



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Despacho
Ministerial



Firmado digitalmente por:
MONTÓYA ZAVALETA Modesto
Edilberto FAU 20402066658 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/07/2022 17:44:08-0500

"Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Lima, 27 de julio de 2022

OFICIO N° 00311-2022-MINAM/DM

Señor

ALEJANDRO SOTO REYES

Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones

Congreso de la República

Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre, Piso 3, Oficina 305

Pasaje Simón Rodríguez S/N

Lima. -

Asunto : Opinión sobre Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR

Referencia : Oficio N° 1010-2021-2022-CTC-CR

Es grato dirigirme a usted, en atención al documento de la referencia, mediante el cual su Despacho solicita opinión 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, se hace de vuestro conocimiento la opinión del Ministerio del Ambiente sobre el precitado proyecto de ley, conforme a lo indicado en el Informe N° 00314-2022-MINAM/SG/OGAJ, elaborado por la Oficina General de Asesoría Jurídica, así como el Informe Técnico Legal N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado, el Informe N° 00162-2022-MINAM/VMDEN/DGOTGIRN/DIOTGIRN de la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales, el Informe N° 00224-2022-MINAM/VMDERN/DGDB/DCEE de la Dirección General de Diversidad Biológica, el Informe N° 00070-2022-MINAM/VMGA/DGPIGA/DPIGA de la de la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental, para los fines que estime pertinentes.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente

Modesto Montoya Zavaleta

Ministro del Ambiente

Número del Expediente: 2022029518-2 / 2022029518-1

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento archivado en el Ministerio del Ambiente, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente web: <https://ecodoc.minam.gob.pe/verifica/view> e ingresando la siguiente clave: 9524c2



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Secretaría
General

MINAM



PERÚ

Firmado digitalmente por:
SANTISTEBAN DEL AGUILA
Yakory FAU 20402066658 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 21/06/2022 14:19:41-0500

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

INFORME N° 00314-2022-MINAM/SG/OGAJ

PARA : Patricia Hilda Elizabeth Figueroa Valderrama
Secretaria General

DE : James Raphael Morales Campos
Director de la Oficina General de Asesoría Jurídica

ASUNTO : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR y 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

REFERENCIA : a) Oficio N° 1010-2021-2022-CTC-CR
b) Memorando N° 00541-2022-MINAM/VMDERN
c) Memorando N° 00581-2022-MINAM/VMGA

FECHA : Lima, 21 de junio de 2022

Me dirijo a usted, con relación a los documentos de la referencia, a fin de informar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

- 1.1. Mediante Oficio N° 1010-2021-2022-CTC-CR, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, el Congresista Alejandro Soto Reyes, solicita opinión del Ministerio del Ambiente 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" (en adelante, el Proyecto de Ley).
- 1.2. A través del Memorando N° 00541-2022-MINAM/VMDERN, el Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales (VMDERN) remite a la Oficina General de Asesoría Jurídica (OGAJ) el Oficio N° 166-2022-SERNANP-GG emitido por el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP) que contiene el Informe Técnico Legal N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ de la Dirección de Gestión de las Áreas Naturales Protegidas y la Oficina de Asesoría Jurídica, así como, el Informe N° 00164-2022-MINAM/VMDERN/DGOTGIRN de la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales (DGOTGIRN) que contiene el Informe N° 00162-2022-MINAM/VMDERN/DGOTGIRN/DIOTGIRN de la Dirección de Instrumentos para el Ordenamiento Territorial y la Gestión Integrada de los Recursos Naturales (DIOTGIRN) y el Informe N° 00173-2022-MINAM/VMDERN/DGDB de la Dirección General de Diversidad Biológica (DGDB) que contiene el Informe N° 00224-2022-MINAM/VMDERN/DGDB/DCEE de la Dirección de Conservación de Ecosistemas y Especies, con motivo del referido pedido de opinión.
- 1.3. Con Memorando N° 00581-2022-MINAM/VMGA, el Viceministerio de Gestión Ambiental (VMGA) remite el Informe N° 00070-2022-MINAM/VMGA/DGPIGA/DPIGA, que contiene la opinión de la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental (DGPIGA) sobre el mencionado Proyecto de Ley.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Secretaría
General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

II. PROPUESTA NORMATIVA

- 2.1. El artículo 107 de la Constitución Política del Perú, modificado por el artículo Único de la Ley N° 28390, Ley de reforma de los artículos 74 y 107 de la Constitución Política del Perú, señala que los congresistas tienen derecho a iniciativa en la formación de leyes.
- 2.2. El Proyecto de Ley consta de tres (3) artículos y una Única Disposición Complementaria Derogatoria, que a la letra establecen lo siguiente:

"II. Artículo Primero. Declaración de Necesidad Pública e Interés Nacional

Declárese de necesidad pública e interés nacional la integración sostenible multimodal entre la ciudad de Pucallpa - departamento de Ucayali - República el Perú y el Estado de Acre, Cruzeiro Do Sul - República Federativa de Brasil.

III. Artículo Segundo. - Reglamentación

Encárguese al Poder Ejecutivo a través de sus ministerios la reglamentación de presente ley en un plazo no mayor a 90 días calendarios y la emisión de las normas necesarias para lograr la integración.

VI. Artículo Tercero. - Encárguese al Gobierno Regional de Ucayali las coordinaciones necesarias para la 'Integración Sostenible Multimodal entre Pucallpa, Departamento de Ucayali, República de Perú y el estado de Acre, Cruzeiro Do Sul - República Federativa de Brasil, cuyas facilidades y serán otorgadas por el Gobierno Central.

DISPOSICION COMPLEMENTARIA FINAL

Única. Derogación.

Deróguese todas disposiciones que se opongan a la presente ley"

II. ANÁLISIS

Sobre las competencias del Ministerio del Ambiente

- 3.1 El Ministerio del Ambiente (MINAM), según lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto Legislativo N° 1013, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, tiene como objeto la conservación del ambiente, de modo tal que se propicie y asegure el uso sostenible, responsable, racional y ético de los recursos naturales y del medio que los sustenta, que permita contribuir al desarrollo integral social, económico y cultural de la persona humana, en permanente armonía con su entorno.
- 3.2 En ese sentido, conforme al artículo 4 de la citada norma, el MINAM es el organismo del Poder Ejecutivo rector del sector ambiental, que desarrolla, dirige, supervisa y ejecuta la política



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Secretaría
General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

nacional del ambiente. Asimismo, cumple la función de promover la conservación y el uso sostenible de los recursos naturales, la diversidad biológica y las áreas naturales protegidas. La actividad del MINAM comprende las acciones técnico-normativas de alcance nacional en materia de regulación ambiental, entendiéndose como tal el establecimiento de la política, la normatividad específica, la fiscalización, el control y la potestad sancionadora por el incumplimiento de las normas ambientales en el ámbito de su competencia, la misma que puede ser ejercida a través de sus organismos públicos correspondientes.

Sobre el Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR

- 3.3 En la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley, se señala que la Declaración de Interés Nacional de la Integración Brasil y Perú es el mecanismo necesario para que los gobiernos nacionales y subnacionales del Perú impulsen políticas públicas, proyectos de inversión y financiamiento para desarrollar proyectos de conectividad multimodal (fluvial, terrestre y aéreo) e integrar a ambos países; medidas que repercutirán en el crecimiento económico y bienestar general en el corto y mediano plazo de nuestro país.
- 3.4 Al respecto, la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales, de conformidad a lo previsto en los artículos 75 y 76 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 167-2021-MINAM, a través del Informe N° 00162-2022-MINAM/VMDERN/DGOTGIRN/DIOTGIRN emite opinión concordando en que el desarrollo e integración transfronteriza sostenible con énfasis y prioridad en la conectividad o interconexión multimodal (fluvial, terrestre y aéreo), aporta al desarrollo económico en la Amazonía Peruana; sin embargo, precisa que no se debe olvidar que la viabilidad de los proyectos para la interconexión multimodal se determina no solo considerando el factor económico, sino también los factores sociales, culturales y ambientales, que traen consigo esta clase de proyectos.
- 3.5 Asimismo, la citada Dirección General indica que pese a que no se precisa un trazo que defina el recorrido, ni la ubicación de los componentes del proyecto, ha realizado un análisis de las consideraciones ecosistémicas del entorno, vinculado a la deforestación, degradación y a la información de la Zonificación Ecológica y Económica – ZEE del departamento de Ucayali en el ámbito de intervención del proyecto de integración multimodal Pucallpa – Cruzeiro Do Sul, tomando en cuenta como ámbito de trabajo la provincia de Coronel Portillo en el Departamento de Ucayali, concluyendo en lo siguiente:
- *Se evidencia un incremento de la degradación en el departamento de Ucayali, en comparación a los últimos 5 años monitoreados sin contar físicamente con una vía carrozable, la cual de existir incrementaría considerablemente los indicadores de degradación de los ecosistemas, las superficies degradadas se encuentran distribuidas alrededor de las vías de comunicación, principalmente en las vías fluviales, a lo largo de los ríos Callería, río Utiquinia, Río Shesha y Río Abujao, dichas áreas están asociadas al proceso de asentamiento de la población y de las múltiples actividades económicas que se desarrollan en la zona.*
 - *En relación a la deforestación o pérdida de bosque, se debe tener en cuenta que el departamento de Ucayali cuenta con 9, 298,397 ha de bosque amazónico, y presenta una pérdida de bosque para el año 2020 de 22,084.07 ha, el cual representa el 0.24% del total de bosque en el departamento solo para ese año; considerando además que,*



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Secretaría
General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

en un periodo de 20 años (2001 – 2020) en Ucayali se tiene 173,438.93 ha de pérdida de bosque acumulada, siendo éste un indicador que en diversos sectores del departamento se vienen desarrollando actividades que generan reducción de cobertura boscosa.

