruana: Huallaga, Amazonas, Marañón y Ucayali; por un periodo de 20 años de concesión.

Los ríos de la Hidrovia

Ríos 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



Fuente: Proinversión. Elaboración propia

El acondicionamiento de la 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 S.A., conformado por la empresa peruana CASA Construcción y Administración S.A. (50%) y la empresa china SINOHYDRO Corporation Ltd (50%).

- CASA Construcción y Administración S.A. es una empresa peruana dedicada a la industria de la construcción, perteneciente al grupo empresarial Hidalgo e Hidalgo de Ecuador

Formó parte de la Concesionaria Puerto Amazonas S.A. (COPAM), quien construyó el puerto de Yurimaguas y actualmente es parte del proceso de investigación por el caso de corrupción del "Club de la Construcción"¹.

- Sinohydro Corporation Ltd es una empresa estatal china dedicada a la construcción de infraestructura.

Medios de comunicación y organizaciones internacionales la han asociado a graves impactos, como pérdida de biodiversidad (Represa Kamchay-Camboya)², alteración del clima por degradación forestal (Represa Bui- Ghana)³, violaciones los derechos humanos durante el reasentamiento (Kjibar-Sudán)⁴, afectación de la calidad de agua (Represa Patuca-Honduras)⁵ y accidentes laborales (Represa Coca Codo Synclair- Ecuador)⁶.



5

Foto: Rolando Mondragón / DAR

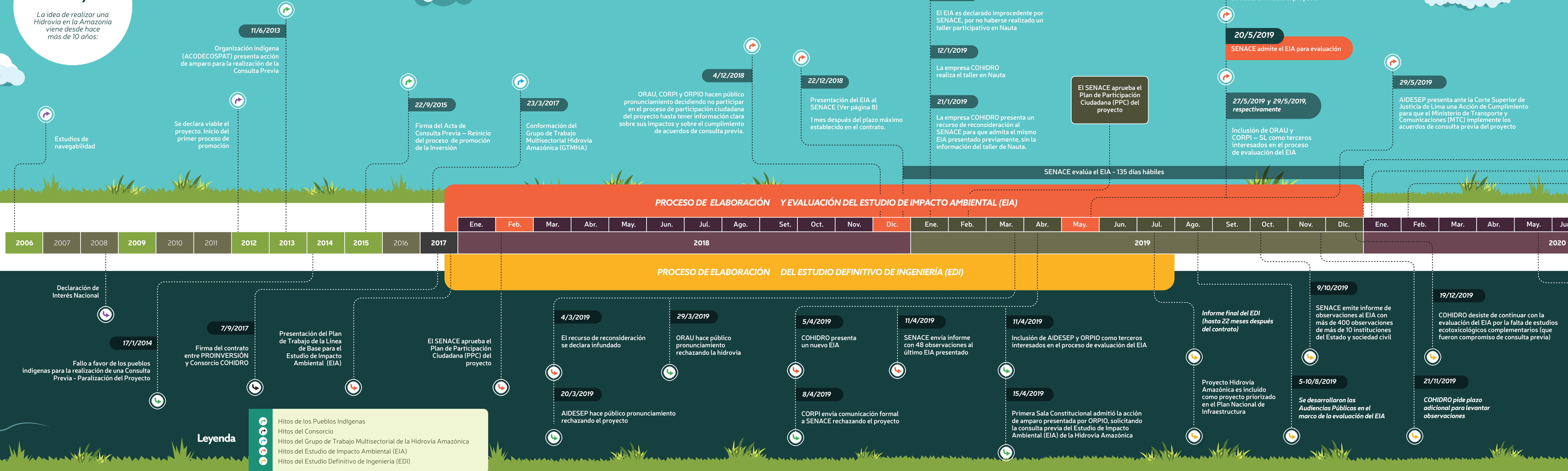
LINEA DE TIEMPO HIDROVÍA AMAZÓNICA

1. <https://www.americaeconomia.com/politica-sociedad/politica/fiscalia-de-peru-pide-investigar-penalmente-16-empresas-implicadas-en-el>
2. <https://www.phnompenhpost.com/national/hydro-standards-below-par-study-finds>
3. <https://www.internationalrivers.org/resources/bui-dam-ghana-3608>
4. <https://www.theguardian.com/world/2014/dec/12/sudans-anti-dam-movement-fights-the-flooding-of-nubian-culture>
5. https://www.washingtonpost.com/outlook/a-hidden-cost-of-corruption-environmental-devastation/2017/06/16/03f93cle-52b8-1le7-b064-828ba60fb98_story.html?hpid=hp_hp-top-table-main-environmental-devastation:homepage-link&hpid=hp_hp-top-table-main-environmental-devastation:homepage-link&utm_term=.7bae9e050b9a
6. <http://www.elcomercio.com/actualidad/coca-codo-sinclair-hidroelectrica-china.html>

LÍNEA DE TIEMPO HIDROVÍA AMAZÓNICA

¿En qué estado está el Proyecto?

