



PERÚ

Ministerio  
de Relaciones Exteriores

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"  
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional "

Lima, 08 de julio de 2022

OF. RE (MIN) N° 3-0-A/183

Opinión Proyecto de Ley N°  
1794/2021-CR, propone declarar de  
Necesidad Pública e Interés  
Nacional la integración sostenible  
multimodal entre Pucallpa,  
departamento de Ucayali, República  
del Perú y los estados de Acre,  
Cruzeiro do Sul, República  
Federativa de Brasil.

REF: Ref.: Of. N° 1012-2021-2022-CTC/CR

Señor  
Alejandro Soto Reyes  
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones  
Congreso de la República  
Ciudad .-

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a sus atentos oficios de la referencia, a través de los cuales solicita la opinión institucional de este Ministerio sobre el Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, Ley que Declara de Necesidad Pública e Interés Nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y los Estados de Acre, Cruzeiro do Sul, República Federativa de Brasil.

Al respecto, adjunto un informe elaborado por la Dirección de Desarrollo e Integración Fronteriza de la Dirección General de América, con aportes de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos y de la Oficina General de Asuntos Legales de este Ministerio, que, entre otros aspectos, concluye que la referida norma excede las atribuciones constitucionales del Congreso de la República, toda vez que sus efectos podrían estar en discordancia con la evaluación técnica que sobre el particular viene efectuando el Poder Ejecutivo en busca de la preservación de los ecosistemas y la protección a las poblaciones originarias.

Atentamente,



PERÚ

Ministerio  
de Relaciones Exteriores

César Rodrigo Landa Arroyo  
Ministro de Relaciones  
Exteriores

...



PERÚ

Ministerio  
de Relaciones Exteriores

## INFORME N° 0039-2022-DDF

### Opinión sobre Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, Ley que Declara de Necesidad Pública e Interés Nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y los estados de Acre, Cruzeiro do Sul – República Federativa de Brasil

#### I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante Oficio N° 1012-2021-2022-CTC/CR, el Congresista Alejandro Soto Reyes, Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicitó una opinión institucional a este Ministerio respecto al Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, "*Ley que Declara de Necesidad Pública e Interés Nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y los estados de Acre, Cruzeiro do Sul – República Federativa de Brasil*".
- 1.2 Mediante memorandos DSL00600/2022 (07.06.22) y LEG01058/2022 (10.06.22), se recibieron las opiniones de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos, así como de la Oficina General de Asuntos Legales, respectivamente, las mismas que han sido incorporadas en el desarrollo del presente informe.
- 1.3 Finalmente, es importante señalar que, mediante Oficio RE (MIN) N° 3-0-A/6 de fecha 08 de enero de 2021, este Ministerio cumplió con hacer llegar su opinión al entonces presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República anterior, sobre el Proyecto de Ley N° 6486/2020-CR, que proponía declarar de necesidad pública e interés nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y los estados de Acre, Cruzeiro do Sul, República Federativa de Brasil (hoy Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, que es materia del presente informe). En dicho oficio se comunicó que la Cancillería viene evaluando con los sectores competentes, los aspectos medioambientales, culturales, económicos y de integración fronteriza de una eventual integración multimodal.



#### II. ANALISIS DEL PROYECTO NORMATIVO

- 2.1 El proyecto normativo bajo comentario tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la integración sostenible multimodal entre la ciudad de Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y el Estado de Acre, Cruzeiro do Sul, República Federativa de Brasil.
- 2.2 En relación con los efectos de las normas declarativas, el Ministerio de Justicia<sup>1</sup> indicó en 2013 que "(...) en aquellos dispositivos normativos en los que se



<sup>1</sup> Informe Legal N° 036-2013-JUS/DNAJ, del 10 de abril de 2013, emitido por la Dirección General de Desarrollo y Ordenamiento Jurídico, en atención a una consulta formulada por la Comisión de