- Es necesario señalar que, si en el desarrollo del proyecto se involucran Áreas Naturales Protegidas (ANP) y sus Zonas de Amortiguamiento, requerirá el pronunciamiento del SERNANP sobre su viabilidad ambiental, en virtud a los aspectos técnicos y legales correspondientes a la gestión de las ANP. Dicha opinión técnica y legal, también deberá solicitarse al Ministerio de Cultura respecto de los derechos y/o posible afectación a los pueblos indígenas de la zona.*
- A nivel de ZEE, aprobada en agosto del 2017 con Ordenanza Municipal N° 015-2017-GRU-CR, la Zona de Valor Bio Ecológico con mayor potencial de Diversidad Biológica abarca el 90.2% del territorio provincial y son zonas clasificadas como Protección y Conservación Ecológica; debiéndose tener en cuenta las características boscosas del territorio, así como su provisión de servicios ecosistémicos y el alto índice de biodiversidad de especies.*

- 3.6 Ahora bien, la Dirección General de Diversidad Biológica de acuerdo a lo establecido en los artículos 61 y 62 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, por medio del Informe N° 00224-2022-MINAM/VMDERN/DGDB/DCEE refiere que tanto el Proyecto de Ley y su Exposición de Motivos no detallan información sobre la propuesta de trazo u otras alternativas que comprenderá la interconexión multimodal que se plantea. Del mismo modo, y sin perjuicio de su carácter declarativo, tampoco se detalla información en torno a la viabilidad técnica, económica, ambiental y social, así como las medidas que se tomarían para mitigar las amenazas generadas por este tipo de iniciativas.
- 3.7 En esa línea, la acotada Dirección General manifiesta que la precitada información es de suma importancia, considerando que entre Ucayali (Perú) y el Estado de Acre, Cruzeiro Do Sul (Brasil), en términos ecológicos, el ámbito se caracteriza por poseer vegetación típica de la selva tropical, con presencia de bosques prístinos y continuos, altos, tupidos, con un gran número de especies de fauna silvestre, incluyendo especies endémicas, amenazadas y migratorias, y una composición florística muy diversa y heterogénea, siendo además, territorio de pueblos indígenas, así como de pueblos indígenas en situación de aislamiento voluntario, en dónde existen zonas de carácter intangible como el Área Natural Protegida Parque Nacional Sierra del Divisor y la Reserva Indígena Isconahua.
- 3.8 Además, sostiene que en la Exposición de Motivos de la iniciativa legislativa, tampoco se sustenta la observancia a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 005-2018-MTC, Decreto Supremo que establece disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial y para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, en cuanto al cumplimiento de la normativa ambiental, de áreas naturales protegidas, y de aquella que garantiza la protección de pueblos indígenas u originarios en situación de aislamiento y en situación de contacto inicial.
- 3.9 Adicionalmente, indica que es de suma importancia que antes de adoptar decisiones sobre la eventual viabilidad de proyectos en la Amazonía, se cuente con la suficiente información, mínimamente, sobre los siguientes aspectos:



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Secretaría
General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- Las potencialidades y limitaciones del territorio donde se tiene previsto llevar a cabo el proyecto, porque es vital planificar en función de las propias necesidades del territorio. Para este fin, es esencial aplicar los instrumentos y herramientas como el ordenamiento territorial y la zonificación ecológica económica.
 - Los derechos preexistentes, prioritariamente el de los pueblos indígenas u originarios.
 - Las necesidades e intereses de las poblaciones locales, puesto que es clave conocer y entender las prioridades locales con visión intercultural.
 - Los diferentes escenarios en prospectiva, por el contexto del cambio climático, tanto para el tema de conectividad como para las propuestas de desarrollo en general de la región.
 - Un análisis sólido de la demanda sobre la real ventaja de la conectividad en la zona propuesta (en este caso, multimodal). Preferentemente, se debe apostar por una conectividad con sistemas amigables con el medio ambiente y de bajo impacto (p.e puentes aéreos y redes hidrológicas como una de las principales alternativas, por su bajo costo y reducido impacto socioambiental).
 - La evaluación de amenazas y riesgos que se generarían por efecto de estos proyectos de infraestructura, teniendo en cuenta otras obras que han ocurrido en la Amazonía en escenarios similares, y que se han alentado la ocupación no planificada del territorio, creando serios problemas al Estado peruano.
- 3.10 En ese contexto, la Dirección General de Diversidad Biológica, considera que el Proyecto de Ley no sería viable; y, sin perjuicio de ello, recomienda que se recabe opinión del Ministerio de Cultura.
- 3.11 De otro lado, de acuerdo al numeral 2) de la Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1013, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, el SERNANP es un organismo público adscrito al Ministerio del Ambiente, que tiene como misión conducir el Sistema de Áreas Naturales Protegidas del Perú con una perspectiva ecosistémica, integral y participativa, con la finalidad de gestionar sosteniblemente su diversidad biológica y mantener los servicios ecosistémicos que brindan beneficios a la sociedad.
- 3.12 Sobre la base de dicha competencia, a través del Informe Técnico Legal N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ, el SERNANP precisa que esta institución emitió opinión con anterioridad sobre este tipo de proyecto normativo, a través de los Informes Técnicos Legales N° 029-2020-SERNANP-DGNAP-OAJ y N° 096-2021-SERNANP-DGANP-OAJ, atendiendo al Proyecto de Ley N° 6486/2020 "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" y la Autógrafa de Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y el Estado de Acre, Cruzeiro Do Sul - República Federativa de Brasil; respectivamente, respecto de los cuales se ratifica en su contenido y conclusiones.
- 3.13 Así, el SERNANP resalta que si bien no se tiene la ubicación precisa de los componentes del proyecto, en el departamento de Ucayali se encuentran áreas de competencia de esta institución; por lo tanto, en el supuesto caso que en el desarrollo del proyecto se involucren dichas áreas se deberá considerar que toda actividad, proyecto o infraestructura relacionada a su implementación y que se superpongan a las Áreas Naturales Protegidas, Zonas de



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Secretaría
General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

Amortiguamiento y Áreas de Conservación Regional deberá contar con las opiniones técnicas previas vinculantes emitidas por esta institución, en aplicación de lo dispuesto por el artículo 116 del Reglamento de la Ley N° 26834, Ley de Áreas Naturales Protegidas, aprobado por Decreto Supremo N° 038-2001-AG y modificado por el Decreto Supremo N° 003-2011-MINAM; las cuales consisten en la emisión de Compatibilidad y de la Opinión Técnica¹Previa Favorable.

- 3.14 Por otra parte, es preciso indicar que de conformidad con lo establecido en el artículo 89 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental es el órgano de línea responsable de diseñar y formular la política nacional de ambiente e instrumentos de planificación ambiental de carácter nacional de gestión ambiental; así mismo, elaborar lineamientos para la formulación de políticas, estrategias y planes ambientales de carácter sectorial, nacional, regional y local en el marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (SNGA), y realizar el seguimiento, evaluación y articulación de su implementación; siendo, además, responsable de conducir el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).

Además, el literal g) del artículo 90 del mencionado cuerpo normativo, prevé como función de la DGPIGA, emitir opinión previa sobre proyectos normativos con implicancias ambientales relacionados a políticas e instrumentos de gestión ambiental, institucionalidad y procesos de evaluación de impacto ambiental y sus modificaciones.

- 3.15 Bajo este último marco, con Informe N° 00070-2022-MINAM/VMGA/DGPIGA/DPIGA, la acotada Dirección General ratifica su opinión vertida en el Informe N° 00490-2021-MINAM/VMGA/DGPIA, sobre la Autógrafa de “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”, en el que concluye que el proyecto de inversión multimodal referido no es viable para la sostenibilidad de las regiones involucradas ni para el país debido a las implicancias ambientales y/o sociales significativas, que afectarían los ecosistemas amazónicos.
- 3.16 Finalmente, desde la competencia prevista para el MINAM según el Decreto Legislativo N° 1013, y en su rol de Autoridad Nacional Ambiental, corresponde a este Sector propender a que las decisiones de todos los niveles de gobierno y poderes del Estado, tengan presente el principio precautorio, recogido tanto en la Ley N° 28245, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (literal k del artículo 5) y en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente (Artículo VII del Título Preliminar); el cual busca evitar la degradación del ambiente, cuando haya peligro, daño irreversible o indicios razonables de que aquella se materialice.

I. CONCLUSIÓN

¹ De acuerdo al artículo 116 del Reglamento de la Ley de Áreas Naturales Protegidas, la emisión de Compatibilidad es una opinión técnica previa vinculante que consiste en una evaluación a través de la cual se analiza la posibilidad de concurrencia de una propuesta de actividad, con respecto a la conservación del Área Natural Protegida de administración nacional, o del Área de Conservación Regional, en función a la categoría, zonificación, Plan Maestro y objetivos de creación del área en cuestión. Por su parte, la Opinión Técnica Previa Favorable es aquella opinión técnica previa vinculante que consiste en una evaluación del contenido del instrumento de gestión ambiental correspondiente a una actividad, obra o proyecto específico a realizarse al interior de un Área Natural Protegida de administración nacional y/o de su Zona de Amortiguamiento, o de un Área de Conservación Regional, a fin de pronunciarse sobre su viabilidad ambiental, en virtud a los aspectos técnicos y legales correspondientes a la gestión del Área Natural Protegida.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Secretaría
General

Oficina General de
Asesoría Jurídica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

En atención a lo expresado por la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales, la Dirección General de Diversidad Biológica, la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental y el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado, así como lo enunciado en el presente Informe; esta Oficina General de Asesoría Jurídica concluye que **corresponde expresar opinión no favorable** 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".

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

Yakory Santisteban del Aguila

Abogada de la Oficina General de Asesoría Jurídica

Visto el informe y estando de acuerdo con su contenido, lo hago mío y lo suscribo en señal de conformidad.

Documento firmado digitalmente

James Raphael Morales Campos

Director de la Oficina General de Asesoría Jurídica

Número del Expediente: 2022029518 - 2 / 2022029518-1

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento archivado en el Ministerio del Ambiente, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente web: <https://ecodoc.minam.gob.pe/verifica/view> e ingresando la siguiente clave: 342506

SERVICIO NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS POR EL ESTADO
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS
OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres Y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ

A : **Rodolfo Martín Valcárcel Riva**
Gerente General.

DE : **José Carlos Nieto Navarrete**
Director de Gestión de las Áreas Naturales Protegidas.

María Elena Lazo Herrera
Jefa de la Oficina de Asesoría Jurídica.

ASUNTO : Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR.

REFERENCIA : Correo electrónico del 24 de mayo de 2022.