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



Ficha de Proyecto

- Concesionario: **COHIDRO S.A.**, conformado por la empresa peruana CASA S.A. y la empresa china SYNOHIDRO Corporation Ltd
- Plazo de la concesión: **20 años**
- Inversión inicial: **\$95 millones**

Plazo estimado para la aprobación o desaprobación del EIA

15/01/2020

SENACE acepta desistimiento del EIA presentado por COHIDRO/ SENACE archiva el EIA

23/01/2020

Ministro de Transportes y Comunicaciones de Perú reafirma la vigencia del contrato del proyecto en declaraciones a medios de comunicación

13/02/2020

Ministerio de Transportes y Comunicaciones otorga la buena pro para la elaboración de estudios de ecotoxicología de los sedimentos al Consorcio Amazónica, conformado por PRW Ingeniería y Construcción S.A.C, Changjiang Institute of Survey, Planning, Design and Research Sucursal del Perú, y A & L Lab Sociedad Anónima Cerrada.

14/02/2020

Organizaciones indígenas reafirman su posición sobre la inviabilidad del proyecto Hidrovía Amazónica mediante Pronunciamiento público.

Jul.

Ago.

Set.

Oct.

Nov.

Dic.

2021

2022

Inicio de obras por un periodo de 24 meses de acuerdo a contrato

Finalización de estudios ecotoxicológicos (165 días calendario a partir de la buena pro para la elaboración de los estudios)

Inicio de Operaciones de acuerdo a cronograma del contrato

Acronimos

GTMHA:	Grupo de Trabajo Multisectorial de la Hidrovía Amazónica
EDI:	Estudio Definitivo de Ingeniería
EIA:	Estudio de Impacto Ambiental
PPC:	Plan de Participación Ciudadana

Estado actual del Proyecto

El Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI): Definirá las características técnicas del proyecto, detallando las áreas y volúmenes del dragado de sedimentos (que se sacarían del fondo de los ríos) y la ubicación de sus zonas de depósito (es decir, dónde se pondrían los sedimentos), entre otros.

El EDI está a cargo de COHIDRO.SA, que ha contratado a la empresa Royal Haskoning DHV para su elaboración, mientras que el MTC debe evaluar la información entregada y OSITRAN, como regulador del contrato, debe emitir una opinión sobre el mismo.

Este estudio debía presentarse ante el MTC en julio del 2019 (a 22 meses de la firma del contrato), no obstante, de acuerdo a la interpretación del contrato del MTC y el concesionario, el EDI no puede presentarse sin que el Estudio de Impacto Ambiental sea aprobado, por lo tanto, el EDI aún no se presenta y no es público.

Actualmente se han presentado cinco informes de avance; sin embargo, no se incorporó la información recopilada en estos avances en la elaboración del EIA del proyecto, principalmente en lo referente a las áreas de dragado.

Cabe señalar que los dos últimos informes de avance -especialmente importantes por contener información detallada sobre el dragado- han sido solicitados al MTC por organizaciones indígenas, el cual rechazó dicha solicitud, vulnerando su derecho a la participación y el acuerdo de consulta previa de socializar la información del EDI a las comunidades nativas en los talleres participativos del proyecto. Asimismo, no se dio información de los avances del EDI en las rondas de talleres de participación ciudadana ni en las audiencias públicas



FOTO: Rolando Mondragón / DAR

El Estudio de Impacto Ambiental (EIA): Prevé los impactos negativos del proyecto y las acciones para mitigarlos. Se debía presentar como máximo en noviembre de 2018 al SENACE. Sin embargo, el MTC acordó ampliar el plazo de presentación hasta el 22 de diciembre del mismo año.

La empresa presentó el EIA en esta fecha a pesar que le faltaba realizar un taller de participación ciudadana en la localidad de Nauta (Loreto), que en su fecha prevista inicialmente (30 de noviembre de 2018) se suspendió debido a que no se contaba con adecuado traductor de lengua kukama, entre otras observaciones.

Por ello, el 2 de enero de 2019 el SENACE declaró improcedente la solicitud de evaluación mediante RD N° 001-2019-SENACE-PE/DEIN. A pesar de ello, la empresa presentó un recurso de reconsideración el 22 de enero de 2019, el cual fue declarado infundado por el SENACE el 4 de marzo de 2019.

Todo ello suma como antecedentes de malas prácticas sociales, ya que no se incluyó los aportes de los ciudadanos asistentes al taller de Nauta en el EIA presentado.

Un mes después (4 de abril), la consultora presentó nuevamente un EIA, el cual fue formalmente admitido el 20 de mayo, luego de que la empresa subsanó observaciones relacionadas al cumplimiento de requisitos mínimos como los términos de referencia. A partir de ello se inició el proceso de evaluación, SENACE compartió el expediente para opinión de otras instituciones del gobierno con competencias en el proyecto, y

se realizaron las audiencias públicas como uno de los mecanismos de participación ciudadana.