*incluyan las nociones jurídicas necesidad pública e interés nacional, se generan, en la mayoría de casos, una serie de efectos de los cuales se vislumbra que el Estado debe cumplir una serie de obligaciones que devienen en resultados cuantitativos y cualitativos”.*

2.3 En ese sentido, considerando que la propuesta normativa bajo comentario es una norma declarativa, en el supuesto de entrar en vigor generaría consecuencias jurídicas que requerirían de actos administrativos posteriores del Poder Ejecutivo, en calidad de mandatos, los mismos que se encontrarían en discordancia con la evaluación técnica que vienen realizando los sectores competentes sobre la materia, más aún cuando se encuentran involucrados posibles proyectos de inversión pública que deben ser formulados y ejecutados sobre la base de un análisis técnico que sustente su viabilidad.

2.4 Para el caso específico de la integración sostenible multimodal Pucallpa (Perú) – Cruzeiro do Sul (Brasil), se debe mencionar que, en el marco de las reuniones promovidas por la Dirección General de América de este Ministerio para conocer los alcances sobre el particular, se ha podido advertir lo siguiente:

- Entre ambas ciudades se ubica el Parque Nacional Sierra del Divisor, área natural protegida que presenta una alta diversidad biológica, una gran cantidad de especies endémicas y además forma parte de un corredor biológico internacional, que debe ser preservado por el Estado peruano, más aun considerando que se trata de un ámbito poco intervenido.
- El trazo de una carretera en este espacio generaría inexorablemente un impacto negativo directo en el ecosistema del Parque y en las comunidades indígenas que lo habitan.
- Toda intervención del Estado peruano –incluyendo los proyectos de inversión pública que podrían formar parte de un corredor multimodal– que genere un impacto en poblaciones originarias, debe pasar por un proceso de consulta previa de acuerdo con lo estipulado en Convenio N° 169 de la OIT.

2.5 En relación con la conexión aérea entre Pucallpa (Perú) – Cruzeiro do Sul (Brasil), la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos de este Ministerio informó que, de acuerdo con lo señalado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la habilitación de vuelos transfronterizos entre las mencionadas ciudades se encuentra condicionada a la suscripción de un Acuerdo de Vuelos Transfronterizos entre el Perú y Brasil, instrumento que la DGAC remitió a su contraparte brasileña sin que hasta la fecha se tenga una respuesta.

2.6 Respecto a lo mencionado en el numeral anterior, es importante acotar que, como parte de la Declaración Presidencial Conjunta de los Presidentes de la República Federativa de Brasil y de la República del Perú, realizada en febrero de 2022, ambos países reconocieron la importancia de profundizar la

Descentralización, Regionalización, Gobiernos Locales y Modernización del Congreso de la República en el año 2013.



conectividad aérea bilateral, particularmente en el escenario de recuperación económica después del COVID. Asimismo, tomaron nota de que sus gobiernos están comprometidos con el establecimiento de nuevas rutas y la plena reanudación de las que anteriormente operaban entre los dos países, con base en los principios acordados entre las autoridades aeronáuticas brasileñas y peruanas. En este contexto, recordaron la existencia del Acuerdo bilateral sobre Servicios Aéreos, firmado en 2009 y vigente en ambos países. También destacaron la importancia de avanzar en la negociación del Acuerdo Brasileño-Peruano de Integración Fronteriza por Vía Aérea, con base en una contrapropuesta de texto a ser presentada próximamente por la parte brasileña.