FECHA : Lima, 02 de junio de 2022

Nos dirigimos a usted, con la finalidad de remitirle la opinión técnico legal sobre el asunto de la referencia, de acuerdo con el siguiente detalle:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante Oficio N° 1010-2021-2022-CTC/CR, el presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República remite para opinión del Ministerio del Ambiente el proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, que propone una "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", proyecto actualizado por el Congreso de la República.
- 1.2 Ante ello; a través del correo electrónico rsaldana@minam.gob.pe¹, el Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales del Ministerio del Ambiente remite el citado el proyecto de Ley, para opinión de esta institución.
- 1.3 Cabe precisar que, con Informe Técnico Legal N° 029-2020-SERNANP-DGANP-OAJ, esta institución se pronunció sobre el proyecto de Ley N° 6486/2020-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", advirtiendo en una de sus conclusiones que pese a no tener la ubicación precisa de los componentes del proyecto, en el departamento de Ucayali se encuentran áreas

¹ Correo electrónico recibido el 24 de mayo de 2022.

SERVICIO NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS POR EL ESTADO
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS
OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres Y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ

de competencia de esta institución, debiendo considerar lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 003-2011-MINAM.

- 1.4 Así también, mediante Informe Técnico Legal N° 096-2021-SERNANP-DGANP-OAJ, se atiende la autógrafa del proyecto de Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y el Estado de Acre, Cruzeiro Do Sul - República Federativa de Brasil, realizando un análisis técnico de los posibles trazos del proyecto Carretera Pucallpa – Cruzeiro Do Soul, ante la falta de información relacionada a este punto.

II. ANÁLISIS

De las competencias del SERNANP

- 2.1 La Ley N° 26834, Ley de Áreas Naturales Protegidas, en su artículo 1° señala que las Áreas Naturales Protegidas - ANP son los espacios continentales y/o marinos del territorio nacional, expresamente reconocidos y declarados como tales, incluyendo sus categorías y zonificaciones para conservar la diversidad biológica y demás valores asociados de interés cultural, paisajístico y científico, así como por su contribución al desarrollo sostenible del país, constituyendo patrimonio de la Nación.
- 2.2 De acuerdo con la Segunda Disposición Complementaria Final del Decreto Legislativo N° 1013 - Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, se crea el SERNANP como organismo público técnico especializado, adscrito al Ministerio del Ambiente; ente rector del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado, el mismo que se constituye en su autoridad técnico-normativa.
- 2.3 El SERNANP, en mérito a lo establecido en el artículo 3° de su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado mediante Decreto Supremo N° 006-2008-MINAM, tiene entre sus funciones las emitir opinión sobre todos los proyectos normativos que involucren Áreas Naturales Protegidas.

Respecto del Proyecto de Ley

- 2.4 El Proyecto de Ley en mención, tiene por objeto declarar de necesidad pública e interés nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa - departamento de Ucayali - República del Perú, y el Estado de Acre, Cruzeiro Do Sul - República Federativa de Brasil".

SERVICIO NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS POR EL ESTADO
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS
OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres Y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ

2.5 Señalando en su Exposición de Motivos que, *para impulsar el desarrollo económico, social, cultural y ambiental de las regiones de la amazonía peruana, una de las estrategias a implementarse deben ser las de desarrollo e integración transfronteriza sostenible con énfasis y prioridad en la conectividad o interconexión multimodal (fluvial, terrestre, aéreo) entre la ciudad de Pucallpa – Región Ucayali – República del Perú y el Estado de Acre – Cruzeiro Do Sol – República Federativa de Brasil.*

Respecto a los pronunciamientos de esta institución sobre los proyectos que abarcan la Carretera Pucallpa – Cruzeiro Do Soul

2.6 Mediante los documentos citados en los antecedentes de este informe², esta institución emitió opinión con anterioridad a este tipo de proyecto normativo, precisando que, no se contempla una ruta que permita advertir posible superposición sobre las áreas naturales protegidas, zonas de amortiguamiento y las áreas de conservación regional.

2.7 En ese sentido; es que en los referidos informes se analizaron los antecedentes relacionados a la norma; y que se desarrollan en el siguiente cuadro³, en el contemplan tres (03) posibles alternativas, de las cuales dos de ellas atraviesan el **Parque Nacional**⁴ Sierra del Divisor, área natural protegida de uso indirecto en el cual no se permite la extracción de recursos naturales, así como modificaciones y transformaciones del ambiente natural; es decir, se encuentra restringido el desarrollo de nuevas infraestructuras. Estas dos alternativas mencionadas, alternativas 1 y 2, comprometería la conservación de los ecosistemas presentes al interior del Parque Nacional Sierra del Divisor, además de la flora y fauna silvestre presentes en ella, pudiendo contravenir los usos y características propias

² Informe Técnico Legal N° 029-2020-SERNANP-DGANP-OAJ e Informe Técnico Legal N° 096-2021-SERNANP-DGANP-OAJ.

³ En concordancia con lo señalado en el Informe Técnico Legal N° 096-2021-SERNANP-DGANP-OAJ.

⁴ Parque Nacional:

- Son áreas que constituyen muestras representativas de la diversidad natural del país y de sus grandes unidades ecológicas. En ellos se protegen con carácter intangible la integridad ecológica de uno o más ecosistemas, las asociaciones de la flora y fauna silvestre y los procesos sucesionales y evolutivos, así como otras características estéticas, paisajísticas y culturales que resulten asociadas.
- En estas áreas está prohibido el asentamiento de nuevos grupos humanos y el aprovechamiento de los recursos naturales.
- Se permite el ingreso de visitantes que van a realizar actividades con fines científicos, educativos, turísticos y culturales, bajo condiciones debidamente reguladas. El uso científico es privilegiado en estas áreas, por encima de cualquier otro uso público.
- Pueden realizarse intervenciones en el área con fines de manejo para asegurar la conservación de aquellos componentes de la diversidad biológica que así lo requieran. Dichas intervenciones deben estar definidas en el Plan Maestro respectivo.

**SERVICIO NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS POR EL ESTADO
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS
OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA**

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres Y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ

de un Parque Nacional establecidas en la Ley 26834, Ley de Áreas Naturales Protegidas (artículo 21º) y su Reglamento (artículo 50º). Sobre este punto es preciso agregar que el Plan Maestro del Parque Nacional Sierra del divisor no promueve nuevas intervenciones y mucho menos la habilitación de nuevas infraestructuras como es el caso de una carretera dentro de ella.

Gráfico N° 1: Alternativas de trazo del Proyecto Carretera Pucallpa –
Cruzeiro Do Soul



- 2.8 Las alternativas vistas en el gráfico corresponden a una serie de propuestas elaboradas entre 1965 y 2011 por diferentes autoridades, con la finalidad de definir trazos y realizar estudios y reconocimientos que viabilicen la implementación de este proyecto, considerando únicamente el lado peruano, describiéndose las características de posible trazo y las posibles afectaciones desde el punto de vista social y ambiental.

**SERVICIO NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS POR EL ESTADO
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS
OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA**

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres Y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ

Antecedentes de las alternativas de intervención:

Aspecto	Alternativa 1 	Alternativa 2 	Alternativa 3 
Fuente	1965 y complementados en 1978	Gobierno Regional Ucayali, 2005	Consorcio Vial Pucallpa, 2011.
Trazo	Margen derecha del río Ucayali frente al anexo Progreso (aguas abajo de la ciudad de Pucallpa). Los primeros 32kms. De la trocha tiene una dirección N'60° E de rumbo luego cambia a 64 grados y sigue así hasta el km. 67+270.	Anexo de Mazaray (aguas arriba de la ciudad de Pucallpa, sobre la margen derecha del río Ucayali) y continúa un primer tramo paralelo al río Abujao y luego continúa paralelo al río Shesha, hasta sus nacientes.	Anexo de Mazaray (sobre la margen derecha del río Ucayali, aguas arriba de Pucallpa) continuando por la margen derecha del río Abujao y luego sus nacientes hasta llegar al hito 62.
Característica	Los terrenos de la margen derecha del Ucayali son planos y bajos hasta una profundidad de 32kms.	Termina el tramo en el hito 67 de la frontera con el Brasil.	Mazaray está ubicado sobre una terraza más alta y permite que la vía se desarrolle por terrenos no inundables.
Afectación Socio-ambiental	Atraviesa el Parque Nacional Sierra del Divisor e Isconahua.	Atraviesa el Parque Nacional Sierra del Divisor e Isconahua.	No tiene interferencias y tampoco atraviesa zonas de reserva, ni comunidades nativas.

Se ha determinado factores fundamentales como la topografía, hidrología, geología, fisiografía y geotécnica que concluyen que la alternativa que presenta mayores ventajas en los aspectos de drenaje, impacto social e Impacto ambiental, y que además no compromete los ecosistemas y muestras representativas dentro del Parque Nacional Sierra del Divisor es la alternativa 3; sin embargo, no se precisa ello en la norma publicada.

2.9 Un aspecto asociado a la alternativa de trazo y a la no intervención sobre áreas naturales protegidas del lado peruano es el punto de empalme con Brasil. Como se puede apreciar en el gráfico 1, la salida del lado peruano de interconexión con Brasil por el Hito 67 contraviene el resultado del análisis de las alternativas señaladas líneas arriba, contraviene las normas ambientales hoy vigentes que regulan las áreas naturales protegidas, además que comprometen de manera específica los objetivos de creación del Parque Nacional Sierra del Divisor, debido a ello, debe precisarse que el punto de empalme o interconexión limítrofe entre ambos países no sea a través del Hito 67, debiéndose proponer alternativas ubicadas al sur de dicho hito, acorde a la alternativa 3 y su conexión probable por el Hito 62.

**SERVICIO NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS POR EL ESTADO
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS
OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA**

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres Y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ

- 2.10 Asimismo; los modos de transporte a emplearse son determinados fundamentalmente por las características fisiográficas y estructurales del área del proyecto, influenciado además por el control para la minimización de los posibles impactos ambientales, debido a los diferentes niveles de intervención del proyecto, los cuales va más allá de la evaluación sobre las infraestructuras permanentes; sino también, de aquellas infraestructuras de carácter temporal que podrían implementarse durante la etapa constructiva y que no están contemplados en la Ley los cuales también se constituyen en intervenciones y posibles afectaciones por la habilitación de nuevas áreas como por ejemplo: campamentos, canteras, accesos, depósitos de material de excedentes (DME), captaciones de agua y vertimiento sobre cuerpos de agua, entre otros; los cuales pudieran comprometer la flora y fauna presente y que deben ser evitados al interior del Parque Nacional Sierra del Divisor, razón por la cual se requiere de mayores estudios técnicos que permitan determinar su viabilidad técnica y ambiental.
- 2.11 Estudios demuestran niveles de intervención o afectación mayores a lo previsto en el análisis de alternativas. El análisis de los Impactos Socio- Ambientales de dos rutas de la Carretera Propuesta entre Pucallpa, Perú y Cruzeiro do Sul, Brasil, elaborada por la Universidad de Richmond demuestran sus áreas de influencia cruzan y se superponen sobre Parques Nacionales, entre ellas el Parque Nacional Sierra del Divisor, comunidades nativas, concesiones y centros poblados.