Producto de ello, el 9 de octubre, SENACE emitió un informe con más de 400 observaciones como parte de la evaluación del proyecto, incluyendo 73 del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE), 60 de cumplimiento obligatorio de la Autoridad Nacional del Agua - ANA y del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas - SERNANP y 272 de otras diez instituciones públicas que analizaron el Estudio (Ministerio de Cultura, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de la Producción, Marina de Guerra, IMARPE, Autoridad Portuaria Nacional, Ministerio de Agricultura y Riego, Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre, Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, y la Dirección Regional de Producción Ucayali). Asimismo, se incluyeron los informes de observaciones enviados por sociedad civil.

Si bien luego de este informe, la concesionaria tenía un plazo de 30 días hábiles para subsanar observaciones, decidió pedir una extensión de plazo para ello. Es así que el 19 de diciembre de 2019, COHIDRO decidió desistir del proceso de evaluación del EIA, ya que no contaba con estudios complementarios para determinar si la presencia de sustancias tóxicas generaría impactos en los ecosistemas (estudios ecotoxicológicos). Cabe señalar, que esto se encontraba estipulado en los acuerdos de consulta previa del EIA del proyecto, así como en el Contrato y los TDR, y era una obligación del MTC desarrollarlos. Posteriormente, el 15 de enero, SENACE aprobó la solicitud de desistimiento, declarando concluido el procedimiento y dispuso el archivo del mismo.

Un aspecto resaltante del proceso fue que las organizaciones indígenas AIDSESEP, ORPIO, CORPI-SL y ORAU han sido incluidas como terceros interesados en el proceso de evaluación del EIA, con lo cual debían ser notificados de toda la información formal del proceso, pudiendo enviar formalmente cartas o informes adicionales, participar o solicitar audiencias, e incluso realizar acciones legales.

Las organizaciones indígenas AIDSESEP, CORPI-SL, ORPIO y ORAU han hecho públicos pronunciamientos en los cuales rechazan el proyecto debido a los riesgos a la seguridad alimentaria y derechos indígenas que traería, así como los incumplimientos a los acuerdos de la consulta previa.

Actualmente, el MTC ha otorgado la buena pro al Consorcio Amazónica, conformado por PRW Ingeniería y Construcción S.A.C, Changjiang Institute of Survey, Planning, Design and Research sucursal del Perú y A & L LAB Sociedad Anónima Cerrada. De acuerdo a los plazos estipulados (165 días) en el mes julio se estarían culminando los estudios.

Es importante señalar que el proyecto forma parte del listado de proyectos que impulsa el Plan Nacional de Infraestructura, y si bien el EIA ha sido desestimado, el proyecto y el contrato siguen vigentes.