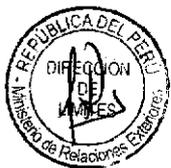
2.7 Por otro lado, la Oficina General de Asuntos Legales de este Ministerio señaló los siguientes aspectos a considerar desde el Derecho Interno en relación con el proyecto normativo bajo comentario:

- La construcción y diseño de una carretera como solución que permita establecer conectividad entre regiones debe contemplar un análisis de otros factores, toda vez que más que soluciones, puede atraer el riesgo de caer en formulas monotemáticas, y generar amenazas como la deforestación, tráfico de tierras, tala ilegal, minería ilegal, etc.
- Este razonamiento ha sido recogido desde la gestión anterior del Ejecutivo, mediante el Oficio N° 383-2021-PR, de 23 de junio de 2021, calificando como *"altamente inviable"*, el proyecto, debido a múltiples aristas de preocupación ambiental y social asociadas a dicho proyecto, por considerar que dicho proyecto carece de criterios mínimos de sostenibilidad en su evaluación y lógica económica, citando como ejemplo que ni la Interoceánica Sur, más cercana a los centros de exportación agroindustrial de Brasil, ha permitido generar un flujo comercial con dicho país, por el contrario, ha permitido el desarrollo de actividades económicas ilícitas, entre las cuales se encuentra el narcotráfico, incidiendo en que, de acuerdo a los reportes de DEVIDA (2017), del lado brasilero el Estado de Acre es considerado como uno de los principales centros logísticos del narcotráfico.
- Se advierte que el proyecto normativo puesto a consideración no ha realizado consulta previa a las comunidades nativas de la zona, lo cual refuerza el riesgo de aumentar la degradación ambiental en Ucayali, dando lugar a deslizamiento de tierra y rocas, inundaciones, así como no se cuenta con un sustento económico sólido. En tal sentido, el referido proyecto presenta serios cuestionamientos relacionados a los posibles impactos socioambientales, toda vez que el área de impacto del proyecto involucraría territorios indígenas y pueblos indígenas en situación de aislamiento y contacto inicial, como es el caso del pueblo indígena en aislamiento voluntario Isconahuas y de las comunidades de Santa Rosa de Tamaya Tipishca, Flor de Ucayali y San Mateo, respectivamente.
- Para dimensionar el problema, se menciona que *"el proyecto vial afectaría negativamente comunidades indígenas, incluyendo indígenas en aislamiento"*



voluntario y áreas importantes en términos de significancia ecológica<sup>2</sup> (Glave et al., 2022, p28), toda vez que el proyecto Pucallpa – Estado de Acre generaría más impactos negativos que positivos, pues afectaría la calidad del aire, del agua, del suelo, la morfología del terreno, la calidad del paisaje, la fauna local, la vegetación, la salud pública y ocupacional, así como la seguridad pública; por otro lado, el único potencial impacto positivo sería la generación de empleo. Cabe precisar, además que, en la misma línea de las observaciones planteadas por el Estado peruano en el año 2021, el proyecto de construcción de vía Cruzeiro do Sul – Frontera Perú (Pucallpa – Acre) ha sido denunciado numerosas veces a la Procuraduría Regional de Derechos Ciudadanos de la República Federativa de Brasil por la falta de participación y consulta a los pueblos indígenas.