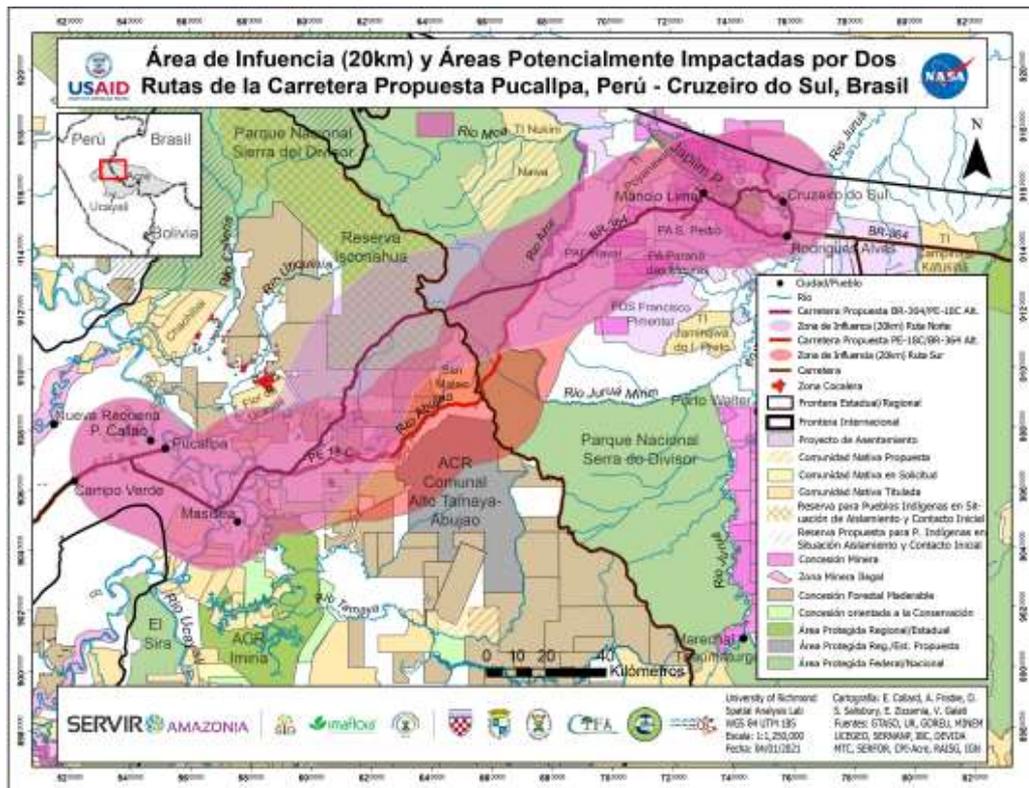
Se precisa en ellos impactos ambientales que trae como consecuencia aumento de deforestación, afectación a la distribución de especies y su presencia al interior del área de influencia del proyecto (afectación al desplazamiento de la fauna), además de ponerlos en peligro por el cruce de la carretera. A ello se asocia el incremento de la temperatura y la generación de emisiones gaseosas. Desde el punto de vista social, los impactos ocasionados por la implementación de una carretera ocasionaría la pérdida de cultura, la propagación de enfermedades, la presencia de taladores y cazadores ilegales, el ingreso de agricultores que desarrollan cultivos ilegales, tráfico de tierras, y el tráfico de droga, armas, animales y el contrabando, en desmedro de las condiciones hoy presente; es decir, el cambio de uso de suelo y la aparición de nuevas actividades negativas a la conservación del Parque Nacional Sierra del Divisor y además de la afectación hidrológica y de las formas de vida ella, aprovechadas por las poblaciones asentadas.

**SERVICIO NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS POR EL ESTADO
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS
OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA**

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres Y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ

Análisis de los Impactos Socio- Ambientales de dos rutas de la Carretera Propuesta entre Pucallpa, Perú y Cruzeiro do Sul, Brasil, elaborada por la Universidad de Richmond



2.12 Cabe señalar, que la apertura de una carretera ocasiona el desarrollo de otras infraestructuras o actividades complementarias, como son, la apertura de establecimiento de servicios como grifos, talleres mecánicos, restaurantes, hoteles y hospedaje, además de otras infraestructuras que ocasionan cambio de uso de suelo como son el establecimiento de centros poblados (viviendas, Infraestructura de servicio urbano: escuelas, centros de salud, otros), nuevas necesidades de servicio (luz, agua, desagüe, comunicaciones) y la apertura de accesos que incrementan la presión generando expansión demográfica e incrementando la presión y amenazas al Parque Nacional Sierra del Divisor, comprometiendo la continuidad de sus recursos por la presencia de cultivos ilícitos, y taladores ilegales dentro de dicha área natural protegida que se viene conteniendo mediante esfuerzos con diversas entidades (Fiscalía Especializada en Materia Ambiental - FEMA, con la Marina de Guerra del Perú, Policía Nacional del Perú - PNP, Ministerio de Cultura, entre otros) con la finalidad de evitar la fragmentación de ecosistemas y el desplazamiento de especies de fauna.

SERVICIO NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS POR EL ESTADO
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS
OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres Y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ

Aspectos que deberán considerarse al momento del desarrollo de actividades y/o implementación de infraestructura al interior de las Áreas Naturales Protegidas

- 2.13 Pese a lo expuesto; cabe señalar que si bien no se tiene la ubicación precisa de los componentes del proyecto, y de acuerdo a los antecedentes señalados anteriormente, en el departamento de Ucayali se encuentran áreas de competencia de esta institución; por lo tanto, en el supuesto caso que en el desarrollo del proyecto se involucren dichas áreas se deberá considerar que toda actividad, proyecto o infraestructura relacionada a su implementación y que se superpongan a las Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento y Áreas de Conservación Regional deberá contar con las opiniones técnicas previas vinculantes emitidas por esta institución, en aplicación de lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 003-2011-MINAM⁵, las cuales consisten en la emisión de Compatibilidad⁶ y la Opinión Técnica Previa Favorable⁷.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

- 3.1 El Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado - SERNANP, es el ente rector del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado - SINANPE, ejerciendo sus competencias en los espacios que por norma legal han sido establecidos, como las Áreas Naturales Protegidas.
- 3.2 Se analizó la información brindada en el proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, que propone una "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", advirtiéndose ya pronunciamientos emitidos por esta institución, a través de los Informes Técnico Legal N° 029-2020-SERNANP-DGANP-OAJ y N° 096-2021-SERNANP-DGANP-OAJ.

⁵ Aprueban modificación del artículo 116° del Reglamento de la Ley de Áreas Naturales Protegidas, aprobado por Decreto Supremo N° 038-2001-AG.

⁶ Opinión técnica previa vinculante que consiste en el análisis de la posibilidad de concurrencia de una propuesta de actividad respecto a la conservación del Área Natural Protegida de administración nacional o del Área de Conservación Regional, en función a la categoría, zonificación, Plan Maestro y objetivos de creación del área en cuestión.

⁷ Opinión técnica previa vinculante que consiste en una evaluación del contenido del instrumento de gestión ambiental correspondiente a una actividad, obra o proyecto específico a realizarse al interior de un Área Natural Protegida de administración nacional y/o de su zona de amortiguamiento o de un Área de Conservación Regional, a fin de pronunciarse sobre su viabilidad ambiental, en virtud a los aspectos técnicos y legales correspondientes a la gestión del Área Natural Protegida.

**SERVICIO NACIONAL DE ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS POR EL ESTADO
DIRECCIÓN DE GESTIÓN DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS
OFICINA DE ASESORÍA JURÍDICA**

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres Y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

INFORME TÉCNICO LEGAL N° 066-2022-SERNANP-DGANP-OAJ

- 3.3 Es en ese sentido, que ratificamos el contenido y conclusiones de los Informes Técnico Legal N° 029-2020-SERNANP-DGANP-OAJ y N° 096-2021-SERNANP-DGANP-OAJ con los cuales nos pronunciamos en su integridad respecto a los proyectos de Ley que declaran de necesidad pública e interés nacional la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y el Estado de Acre, Cruzeiro Do Sul - República Federativa de Brasil, analizando alternativas de trazo del proyecto, ante la falta de información al respecto; mismas que involucrarían espacios de conservación, debiendo contar con las opiniones técnicas previas vinculantes que han sido detalladas en este documento.
- 3.4 Se recomienda remitir el presente informe al Ministerio del Ambiente en cumplimiento de lo requerido y de conformidad con lo establecido en la Directiva N° 002-2021-MINAM/DM, aprobada mediante Resolución Ministerial N° 048-2021-MINAM.

Es todo cuanto informamos a usted, para los fines que estime conveniente.

Atentamente,



Firmado digitalmente por:
TAMARA MAUTINO Melina
Gladys FAU 20478053178 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/06/2022 12:16:47-0500



Firmado digitalmente por:
SANCHEZ ROJAS Carlos
Felipe FAU 20478053178 hard
Motivo: Por encargo
Fecha: 02/06/2022 14:23:02-0500



Firmado por
LAZO HERRERA Maria Elena FAU
20478053178 hard

CN = LAZO HERRERA Maria Elena FAU
20478053178 hard
O = SERVICIO NACIONAL DE AREAS NATURALES
PROTEGIDAS POR EL ESTADO - SERNANP
C = PE



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
Naturales

Dirección General de Ordenamiento
Territorial y de la Gestión Integrada
de los Recursos Naturales



Firmado digitalmente por:
GUARDIA YUPANQUI Doris
Maria FAU 20402960658 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2022 20:21:23-0500

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

INFORME N° 00162-2022-MINAM/VMDERN/DGOTGIRN/DIOTGIRN

PARA : **DORIS GUARDIA YUPANQUI**
Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales (e)

DE : **DORIS GUARDIA YUPANQUI**
Directora de Instrumentos para el Ordenamiento Territorial y la Gestión Integrada de los Recursos Naturales (e)

ASUNTO : Opinión 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”

REFERENCIA : Oficio N° 1010-2021-2022-CTC/CR (Exp. N° 2022029518)

FECHA : Lima, 03 de junio de 2022

Me dirijo a usted en relación al documento de la referencia, mediante el cual la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República remite al Ministerio del Ambiente (MINAM), 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”, solicitando se emita opinión sobre mencionado documento.