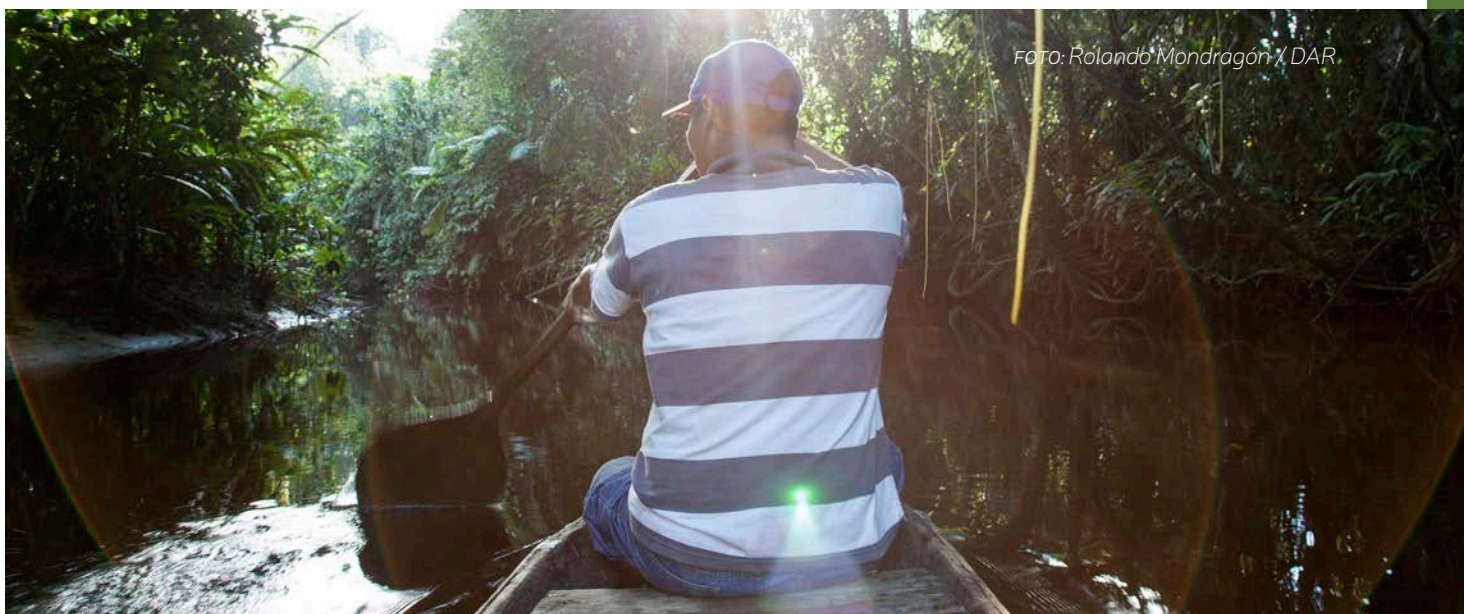
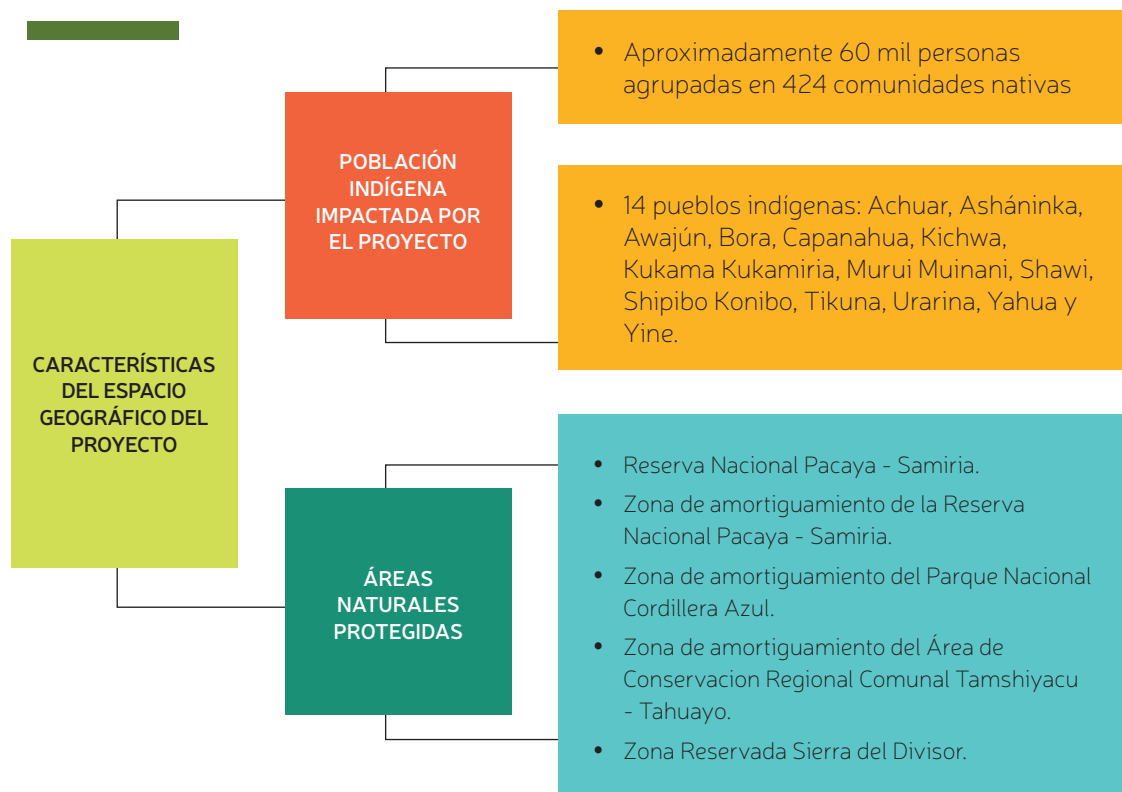


Foto: Rolando Mondragón / DAR

Características sociales y geográficas del Proyecto



Fuente: Proinversión. MINCU. Elaboración propia

Principales riesgos del proyecto Hidrovia frente a los derechos indígenas

Existen riesgos sociales y ambientales del proyecto. Entre los que más preocupan por su impacto a los derechos de los pueblos indígenas -tales como el derecho a la vida, salud, territorio e identidad cultural- se encuentran:

- **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 salud:** Por la probabilidad de que se remuevan sedimentos donde han existido derrames de petróleo, así como haberse encontrado en algunas áreas niveles de arsénico por encima de lo permitido.
- **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.

1

Recorte de la participación indígena: Se dejó fuera del EIA a 343 comunidades nativas

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.

2

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

En el 2015 se desarrolló una consulta previa como resultado de un proceso judicial, donde los pueblos indígenas (ACODECOSPAT, base de ORPIO) exigieron que se realice este proceso ante la negativa inicial del MTC. Los acuerdos de consulta previa se vinculan al contrato, a los Términos de Referencia para elaborar el Estudio de Impacto Ambiental, y a las políticas del sector Transporte. A continuación, analizaremos si los acuerdos de consulta previa han sido cumplidos en el Estudio de Impacto Ambiental.