- En atención a lo expuesto, esta Oficina General ratifica su posición respecto que el presente proyecto normativo podría facilitar la acción depredadora de madereros y cultivadores de coca, que operan al margen de la ley. Respecto a la tala ilegal, es de recordar que el Frente de Proyección Etnoambiental del Río Envira, de la Fundación Nacional del Indio de Brasil–FUNAI, ha advertido en repetidas oportunidades que los problemas con la población no contactada se dan en las zonas propicias para el traslado de madera de territorio peruano a territorio brasileño, lo cual pone en riesgo el futuro de los pueblos indígenas en aislamiento.
- En tal sentido, si bien pueden existir buenas carreteras que promueven el comercio, facilitan el acceso a servicios y generan desarrollo local a un costo ambiental razonable, existen también carreteras que, además de generar impactos ambientales significativos, no llegan a justificarse económicamente, sobre todo en poblaciones de baja densidad poblacional, bajo dinamismo económico y alta vulnerabilidad ambiental como la Amazonía.
- El proyecto materia de análisis, bajo la figura de Declaración de Interés Nacional, pretende la construcción de carreteras para interconexión vial, sin tomar en consideración que la mayor parte de la deforestación ocurre en las inmediaciones de carreteras, estimándose que aproximadamente el 90% de la pérdida de vegetación nativa ocurre hasta una distancia de 100 kilómetros de la red vial, conforme ha sido señalado en el estudio *"Space-time dynamics of deforestation in Brazilian Amazonia"*, publicado en la revista científica internacional *Journal of Remote Sensing*, en 2002.
- Conforme a lo expuesto, no resulta viable aprobar un instrumento normativo que, bajo el argumento de impulso comercial y desarrollo socioeconómico, podría resultar como marco legal para la extracción indiscriminada de recursos naturales de la Amazonía.
- Además, cabe tener en consideración que, respecto de los diversos pueblos indígenas y comunidades nativas, se debe contemplar el derecho a consulta previa, en los casos que corresponda, conforme al Convenio N° 169 de la Organización Internacional de Trabajo, la Ley N° 29785, Ley del derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios, y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N°001-2012-MC, a fin de salvaguardar los



<sup>2</sup> <https://www.conservation-strategy.org/sites/default/files/field-e/%28ESP%29%20ACB%20Pucallpa%20Cruzeiro%20do%20Sul%20OK.pdf>

derechos colectivos de los PIACI, tales como: identidad cultural, consulta previa, participación, prioridades de desarrollo, conservación de sus costumbres, jurisdicción especial, tierra y territorio, salud intercultural, entre otros. En el caso materia de consulta, no se ha considerado el referido derecho a la consulta previa.

- Resulta necesario incidir en la obligación del Estado peruano de garantizar que los PIACI mantengan sus derechos a la tierra y al territorio, por cuanto constituyen un mecanismo que garantiza el ejercicio de su forma de vida y supervivencia, incluso de aquellas aún no delimitadas, salvo situaciones de emergencia, donde el derecho a la vida se encuentre en riesgo; en cuyo caso, el Estado deberá contemplar el principio de no contacto, con la máxima salvaguarda para su protección.
- Otro aspecto que se debe considerar es que la Amazonía se encuentra conformada por nueve países (Brasil, Perú, Colombia, Venezuela, Bolivia, Ecuador, Guyana Francesa, Guyana y Surinam), los que poseen la selva tropical más diversa y con la mayor reserva de agua dulce del planeta, siendo que los dos primeros países poseen la mayor extensión de la Amazonía.
- Conforme se ha señalado previamente por esta Oficina General, todo proyecto vinculado a la Amazonía peruana debe tener en cuenta que la experiencia ha demostrado, tal como ha señalado la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental<sup>3</sup>, que la construcción de carreteras acelera la deforestación de la selva, como sucedió en la comunidad de Iberia, Madre de Dios, situada a metros de la Carretera Interoceánica, y que vio desaparecer 1830 hectáreas de bosque entre los años 2013 y 2015, debido a la tala ilegal
- No obstante, el Gobierno Central, a lo largo del tiempo, ha impuesto diversas normas que han habilitado un marco legal para el despojo de tierras y productos naturales, como ocurrió tras la aprobación de la Ley N° 30230, "Ley que establece medidas tributarias, simplificación de procedimientos y permisos para la promoción y dinamización de la inversión en el país"; y con la Ley N° 30723, "Ley que declara de prioridad e interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera y mantenimiento de trochas carrozables en la región Ucayali". Ambas normas no solo han facilitado el entorno burocrático de grandes emprendimientos infraestructurales (como son las carreteras), sino también han propiciado la ocupación, apropiación y despojo de territorios donde se ubican territorios ancestrales de pueblos indígenas, aún no han sido reconocidos.
- Con relación a la citada Ley N° 30723, el Ministerio de Cultura planteó la consulta de los proyectos de carretera en forma previa a su promulgación. En tal sentido, mediante Oficio N° 662-2017-DM/MC, de 4 de diciembre de 2017, dicho Ministerio remitió al Congreso de la República los informes N° 0000050-2017-CDR/OGAJ/SG/MC y N° 000178-2017/DGPI/VMI/MC de la Oficina General de Asesoría Jurídica y de la Dirección General de los Derechos de los Pueblos Indígenas de dicho Ministerio, mediante los cuales se formularon observaciones al entonces Proyecto de Ley N° 1123-2016-CR (más adelante, Ley N° 30723), considerándolo no viable, en atención a los impactos negativos