Al respecto, se informa lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1 Mediante Oficio N° 1010-2021-2022-CTC/CR (Registro N° 2022029518), presentado al MINAM el 20 de mayo de 2022, el Sr. Alejandro Soto Reyes, Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, solicita la evaluación y opinión 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 Decreto Legislativo N° 1013, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, estableciendo que el MINAM es el organismo del Poder Ejecutivo, cuya función general es diseñar, establecer, ejecutar y supervisar la política nacional y sectorial ambiental, asumiendo la rectoría con respecto a ella.

El objeto del Ministerio del Ambiente es la conservación del ambiente, de modo tal que se propicie y asegure el uso sostenible, responsable, racional y ético de los recursos naturales y del medio que los sustenta, que permita contribuir al desarrollo integral social, económico y cultural de la persona humana, en permanente armonía con su entorno, y así asegurar a las presentes y futuras generaciones el derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
Naturales

Dirección General de Ordenamiento
Territorial y de la Gestión Integrada
de los Recursos Naturales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

- 1.3 El Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ministerio del Ambiente (MINAM), aprobado con Resolución Ministerial N° 167-2021-MINAM, establece en su artículo 75, que la Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales (DGOTGIRN) es el órgano de línea responsable de conducir la elaboración de herramientas, instrumentos y procedimientos, así como encargado de la formulación de planes, programas, proyectos que contribuyan a la Gestión del Territorio y ordenamiento territorial en el ámbito de su competencia, en coordinación con las entidades correspondientes y en el marco de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial, con énfasis en la aplicación de la zonificación ecológica y económica, el manejo integrado de las zonas marino costeras, y la gestión integrada de los recursos naturales; así como la generación de información y el monitoreo del territorio.

II. ANÁLISIS

2.1. De Proyecto 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

- 2.2.1 El artículo primero del citado proyecto de ley dispone 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.
- 2.2.2 El artículo tercero establece que se encarga al Gobierno Regional de Ucayali las coordinaciones necesarias para la “Integración Sostenible Multimodal entre Pucallpa, Departamento de Ucayali, Republica de Perú y el estado de Acre, Cruzeiro Do Sul - República Federativa de Brasil”, cuyas facilidades serán otorgadas por el Gobierno Central.
- 2.2.3 La Exposición de Motivos del Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, señala que El Departamento de Ucayali tiene como línea de frontera por el Este al Estado de Acre en la República Federal de Brasil, las autoridades peruanas con las autoridades brasileñas, llevan años de diálogo para el desarrollo e integración fronterizas por parte del Perú en base a la Ley N° 29778, Ley Marco para el desarrollo e Integración Fronteriza. En esa línea, señala además que es el deseo de los pueblos amazónicos que la Región Ucayali en Perú y el Estado de Acre en Brasil establezcan y desarrollen mecanismos de conectividad fluvial, terrestre y aérea, es decir mecanismos multimodal.

Adicionalmente, en la Exposición de Motivos se señala que el Perú, a través del Gobierno Regional de Ucayali suscribió dos declaraciones en el año 2019, en la cual Declaran de Interés la Interconexión Multimodal de PUCALLPA (Perú) y CRUZEIRO DO SUL (Brasil).

En ese sentido, menciona que esta conectividad multimodal requiere priorizar la construcción de una carretera (máximo 230 km.) o vía férrea que conecte las ciudades de Cruzeiro Do Sul vía Pucallpa, a un puerto de la costa del Pacífico, entre ellos el puerto del Callao, Chancay, Chimbote y Salaverry (más 1000 km.). En la actualidad unir estas dos ciudades por vía terrestre es de casi 3,500 km., y demora casi 60 horas de viaje, es por este motivo principal que se les solicitó a los dos presidentes del Perú, y de Brasil que apoyarán y priorizarán la Conectividad Multimodal Pucallpa (Perú) - Cruzeiro Do Sul (Brasil).

**PERÚ**Ministerio
del AmbienteViceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
NaturalesDirección General de Ordenamiento
Territorial y de la Gestión Integrada
de los Recursos Naturales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

2.2 De las consideraciones ecosistémicas del entorno para el desarrollo de la integración sostenible multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y los Estados de Acre, Cruzeiro Do Sul - República Federativa de Brasil"

De la revisión del proyecto Ley, se concuerda en que el desarrollo e integración transfronteriza sostenible con énfasis y prioridad en la conectividad o interconexión multimodal (fluvial, terrestre y aéreo), aporta al desarrollo económico en la Amazonía Peruana; no obstante, no se debe olvidar que la viabilidad de los proyectos para la interconexión multimodal se determina no solo considerando el factor económico, sino también los factores sociales, culturales y ambientales, que traen consigo esta clase de proyectos.

En ese sentido, mediante el presente apartado se realizará un análisis en el ámbito de intervención del proyecto de integración multimodal Pucallpa - Cruzeiro do Sul, tomando en cuenta como ámbito de trabajo la provincia de Coronel Portillo en el Departamento de Ucayali.

A. Análisis de la deforestación

De acuerdo a lo mostrado en el Mapa N° 01, se puede observar las superficies deforestadas para el periodo 2001 al 2020 y que las pérdidas de bosques se han realizado mayormente a lo largo de los ríos Calleria, río Utiquinia, río Shesha y río Abujao.

A nivel de la provincia de Coronel Portillo hay una superficie total deforestada (pérdida de bosque) acumulada desde el 2001 al 2020 de 173,438.93 Ha que representa el 4.8% del territorio provincial. (Véase cuadro N° 01)

Cuadro N° 01. Superficie de pérdida de bosque en la Provincia de Coronel Portillo
– Ucayali

Año	Superficie Deforestada	Superficie Acumulada
2001	3,513.19	3,513.19
2002	3,725.76	7,238.95
2003	2,819.41	10,058.36
2004	3,086.93	13,145.29
2005	9,669.85	22,815.14
2006	4,075.97	26,891.11
2007	3,045.88	29,936.99
2008	5,455.74	35,392.73
2009	9,629.49	45,022.22
2010	4,675.96	49,698.18
2011	7,531.71	57,229.89
2012	9,490.49	66,720.38
2013	13,480.89	80,201.27
2014	10,266.51	90,467.78
2015	9,388.66	99,856.44
2016	11,052.10	110,908.54



PERÚ

Ministerio del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales

Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

2017	12,881.70	123,790.24
2018	10,108.92	133,899.16
2019	17,455.70	151,354.86
2020	22,084.07	173,438.93
TOTAL	173,438.93	

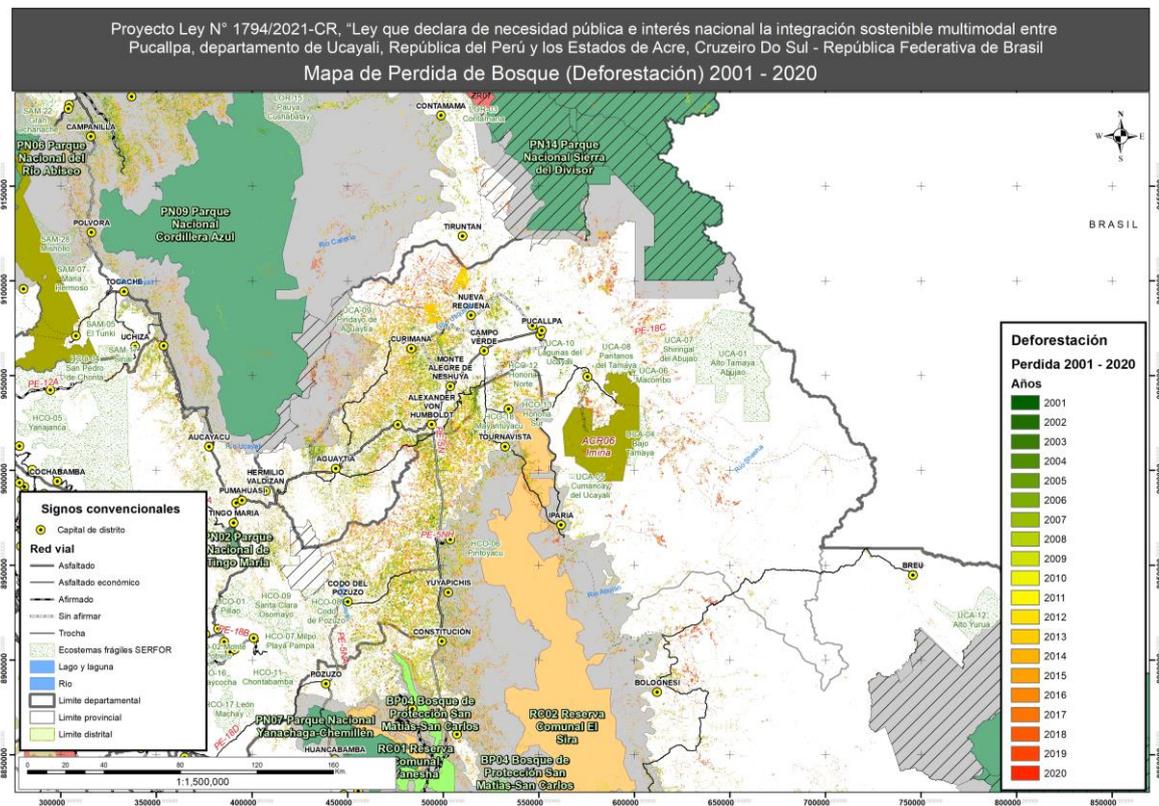
Fuente:

<http://geobosques.minam.gob.pe/geobosque/view/descargas.php?122345gx345w34gg>

Este avance del proceso de deforestación, está asociado al incremento de las actividades agrícolas, pecuarias y forestales propias de los pobladores de la zona y esto también se relaciona a la concentración de la población existente y asentada a lo largo de los ríos mencionados. Los años que registran mayores niveles de pérdida de bosque son: 2020, 2019 y 2013.