Puntos críticos

- **Descripción de puntos críticos en relación al proyecto.** Se acordó que el EIA incluiría definiciones y caracterización de los denominados puntos críticos: áreas de dragado, ubicación de quirumas, caracterización del mijano. Esta información no se encuentra plenamente descrita en el EIA.
- **Áreas de dragado.** Hasta ahora no se ha definido cuántas son y dónde están las áreas de dragado. Así, se han realizado talleres informativos en dos rondas sin información clara sobre sus posibles impactos.

Aunque inicialmente se consideraran 13 áreas de dragado, el MTC ha afirmado que serían un mayor número. No tener identificadas claramente estas áreas no permite tener identificada claramente la magnitud de los impactos ni las medidas de mitigación necesarias
- **Quirumas.** No se ha identificado la ubicación y la cantidad de quirumas (troncos encallados en el río) que serían retiradas. Esto genera preocupación por cuestiones biológicas, ya que son puntos de reproducción de peces. Y también, preocupaciones culturales, porque son puntos clave para la cosmovisión de los pueblos indígenas.
- **Mijanos.** No se ha identificado a profundidad las características de la migración de peces, en relación a tiempos, estaciones, cantidades promedio y especies. Sin esta información no se puede mitigar adecuadamente los posibles impactos, pudiendo afectar la seguridad alimentaria de la población.

Componente físico

- **Sobre sedimentos, estudios ecotoxicológicos y metales pesados.** En relación a la calidad de sedimentos, en la consulta previa se acordó evaluar esto, sobre todo en las áreas de dragado y de depósito de sedimentos.

Si bien se incluye el muestreo en la información, se presentan dos problemas, hay puntos que sobrepasan los límites de concentración de metales pesados como el arsénico, pero no hay una estrategia clara para enfrentar esta situación. Y por otro lado, las muestras debieron hacerse en las áreas de dragado y de depósito de sedimentos, pero ambos no se definen aún en el EIA.

Elementos sociales y culturales

- **No se han incorporado saberes ancestrales en el EIA** según los acuerdos de consulta previa. El EIA no garantiza ni presenta una descripción y caracterización cultural plena de los pueblos indígenas, obviando profundizar el análisis sobre la relación de los pueblos indígenas con el río, con los recursos naturales y la gestión de estos desde su identidad.
- **Participación de sabios indígenas.** No se ha identificado suficientemente los conocimientos ancestrales de los sabios indígenas elegidos para el proyecto: según el EIA, solo se realizó 1 encuentro de interaprendizaje para el recojo de información cultural y de conocimientos ancestrales.
- **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 un proceso de capacitación, pero aún no se difunde un esquema, modelo o sistema de funcionamiento del Comité.
- **Abastecimiento de agua.** Es un acuerdo de consulta previa que se identificarían mecanismos para garantizar el acceso al agua durante las actividades de dragado. En el EIA presentado no se incluye este acuerdo.

Compromisos generales del MTC

- **Aún no se cuenta con el Reglamento de infracción y sanciones en materia ambiental para el transporte fluvial,** 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 dé seguridad sobre el control de riesgos de la Hidrovia Amazónica.
- **No se cuenta con Reglamento de transporte fluvial.** Este también fue un acuerdo de la consulta del 2015, y es responsabilidad del MTC elaborarlo como condición previa para cualquier intervención en el transporte fluvial en el Perú. Hasta ahora no se ha presentado este instrumento.

Ante incertidumbre de impactos, nuevo proceso de consulta previa

Lo que el proyecto ha mostrado hasta ahora, luego de más de dos años de la firma del contrato, es que no existe claridad sobre los impactos que puede generar. De los cuatro componentes del proyecto, dos están referidos a su intervención en el río. Uno es el dragado y el segundo el retiro de las quirumas, y en ninguno se ha mostrado información que permita definir su cantidad y ubicación.

Por el contrario, durante los talleres informativos y audiencias públicas la información sobre las zonas definitivas de dragado proporcionadas no ha llegado a ser clara. Incluso luego de la aplicación de estos mecanismos de participación ciudadana, el Viceministro de Transportes afirmó que, a agosto del año 2019, los malos pasos podrían llegar a ser 19. De acuerdo al Informe de avance 4 del EDI, no todos los malos pasos identificados coinciden con los 13 que fueron consultados y que estaban siendo evaluados en el EIA, e incluso los volúmenes de dragado variarían significativamente. Esto incrementaría los riesgos del proyecto, y representaría nuevos e imprevistos impactos.

De la misma forma, en relación a las áreas donde se tomó muestras para evaluar la calidad de sedimentos, se encontró áreas que sobrepasan los límites de concentración de metales pesados como arsénico. Sin embargo, en el EIA no se incluyó estudios complementarios necesarios ni se plantearon medidas concretas para enfrentar este escenario. En esa medida, estaríamos frente a impactos o afectaciones nuevas, no previstas.