<sup>3</sup> <https://www.actualidadambiental.pe/maap-entre-2001-y-2015-peru-perdio-1-8-millones-de-hectareas-de-bosques-amazonicos/>

que la construcción de carreteras podría producir en zonas donde habitan pueblos indígenas en situación de aislamiento y en situación de contacto inicial, dada la situación de alta vulnerabilidad de los de estos pueblos, sobre todo a nivel inmunológico, sociocultural y territorial.

- Desde el punto de vista de la producción y sistematización legislativa, se hace notar que se debe sustituir la mención “Efecto de vigencia de la norma sobre la legislación nacional” por “Análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional”, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa.
- Adicionalmente, el Análisis Costo–Beneficio, señalado en el Proyecto de Ley, deberá adecuarse a lo previsto en el artículo 3 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, en la medida en que dicho análisis sirve como método para conocer en términos de análisis para conocer en términos cuantitativos los impactos y efectos que tiene una propuesta normativa sobre diversas variables que afectan a los actores, la sociedad y el bienestar general, de tal forma que permite cuantificar los costos y beneficios o en su defecto posibilita apreciar analíticamente beneficios y costos no cuantificables.
- Es de señalar que la necesidad de la norma debe estar justificada, dada la naturaleza de los problemas, los costos y beneficios probables y los mecanismos alternativos para solucionarlos. El análisis costo beneficio es obligatorio en las leyes que incidan en aspectos económicos, financieros, productivos o tributarios; y leyes relacionadas con política social y ambiental.

2.8 Del mismo modo, la Oficina General de Asuntos Legales de este Ministerio señala que en el marco del Derecho Internacional se deben tener en consideración los siguientes instrumentos internacionales:



- **Convenio sobre Diversidad Biológica:** Adoptada el 5 de junio de 1992, aprobada por Resolución Legislativa N° 26181 y con fecha de entrada en vigor para el Estado peruano del 29 de diciembre de 1993 (Fuente: Archivo Nacional de Tratados). Es el tratado que considera a la biodiversidad como un asunto de interés mundial, expresa preocupación por su deterioro y busca promover medidas que conduzcan a un futuro sostenible a través de los siguientes objetivos (artículo 1):
  1. La conservación de la diversidad biológica;
  2. La utilización sostenible de los componentes de la diversidad biológica; y,
  3. La participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos.
- **Convención Marco sobre Cambio Climático:** Adoptada el 9 de mayo de 1992, aprobada por Resolución Legislativo N° 26185 y con fecha de entrada en vigor para el Estado peruano de 21 de marzo de 1994 (Fuente: Archivo Nacional de Tratados). Es el instrumento internacional que reconoce la existencia del problema del cambio climático y tiene como objetivo lograr “la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático”, siendo que ello “debería lograrse en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio

climático, asegurar que la producción de alimentos no se vea amenazada y permitir que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible.” (artículo 2)

- **Acuerdo de París:** Adoptado el 12 de diciembre de 2015, ratificado por Decreto Supremo N° 058-2016-RE y con fecha de entrada en vigor para el Estado peruano del 4 de noviembre de 2016 (Fuente: Archivo Nacional de Tratados). Es el tratado internacional que mejora la aplicación de la Convención Marco sobre Cambio Climático, reforzando la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos de erradicación de la pobreza, a través de los siguientes compromisos (artículo 2):

1. Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático;
2. Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos; y,
3. Situar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.