En la actualidad, se evidencia un constante incremento de la deforestación, sin contar físicamente con una vía carrozable, que al existir incrementaría considerablemente tales indicadores de deforestación a través de los años, degradando los ecosistemas.

Mapa N° 01. Mapa de pérdida de bosque (deforestación)





PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
Naturales

Dirección General de Ordenamiento
Territorial y de la Gestión Integrada
de los Recursos Naturales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”

“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

B. Análisis de la degradación

Respecto al análisis de la degradación, se observa en el Mapa N° 02, las superficies degradadas que han sido identificadas para el ámbito de interés. Esta información de degradación que se muestra, ha sido generada por el MINAM y corresponde al año 2020, donde se evidencia que la distribución de las superficies degradadas se encuentra asociada a las vías de comunicación, principalmente en las vías de comunicación fluvial, a lo largo de los ríos Calleria, río Utiquinia, río Shesha y río Abujao; donde precisamente se observa la degradación que han sufrido los ecosistemas naturales.

Estas áreas degradadas están asociadas al proceso de asentamiento de la población a lo largo de los ríos y de las múltiples actividades económicas que se desarrollan en la zona; y esto asociado a las vías de comunicación, así como lo muestra la publicación la Universidad de Richmond¹, donde muestra que las carreteras generan impactos ambientales (deforestación, desecación del bosque, ocurrencia de incendios, contaminación de plantas y animales, entre otros), sociales (pérdida de cultura, propagación de enfermedades, ingreso de agricultores dedicados a cultivos ilegales, tráfico de drogas, armas, animales, entre otros) e hidrológicos (erosión de suelos, baja calidad de agua, contaminación química, escorrentía de nutrientes, entre otros), que impactan en los ecosistemas y en la calidad de vida de la población.

En un análisis de la provincia de Coronel Portillo en Ucayali, donde se proyecta integración multimodal Pucallpa - Cruzeiro do Sul, se ha logrado observar del año 2015 al 2020, un incremento en la superficie degradada (ver Cuadro 03), registrando en el año 2015 una superficie degradada de 704,051.73 hectáreas, y en el año 2020 una superficie degradada de 949,606.76 hectáreas, teniendo un incremento de 245,555.03 hectáreas (Geoservidor² MINAM).

Cuadro N° 03. Superficie degradada del año 2015 al 2019
Identificado en la provincia Coronel Portillo

AÑO	SUPERFICIE (HA.)
2015	704,051.73
2016	715,057.47
2017	771,759.54
2018	807,511.50
2019	862,627.05
2020	949,606.76

¹ Universidad de Richmond, Análisis de los Impactos Socio-Ambientales de Dos Rutas de la Carretera Propuesta entre Pucallpa, Perú y Cruzeiro do Sul, Brasil. 2021.

² Geoservidor MINAM, link: <https://geoservidor.minam.gob.pe/monitoreo-y-evaluacion/restauracion-de-areas-degradadas/>



PERÚ

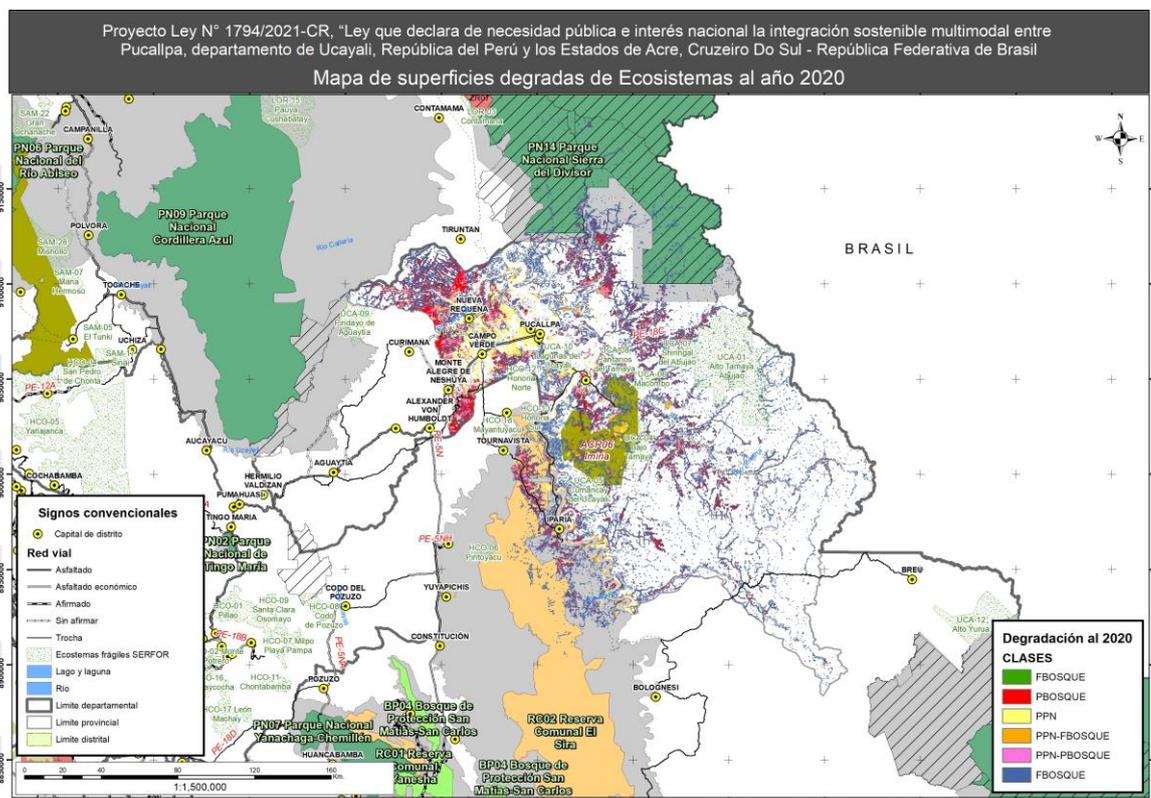
Ministerio del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales

Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

Mapa N° 02. Mapa de superficies degradadas de la provincia de Coronel Portillo en Ucayali, 2022



Fuente: Ministerio del Ambiente - Geoservidor

C. De las consideraciones de las oportunidades y limitaciones del territorio

De manera complementaria a lo indicado en el análisis de los párrafos precedentes, se considera evaluar la provincia de Coronel Portillo en Ucayali, donde se proyecta integración multimodal Pucallpa - Cruzeiro do Sul, frente a las unidades ecológicas y económicas de la Zonificación Ecológica Económica (ZEE) del departamento de Ucayali, aprobada en agosto del 2017 con Ordenanza N° 015-2017-GRU-CR.

Como parte del análisis la provincia de Coronel Portillo con la ZEE de Ucayali, se han identificado 51 Unidades Ecológicas y Económicas de las cuales el 90.2% del territorio provincial son Zonas clasificadas como Protección y Conservación Ecológica, el 7.95% son zonas productivas, el 1.6% son zonas para la recuperación por el inadecuado usos de los suelos, el 0.2% son zonas con aptitud urbano industrial y el 0.05% es zona de tratamiento especial.

A modo de ejemplo, se señalan algunas Unidades Ecológicas y Económicas con mayor ocupación en la provincia mencionada:

**PERÚ**Ministerio
del AmbienteViceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
NaturalesDirección General de Ordenamiento
Territorial y de la Gestión Integrada
de los Recursos Naturales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Cuadro N° 04. Unidades Ecológicas y Económicas en la provincia de Coronel Portillo

Zona Ecológica y Económica	Alternativas de uso	Condición
Zona de Valor Bio Ecológico con mayor potencial de Diversidad Biológica	Se recomienda actividades orientadas para el fomento de Servicios Ambientales, la Investigación, Conservación y/o Restauración de ecosistemas en proceso de degradación. Ocupa una superficie en la provincia de 1,483,437.15 Ha, es decir el 38.68%	Es una zona que por las condiciones de los bosques almacena carbono y alberga un gran valor de biodiversidad de especies de flora y fauna.
Zona para la conservación de la biodiversidad	Se recomienda actividades orientadas para el fomento de Servicios Ambientales, la Investigación, Conservación y/o Restauración de ecosistemas en proceso de degradación. Ocupa una superficie de 516,660.41 Ha con 13.47% del total.	Esta zona tiene alto valor bioecológico por su gran biodiversidad que alberga, las condiciones de sus ecosistemas que son favorables para el desarrollo de especies nativas.
Zona para protección	La zona presenta potencial para el fomento de Servicios Ambientales, la Investigación y la conservación y/o Restauración. Ocupa una superficie de 388,978.34 Ha es decir representa el 10.14%	Zona de protección por las condiciones de la capacidad de uso del suelo, por no presentar vocación edáfica adecuada para el desarrollo de la producción agrícola, forestal o pecuaria, el cual tendría que requerirse tecnología para su aprovechamiento.
Zona de Valor Bio Ecológico con mayor potencial de Recarga Hídrica	Se recomienda actividades orientadas para el fomento de Servicios Ambientales, la Investigación, Conservación y/o Restauración de ecosistemas en proceso de degradación. Ocupa una superficie en la provincia de 184,896.62 Ha, es decir el 4.82%	Esta zona tiene alto valor bioecológico por la capacidad que tiene sus suelos en la retención y producción del recurso hídrico siendo un proveedor del recurso hídrico en la cuenca.