Solo con ambos puntos, se estaría cumpliendo con las condiciones del acuerdo número 1 del proceso de consulta previa del 2015, que dice: “De ser el caso que en el presente proyecto (...) hidrovia amazónica se identifiquen nuevas afectaciones a los pueblos indígenas que no hayan sido objeto de la presente consulta, y las mismas se identifiquen en el desarrollo del EIA, éstas se evaluarán de acuerdo a la legislación sobre los derechos de los pueblos indígenas y el derecho a la consulta previa”.

Asimismo, ante esta incertidumbre se podría aplicar el artículo 2 de la Ley de Consulta Previa, que señala que ésta: “es el derecho de los pueblos indígenas u originarios a ser consultados de forma previa sobre las medidas legislativas o administrativas que afecten directamente sus derechos colectivos, sobre su existencia física, identidad cultural, calidad de vida o desarrollo”.

Asimismo, la Defensoría del Pueblo también viene impulsando la Consulta Previa del EIA en proyectos de inversión.

Hallazgos económicos

1

Se ha detectado que la Hidrovia Amazónica es un proyecto sobredimensionado

De acuerdo a un análisis realizado al Estudio de Factibilidad del proyecto Hidrovia Amazónica, de fecha 28 de agosto de 2012, aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC, la declaratoria de viabilidad del proyecto tiene las mismas debilidades que caracterizan otros proyectos cuestionados, como el Aeropuerto de Chinchero o la Carretera Interoceánica Sur: a) demanda sobreestimada y b) beneficios sociales no sustentados.

En el Estudio de Factibilidad, la brecha de demanda estimada -que mide el impacto del proyecto en este indicador y contribuye a darle sustento económico al proyecto- está

sobreestimada en más de 680%, ya que su modelamiento, a 20 años, utiliza tasas de crecimiento superiores a las de sus propios supuestos.

Además, el 40% de la demanda total de la Hidrovia estaría constituida por transporte informal que el estudio asume estaría dispuesto a pagar el “peaje” de la hidrovia, pese a no cuantificar los beneficios que en el corto plazo ésta traerá a embarcadores y usuarios.

Entonces, el Estado peruano realizará un pago aproximado de **US\$ 160 millones**⁷ por un proyecto de Hidrovia 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 Hidrovia Amazónica no tiene sustento.
- El financiamiento de la Hidrovia 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.

Crecimiento de comercio externo con Brasil a partir de la Hidrovia Amazónica sin sustento

2

Si bien el Estudio de Factibilidad indica que el tránsito de embarcaciones generado por el comercio externo no se producirá a partir de la Hidrovia, y que por lo tanto el enfoque del estudio se basará en la demanda interna, al momento de realizar las proyecciones

FOTOS:
Rolando
Mondragón / DAR

7. Estimación a valor presente, con un 12% de tasa de descuento

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.

de la demanda con proyecto, el Estudio de Factibilidad estima, sin un sustento sólido, grandes crecimientos en la carga de comercio exterior debido a futuras exportaciones de fosfatos de Bayóvar 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.

Así, el comercio exterior pasa de representar el 3.6% del tráfico total al inicio del proyecto a alcanzar un 15%, pese a que se reconoce en el mismo Estudio que la ruta por la hidrovía es hasta 50% más costosa que la que actualmente utilizan los exportadores brasileros. En ese sentido, no queda claro por qué estarían dispuestos a pagar más en el Perú, más aún cuando los costos logísticos son críticos en el comercio de materias primas.

Adicionalmente, las motonaves que navegan por el río Madeira en Brasil (por donde se traslada el 8% de la soya que exporta el país), parte de las cuales serían derivadas al Amazonas peruano bajo el supuesto del estudio, tienen un calado de 3.5 mts (profundidad desde el nivel del agua); mientras que la Hidrovía Amazónica está diseñada para asegurar un calado de 2.4 mts⁸.



Vigencia del Estudio de Factibilidad

Cuando se inició el proceso de convocatoria a concurso público para adjudicar el proyecto Hidrovía Amazónica al sector privado, había culminado el periodo de vigencia del Estudio de Factibilidad, que es de tres años de acuerdo a la normativa vigente⁹ del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Tres contradicciones de la hidrovía amazónica

El proyecto Hidrovía Amazónica resultaría:

Más costoso para el comercio exterior: En el mismo Estudio de Factibilidad se reconoce que la ruta por la hidrovía amazónica sería 50% más costosa que la que actualmente utilizan los exportadores brasileños.

Inviabilidad para la navegación de embarcaciones procedentes de Brasil: las motonaves que navegan por el río Madeira en Brasil -parte de las cuales se espera que se deriven al Amazonas peruano-, tienen un calado de 3.5mts de profundidad; mientras que la Hidrovía Amazónica está diseñada para asegurar solo un calado de 2.4mts.