- **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible:** Adoptado el 25 de septiembre de 2015 por la Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas. Es un instrumento de *soft law* que busca poner fin a la pobreza, proteger el planeta y mejorar las vidas de las personas en todo el mundo. Cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de ciudades. Los Objetivos 13 y 15 se encontrarían relacionados al presente Proyecto de Ley: Objetivo 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

Objetivo 15. Proteger, restablecer y promover el uso sostenible de los ecosistemas terrestres, gestionar sosteniblemente los bosques, luchar contra la desertificación, detener e invertir la degradación de las tierras y detener la pérdida de biodiversidad.

- Asimismo, esta Oficina considera pertinente señalar que, el Perú es un Estado Parte del Convenio N°169 de la Organización Internacional de Trabajo sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes (aprobado mediante Resolución Legislativa N° 26253 y en vigor desde el 2 de febrero de 1995) (Fuente: Archivo Nacional de Tratados), el cual es un tratado internacional que tiene como finalidad garantizar el derecho de los pueblos indígenas a mantener y fortalecer sus culturas, formas de vida e instituciones propias; así como, su derecho a participar de manera efectiva en las decisiones que les afectan.

- En tal sentido, es importante hacer énfasis que, en virtud de los diversos instrumentos de protección ambiental y de pueblos indígenas suscritos por el



Estado peruano, se cuenta con la obligación de incorporar la protección del ambiente, así como, el respeto de los derechos de grupos de especial atención como los pueblos indígenas al promover iniciativas legislativas y administrativas orientadas al desarrollo.

- Tomando en consideración todas estas razones, y en atención a que no se exhibe una fundamentación de carácter geológica, forestal y de seguridad interna, que responda a las inquietudes sobre el impacto negativo de la construcción de la vía, la propuesta normativa no resulta viable.

2.9 Adicionalmente, se debe advertir que la implementación de la propuesta normativa generaría una serie de intervenciones de responsabilidad del Poder Ejecutivo que ocasionarían mayores gastos para el Tesoro Público, toda vez que ningún sector tiene previsto recursos para su financiamiento; por tanto, se estaría contraviniendo lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, que dispone que: *"Los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos (...)".*

### III. CONCLUSIÓN

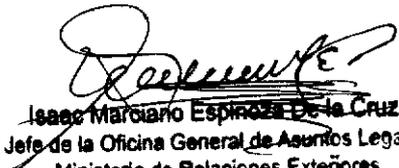
3.1 En atención a las consideraciones antes expuestas, se advierte que el objeto del Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, *"Ley que Declara de Necesidad Pública e Interés Nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y los estados de Acre, Cruzeiro do Sul – República Federativa de Brasil"*, excede las atribuciones constitucionales del Congreso de la República, toda vez que sus efectos podrían estar en discordancia con la evaluación técnica que sobre el particular viene efectuando el Poder Ejecutivo, buscando la preservación de los ecosistemas y la protección a las poblaciones originarias, además que generaría mayores gastos al Tesoro Público, al tratarse de intervenciones que no se encuentran presupuestadas en los pliego sectoriales correspondientes.

3.2 Se sugiere solicitar y tener en consideración la opinión del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Economía y Finanzas, Cultura y Ambiente, a fin de identificar la posible afectación de bienes jurídicos cuya protección son de responsabilidad del Estado peruano.

Lima, 20 de junio de 2022.

  
José Luis Gonzales Donayre  
Ministro  
Director de Desarrollo e Integración Fronteriza  
Ministerio de Relaciones Exteriores

  
Carlos Chocano Burga  
Embajador  
Director General de América  
Ministerio de Relaciones Exteriores

  
Isaac Marciano Espinoza De la Cruz,  
Jefe de la Oficina General de Asuntos Legales  
Ministerio de Relaciones Exteriores