PERÚ

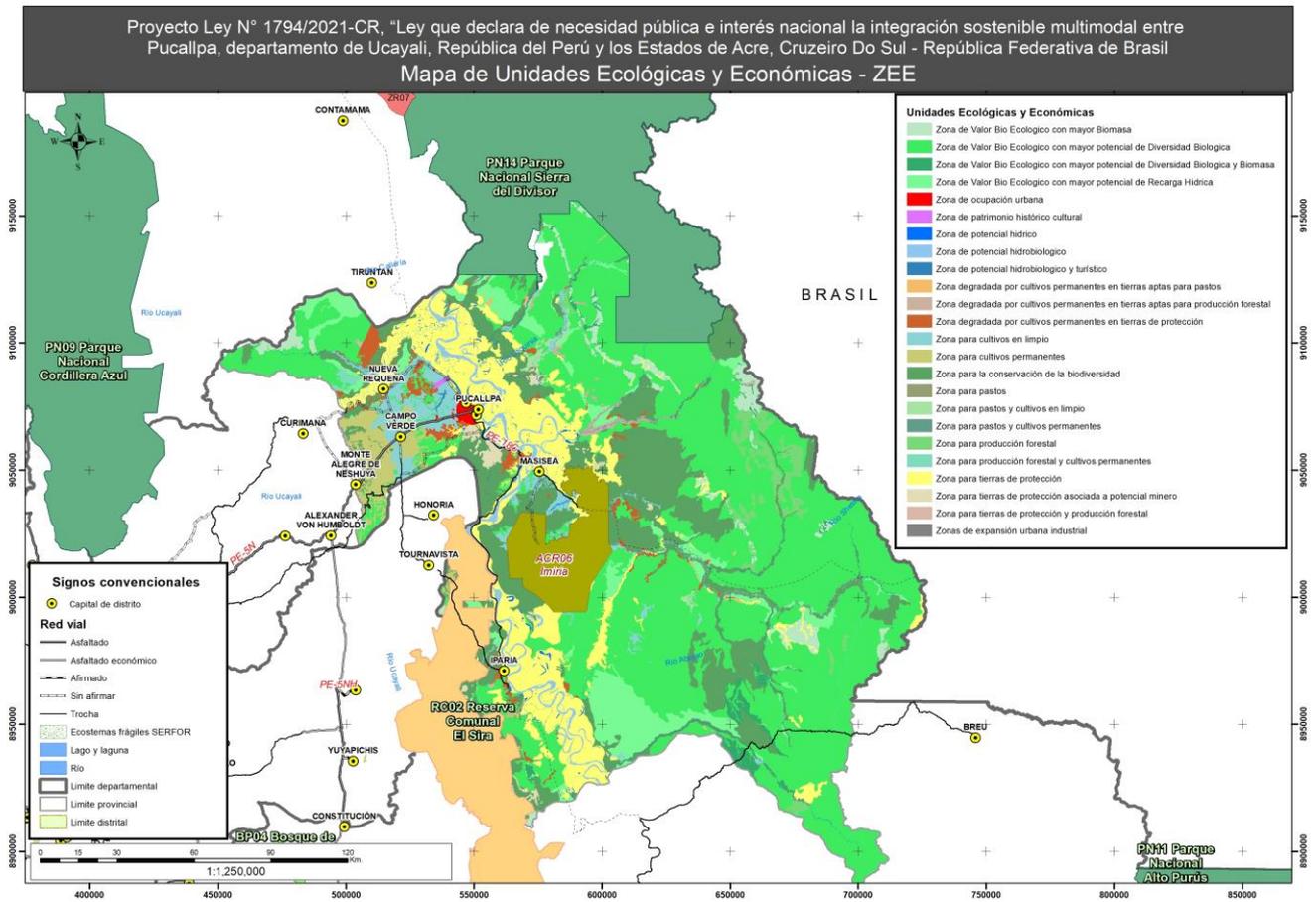
Ministerio del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales

Dirección General de Ordenamiento Territorial y de la Gestión Integrada de los Recursos Naturales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

Mapa N° 03. Mapa de Unidades Ecológicas y Económicas de la ZEE del departamento de Ucayali



Fuente: ZEE del departamento de Ucayali, Ordenanza N° 015-2017-GRU-CR.

III. CONCLUSIONES

De acuerdo a lo señalado en los párrafos precedentes, se concluye lo siguiente:

3.1 El artículo primero del Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, dispone 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.

3.2 Cabe señalar que, si bien se concuerda en que el desarrollo e integración transfronteriza sostenible con énfasis y prioridad en la conectividad o interconexión multimodal (fluvial, terrestre y aéreo), aporta al desarrollo económico en la Amazonía peruana; no obstante, no se debe olvidar que la viabilidad de los proyectos para la interconexión multimodal se determina no solo considerando el factor económico, sino las implicaciones sociales, culturales y ambientales, que traen consigo esta clase de proyectos. En ese sentido, en caso se apruebe el proyecto de ley mencionado, para su implementación, se tendrá en cuenta el



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
Naturales

Dirección General de Ordenamiento
Territorial y de la Gestión Integrada
de los Recursos Naturales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

marco normativo ambiental vigente, debiéndose realizar un análisis detallado de las implicaciones ambientales, sociales, culturales y económicas, para determinar la viabilidad de los proyectos relacionados a la conectividad o interconexión multimodal entre Pucallpa, departamento de Ucayali, República del Perú y los Estados de Acre, Cruzeiro do Sul, República Federativa de Brasil.

3.3 En ese sentido, para una mejor comprensión de las repercusiones de los proyectos viales en la Amazonía, en el numeral 2.2 del presente informe, se hace un análisis a nivel territorial, a partir del ámbito provincial de Coronel Portillo. En esa línea, pese a que no se precisa un trazo que defina su recorrido, ni la ubicación de los componentes del proyecto, no obstante, se ha analizado las consideraciones ecosistémicas del entorno, vinculado a la deforestación, degradación y a la información de la Zonificación Ecológica y Económica - ZEE del departamento de Ucayali. Dicho análisis concluye que:

- Se evidencia un incremento de la degradación en el departamento de Ucayali, en comparación a los últimos 5 años monitoreados sin contar físicamente con una vía carrozable, la cual de existir incrementaría considerablemente los indicadores de degradación de los ecosistemas, las superficies degradadas se encuentran distribuidas alrededor de las vías de comunicación, principalmente en las vías fluviales, a lo largo de los ríos Callería, río Utiquinia, Río Shesha y Río Abujao, dichas áreas están asociadas al proceso de asentamiento de la población y de las múltiples actividades económicas que se desarrollan en la zona.
- En relación a la deforestación o pérdida de bosque, se debe tener en cuenta que el departamento de Ucayali cuenta con 9, 298,397 ha de bosque amazónico, y presenta una pérdida de bosque para el año 2020 de 22,084.07 ha, el cual representa el 0.24% del total de bosque en el departamento solo para ese año; considerando además que, en un periodo de 20 años (2001 – 2020) en Ucayali se tiene 173,438.93 ha de pérdida de bosque acumulada, siendo éste un indicador que en diversos sectores del departamento se vienen desarrollando actividades que generan reducción de cobertura boscosa.
- Es necesario señalar que, si en el desarrollo del proyecto se involucran Áreas Naturales Protegidas (ANP) y sus Zonas de Amortiguamiento, requerirá el pronunciamiento del SERNANP sobre su viabilidad ambiental, en virtud a los aspectos técnicos y legales correspondientes a la gestión de las ANP. Dicha opinión técnica y legal, también deberá solicitarse al Ministerio de Cultura respecto de los derechos y/o posible afectación a los pueblos indígenas de la zona.
- A nivel de ZEE, aprobada en agosto del 2017 con Ordenanza Municipal N° 015-2017-GRU-CR, la Zona de Valor Bio Ecológico con mayor potencial de Diversidad Biológica abarca el 90.2% del territorio provincial y son zonas clasificadas como Protección y Conservación Ecológica; debiéndose tener en cuenta las características boscosas del territorio, así como su provisión de servicios ecosistémicos y el alto índice de biodiversidad de especies.

IV. RECOMENDACIÓN

Se recomienda remitir el presente informe al Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales, para el fin correspondiente.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
Naturales

Dirección General de Ordenamiento
Territorial y de la Gestión Integrada
de los Recursos Naturales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

Es todo en cuanto se informa para su conocimiento y fines que se sirva determinar.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente

DORIS GUARDIA YUPANQUI

Directora (e) de Instrumentos para el Ordenamiento Territorial y
la Gestión Integrada de los Recursos Naturales



Firmado digitalmente por:
CARDOZA RAMOS Orlando
Martin FAU 20492988658 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2022 18:14:51-0500

Documento Firmado Digitalmente

ORLANDO CARDOZA RAMOS

Especialista en SIG

Documento Firmado Digitalmente

ROSARIO QUIROZ RAMÍREZ

Asesora Legal

Número del Expediente: 2022029518-3

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento archivado en el Ministerio del Ambiente, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente web: <https://ecodoc.minam.gob.pe/verifica/view> e ingresando la siguiente clave: **45a0cf**



Firmado digitalmente por:
QUIROZ RAMIREZ Maria Del
Rosario FAU 20492988658 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2022 18:10:52-0500



PERÚ

Ministerio del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales



Firmado digitalmente por:
NUÑEZ NEYRA DE RAMIREZ
Fabiola Rocio FAU 20402906658
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/06/2022 10:15:16-0500

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

INFORME N.º 00224-2022-MINAM/VMDERN/DGDB/DCEE

PARA : **José Álvarez Alonso**
Director General de Diversidad Biológica

DE : **Fabiola Núñez Neyra**
Directora de Conservación de Ecosistemas y Especies

ASUNTO : Opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR

REFERENCIAS : a) Correo electrónico del VMDERN del 27 de mayo de 2022
b) Oficio N° 1010 -2021-2022-CPAAAAE-CR (Exp. N° 2022029518)

FECHA : Lima, 01 de junio de 2022

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y dar atención al documento de la referencia b), a través del cual el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, señor Alejandro Soto Reyes, solicita opinión al Ministerio del Ambiente respecto al Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, según se detalla a continuación:

I. ANTECEDENTES

- Mediante el documento de la referencia b), el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, señor Alejandro Soto Reyes, solicita opinión al Ministerio del Ambiente respecto al Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, que propone la "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".
- A través del correo de la referencia a), el Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales solicita opinión sobre el precitado proyecto a la Dirección General de Diversidad Biológica, quien a su vez lo ha derivado a esta Dirección para la atención correspondiente.

II. ANÁLISIS

2.1 Respetto a las funciones y competencias del MINAM y la DCEE – DGDB

- Mediante el Decreto Legislativo N° 1013, Ley de Creación, Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, se crea el Ministerio del Ambiente (MINAM) como organismo del Poder Ejecutivo rector del sector ambiental, que desarrolla, dirige, supervisa y ejecuta la Política Nacional del Ambiente; asimismo, cumple la función de promover la conservación y el uso sostenible de los recursos naturales, la diversidad biológica y las áreas naturales protegidas.
- De acuerdo con el artículo 4 del citado dispositivo, la actividad de este Ministerio comprende las acciones técnico – normativas de alcance nacional en materia de



Firmado digitalmente por:
ENRIQUE FERNANDEZ Claudia
Mercedes FAU 20402906658 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 01/06/2022 17:35:22-0500



Firmado digitalmente por:
MARTHANS CASTILLO Edgardo
Eson FAU 20402906658 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 02/06/2022 10:41:46-0500

Central Telefónica: 611-6000
www.gob.pe/minam



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
Naturales

Dirección General de
Diversidad Biológica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

regulación ambiental, entendiéndose como tal, el establecimiento de la política, la normatividad específica, la fiscalización, el control y la potestad sancionadora por el incumplimiento de las normas ambientales en el ámbito de su competencia.