Sobredimensionado: La brecha de la demanda total está sobreestimada en más del 680%.

8. Ver: A planning framework for improving reliability of inland navigation on the Madeira river in Brazil», Creech, et al., US Army Corps of Engineers, 2018.

9. Según la Resolución Directoral N° 003-2011-EF/68.01 (Directiva General del Sistema Nacional de Inversión Pública), la vigencia de los estudios de preinversión era de 3 años a partir de la declaratoria de viabilidad. Pero el MTC solicita a Proinversión reiniciar el proceso de promoción del proyecto dos meses luego del vencimiento de dicho plazo.

Observaciones Ambientales

1

Falta de estudios especializados sobre el comportamiento de los ríos amazónicos

- a. Estudios específicos de la morfodinámica o comportamiento de los ríos.
- b. Estudios insuficientes y poco claros sobre pesquería, comportamiento migratorio y reproducción de los peces.
- c. Dinámica y función biológicas de las quirumas o troncos encallados en el río, pues sirven de alimento y refugio a algunas especies.
- d. Identificación de pasivos ambientales, este compromiso forma parte de los acuerdos del proceso de Consulta Previa, y es obligación del Estado que se cumpla.
- e. Estudios de ecotoxicología de los sedimentos a dragar, es decir, estudios profundos acerca de cómo afectarán los metales pesados presentes en los sedimentos a la fauna acuática y a la vida del río en general.
- f. Estudios de campo sobre transporte de sedimentos de fondo. Es decir, cómo se comportan y trasladan los sedimentos del fondo.

Estos estudios debieron incluirse en el EIA para dar cumplimiento a los diversos acuerdos de consulta previa, y ser socializados a través de mecanismos de transparencia y acceso a la información.

Adicionalmente, debe realizarse un análisis de riesgo y vulnerabilidad al cambio climático y/o estudios sobre el efecto del cambio climático en los ríos amazónicos.

2

Vacíos y debilidades del marco normativo

- a. El Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transporte no incluye medidas específicas de protección ambiental para hidrovas.
- 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 de supervisión y fiscalización a OEFA, el cual estaba programado para el año 2016; y la aprobación de la sanción e incentivos ambientales para el sector Transporte; y la aprobación del Reglamento de infracción y sanciones en materia ambiental para el transporte fluvial.
- d. Es necesario que se socialice la propuesta de Plan Nacional Hidroviario, al cual debe aplicarse una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) para que las inversiones realizadas en el marco de dicho Plan sean sostenibles.

En ese sentido, no existe un marco normativo adecuado para el desarrollo de la hidrovía amazónica, que asegure el respeto a los ciudadanos.

3

Observaciones sociales

- a. De acuerdo al Estudio de Impacto Ambiental presentado en el 2019, se afectaría la seguridad alimentaria, abastecimiento de agua y cosmovisión indígena. Pero el EIA no planteaba medidas de mitigación suficientes para contrarrestar y reducir estos impactos.
- b. Insuficiente y limitada incorporación de conocimientos ancestrales de los sabios indígenas certificados y de aportes de la población local en el Estudio de Impacto Ambiental. El EIA identificaba los impactos a la cosmovisión cultural como leves.
- c. Proceso de participación ciudadana deficiente:
 - **Disminución de la participación ciudadana:** En la segunda ronda de talleres participativos, el número de participantes se redujo en casi la tercera parte en relación a la primera ronda, y se denotó la ausencia de autoridades.
 - **Insuficientes esfuerzos para promover un diálogo intercultural:** Alto uso de tecnicismos, la estructura de las audiencias y la metodología de presentación no favorecía el pleno acceso a la información y la comprensión de la información presentada, y la traducción e interpretación deficiente en algunas localidades.
 - **No se dio información completa y detallada** sobre los impactos, medidas de mitigación y estudios claves para determinar impactos. Tampoco se dio información sobre las opiniones técnicas de los demás sectores. Es decir, no se difundió información final sino parcial.
 - **No se respetó la estructura organizativa de las organizaciones indígenas,** pues se ha coordinado directamente con las autoridades de cada comunidad y no a nivel de federación local y regional.
 - **Falta de claridad en la información** y falta de preparación de los expositores.



- **El MTC no ha hecho pública la información que se ha ido recogiendo** en los informes de avance del Estudio Definitivo de Ingeniería.

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

4

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.

Esta cláusula preocupa aún más, en un contexto en que el Consorcio ha elaborado un EIA y ha identificado impactos sin considerar estudios técnicos rigurosos previamente.

Considerando que los ríos amazónicos pueden variar de manera impredecible, es muy probable que durante los 20 años de concesión se generen condiciones en las que sea necesario obras adicionales y modificación del contrato, por lo cual se cuestiona la eficiencia del proyecto.

Las obras adicionales se establecen mediante una modificación del contrato. Entonces, si se identifica volúmenes de dragado mayores a los establecidos en el contrato, o cambios en las obras obligatorias, sería necesario que se realicen las cuestionadas **adendas**.

Este mecanismo ha generado corrupción y enormes pérdidas para el Estado peruano en otros proyectos de infraestructura.

Asimismo, el contrato señala que se seguirán los procedimientos administrativos de autorizaciones y/o certificaciones ambientales de acuerdo al SEIA. Es decir, si el concesionario realiza algún cambio en los componentes principales o secundarios del proyecto, deberá elaborar el instrumento ambiental que corresponda, tal como un nuevo EIA, entre otros.

¿Qué debe hacer el Estado?

La experiencia del proceso de evaluación del EIA presentado en el 2019, actualmente desestimado, ha comprobado las insuficiencias técnicas para elaborar un Estudio de Impacto Ambiental serio, con información adecuada y detallada, de tal manera que permita prevenir y mitigar impactos.

- a. El gobierno peruano debe retirar el proyecto Hidrovia Amazónica de la lista de proyectos priorizados en el marco del Plan Nacional de Infraestructura y evaluar alternativas para promover un río seguro y mejorar el transporte sin dragado, mediante la creación de un espacio para el diálogo técnico que incluye la participación de comunidades indígenas.
- b. La actualización del Plan de Desarrollo Concertado de Loreto debe contemplar de manera paralela una Evaluación Ambiental Estratégica.
- c. La actualización del Plan Nacional de Infraestructura debe pasar por una Evaluación Ambiental Estratégica y contar con un proceso de elaboración participativa que

involucre a organizaciones indígenas. Asimismo, el Plan debería contribuir con propuestas de criterios y lineamientos para fortalecer la sostenibilidad ambiental en la fases de planeamiento y formulación de proyectos.

- d. SENACE no debe aprobar un EIA del proyecto sin que se tenga clara la información sobre las áreas de dragado, sus reales impactos y las medidas de mitigación de los mismos. Para ello, debe exigir que se incorporen estudios técnicos detallados y actualizados sobre el comportamiento de los ríos, ecosistemas y dinámica de contaminantes, como parte del sustento de la identificación de los impactos del dragado en los ríos amazónicos y en la seguridad alimentaria.
- e. El MTC debe cumplir plenamente con todos los acuerdos de la Consulta Previa del proyecto Hidrovía Amazónica realizada el 2015, principalmente en lo concerniente a la NO afectación de la seguridad alimentaria a partir de las obras de dragado, el acceso al agua de la población, el desarrollo del mijano; y ni la afectación de las quirumas sagradas, siendo esto una condición previa para la continuación de las acciones del proyecto. Asimismo el MTC debe socializar y hacer transparente el Estudio Definitivo de Ingeniería.
- f. El MTC debe aplicar una Evaluación Ambiental estratégica (EAE) al Plan Nacional Hidroviario, para que las inversiones realizadas en el marco de dicho Plan sean sostenibles.
- g. Es necesario que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones promueva un programa de mitigación de impactos indirectos de proyectos de infraestructura en la Amazonía.
- h. La Contraloría de la República debe revisar el contrato de concesión del proyecto, con el fin de revisar los criterios de justificación económica del proyecto, así como el cumplimiento de los requisitos para obtener la viabilidad del proyecto.
- i. OSITRAN, en su rol de regulador del contrato, debe asegurar que se cumpla con las cláusulas del contrato, evitando que se generen adendas e imponiendo las multas que correspondan por el atraso en la presentación del EIA y otros incumplimientos.
- j. SERNANP, en su calidad de opinante técnico vinculante del proyecto debe exigir, de presentarse un nuevo EIA, que tenga un análisis preciso y exhaustivo sobre los impactos en las áreas naturales protegidas del área de influencia del proyecto.
- k. ANA, en su calidad de opinante técnico vinculante del proyecto debe asegurar, de presentarse un nuevo EIA, que la calidad de agua de los ríos y el caudal ecológico a intervenir no se afecten.
- l. La Defensoría del Pueblo debe generar un informe sobre los riesgos que podría traer este proyecto en la vulneración de derechos de los pueblos indígenas y derechos ambientales.
- m. El Estado debe elaborar un Plan de desarrollo amazónico para incorporar la visión de desarrollo de estos pueblos y aumentar la viabilidad de los proyectos.
- n. El Estado debe fortalecer la implementación del derecho a la consulta previa en todas sus etapas: al inicio (antes del contrato o TDRs), antes de la aprobación del EIA y antes del cierre del proyecto.
- o. El MINCU debe asegurar y fortalecer el funcionamiento de la Comisión Multisectorial de Naturaleza Permanente para la aplicación del Derecho a la Consulta, creada por D.S. 021-2013-PCM y modificada por D.S 052-2016-PCM, a cargo del Viceministerio de Interculturalidad, y encargada de las acciones de seguimiento para la implementación de los acuerdos de los procesos de consulta previa.

Para mayor información
de la Hidrovía Amazónica, visita:

www.inframazonia.com