- El artículo 61 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente aprobado por Resolución Ministerial N° 167-2021-MINAM, establece que la Dirección General de Diversidad Biológica (DGDB) es el órgano de línea responsable de conducir la elaboración de instrumentos orientadores que promuevan la conservación, recuperación y uso sostenible de la diversidad biológica, en el ámbito de su competencia y en coordinación con las entidades correspondientes.
- Del mismo modo, el artículo 64 de dicha norma establece que la Dirección de Conservación de Ecosistemas y Especies es la unidad orgánica de línea que depende de la Dirección General de Diversidad Biológica, encargada de promover y elaborar instrumentos técnicos para la conservación, recuperación y uso sostenible de los ecosistemas y especies. En este contexto, el artículo 65 establece las funciones asignadas a esta Dirección en el marco de la conservación, recuperación y uso sostenible de los ecosistemas y especies. El presente análisis se realiza en el marco de las funciones y ámbito de competencia de esta Dirección de la DGDB.

2.2 Respecto a los alcances del Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR

- La fórmula legal del proyecto de ley en mención contiene tres artículos y una única disposición complementaria final, según el siguiente detalle:

Artículo Primero. Declaración de Necesidad Pública e Interés Nacional

"Declárese de necesidad pública e interés nacional la integración sostenible multimodal entre la ciudad de Pucallpa - departamento de Ucayali – República el Perú y el Estado de Acre, Cruzeiro Do Sul - República Federativa de Brasil."

Artículo Segundo. Reglamentación

"Encárguese al Poder Ejecutivo a través de sus ministerios la reglamentación de presente ley en un plazo no mayor a 90 días calendarios y la emisión de las normas necesarias para lograr la integración."

Artículo Tercero. *"Encárguese al Gobierno Regional de Ucayali las coordinaciones necesarias para la 'Integración Sostenible Multimodal entre Pucallpa, Departamento de Ucayali, Republica de Perú y el estado de Acre, Cruzeiro Do Sul - República Federativa de Brasil, cuyas facilidades y serán otorgadas por el Gobierno Central."*

Disposición Complementaria Final

Única. Derogación.

"Deróguense todas disposiciones que se opongan a la presente ley."

2.3 Respecto a la pertinencia de la propuesta legislativa

- Según la fórmula legal, el proyecto de Ley bajo análisis 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.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
Naturales

Dirección General de
Diversidad Biológica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

- De acuerdo a la exposición de motivos de dicho proyecto, la integración o conectividad multimodal comprenderá la construcción de infraestructura para crear vías de transporte terrestre, aéreo y fluvial. Asimismo, se señala que dicha integración, entre otros aspectos, incrementará los ingresos por exportaciones de productos primarios, transformación y de servicios, generando el crecimiento de la economía regional y el bienestar de la población de Ucayali y del país en general.
- En este contexto, y de la revisión efectuada a los alcances del proyecto legislativo y su exposición de motivos, en el marco de nuestras funciones y ámbito de competencia, a continuación se exponen las siguientes consideraciones:
 - o El Perú posee más de 70 millones de hectáreas de bosques, de los cuales más de la mitad están ubicados en la Amazonía (ocupa el segundo lugar en Sudamérica y el noveno a nivel mundial). La Amazonía peruana contiene bosques tropicales prístinos, con una valiosa diversidad biológica y cultural, cuna de numerosas especies de flora y fauna silvestre y territorio de pueblos indígenas, incluyendo a pueblos indígenas en aislamiento voluntario y pueblos en contacto inicial.
 - o Los ecosistemas que ocurren en nuestra Amazonía generan importantes beneficios, como fuente de recursos naturales, agua, plantas con propiedades medicinales y alimentos. Por ello, la pérdida de la biodiversidad en la Amazonía peruana no solo amenaza o pone en riesgo a los propios ecosistemas o especies presentes en dicho ámbito, sino también a la enorme variedad de servicios que prestan a las personas y a la Tierra, incluyendo el secuestro de carbono, la emisión de oxígeno, la regulación climática, local y hemisférica, y la regulación hídrica de la sierra y la costa peruana. Estos bosques también son fuente de recursos esenciales para la seguridad alimentaria y supervivencia de las poblaciones locales.
 - o En opinión de esta Dirección, las obras de infraestructura en el ámbito amazónico deben estar integradas en una visión territorial y con planificación oportuna, ser acompañadas con una estrategia sistémica de desarrollo y gobernanza, con promoción de actividades sostenibles y la ejecución de medidas que contribuyan con la mitigación de los problemas ambientales y sociales que eventualmente puedan generarse con este tipo de proyectos.
 - o Es conocido que, además de los serios impactos ambientales (p.e. deforestación, degradación, afectación a ecosistemas y componentes asociados), uno de los mayores impactos que generan las obras de infraestructura en la Amazonía son los graves problemas de ilegalidad e informalidad, aunados a las invasiones de colonos en áreas vírgenes y surgimiento de actividades ilícitas (tala ilegal, minería ilegal, narcotráfico, entre otros).
 - o En el caso en particular, ni la iniciativa legislativa ni su exposición de motivos detallan información sobre la propuesta de trazo u otras alternativas que comprenderá la interconexión multimodal que se plantea. Del mismo modo, y sin perjuicio de su carácter declarativo, tampoco se detalla información en torno a la viabilidad técnica, económica, ambiental y social de esta iniciativa, y de las



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
Naturales

Dirección General de
Diversidad Biológica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

medidas que se tomarían para mitigar las amenazas citadas más arriba generadas por este tipo de proyectos.

- o La información pre citada es de suma importancia, considerando que entre Ucayali (Perú) y el Estado de Acre, Cruzeiro Do Sul (Brasil), en términos ecológicos, el ámbito se caracteriza por poseer vegetación típica de la selva tropical, con presencia de bosques prístinos y continuos, altos, tupidos, con un gran número de especies de fauna silvestre, incluyendo especies endémica, amenazadas y migratorias, y una composición florística muy diversa y heterogénea.
- o Además de la riqueza biológica que este ámbito congrega, es territorio de pueblos indígenas, así como de pueblos indígenas en situación de aislamiento voluntario, siendo por ello que hay zonas de carácter intangible como el área natural protegida Parque Nacional Sierra del Divisor y la Reserva Indígena Isconahua, hogar del pueblo indígena en situación de aislamiento Isconahua.
- o En la exposición de motivos del proyecto legislativo tampoco se sustenta la observancia a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 005-2018-MTC, que establece disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial respecto al cumplimiento de la normativa ambiental, de áreas naturales protegidas, y de aquella que garantiza la Protección de Pueblos Indígenas u Originarios en Situación de Aislamiento y en Situación de Contacto Inicial.
- o Cabe recordar, además, que en el marco de la interconexión entre Perú y Brasil existen propuestas pasadas que han sido desestimadas en su oportunidad por intentar vulnerar áreas intangibles, ya sea biológicamente sensibles como áreas naturales protegidas o reservas indígenas de pueblos en aislamiento voluntario. Por ello, en opinión de esta Dirección, es de suma importancia que antes de adoptar decisiones sobre la eventual viabilidad de proyectos en la Amazonía, se cuente con la suficiente información, mínimamente, sobre los siguientes aspectos:
 - Las potencialidades y limitaciones del territorio donde se tiene previsto llevar a cabo el proyecto, porque es vital planificar en función de las propias necesidades del territorio. Para este fin, es esencial aplicar los instrumentos y herramientas como el ordenamiento territorial y la zonificación ecológica económica.
 - Los derechos preexistentes, prioritariamente el de los pueblos indígenas u originarios.
 - Las necesidades e intereses de las poblaciones locales, puesto que es clave conocer y entender las prioridades locales con visión intercultural.
 - Los diferentes escenarios en prospectiva, por el contexto del cambio climático, tanto para el tema de conectividad como para las propuestas de desarrollo en general de la región.
 - Un análisis sólido de la demanda sobre la real ventaja de la conectividad en la zona propuesta (en este caso, multimodal). Preferentemente, se debe apostar por una conectividad con sistemas amigables con el medio ambiente y de bajo impacto (p.e puentes aéreos y redes hidrológicas como una de las principales alternativas, por su bajo costo y reducido impacto socioambiental).



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
Naturales

Dirección General de
Diversidad Biológica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

- La evaluación de amenazas y riesgos que se generarían por efecto de estos proyectos de infraestructura, teniendo en cuenta otras obras que han ocurrido en la Amazonía en escenarios similares, y que se han alentado la ocupación no planificada del territorio, creando serios problemas al Estado peruano.
- En atención a lo expuesto, esta Dirección considera que el proyecto legislativo no sería viable, ya que adolece de información esencial sobre las alternativas, potenciales riesgos e impactos que comprenderá la interconexión multimodal que se plantea, así como el respectivo análisis de la viabilidad técnica, económica, ambiental y social de esta iniciativa, entre otros aspectos antes mencionados, lo que es de suma relevancia porque en el ámbito de Ucayali - Perú y el Estado de Acre, Cruzeiro Do Sul – Brasil existen áreas con importante riqueza en términos ecológicos y culturales, incluyendo zonas intangibles de acuerdo con la legislación vigente.
- Sin perjuicio de lo señalado, y considerando los alcances del proyecto legislativo, se recomienda a la Comisión dictaminadora recabar las opiniones del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP) y el Ministerio de Cultura, respectivamente.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Esta Dirección considera que el Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, que propone la "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" no sería viable, ya que adolece de información esencial sobre los potenciales impactos y riesgos, y las alternativas que comprenderá la interconexión multimodal que se plantea, así como el respectivo análisis de la viabilidad técnica, económica, ambiental y social de esta iniciativa, entre otros aspectos antes mencionados, lo que es de suma relevancia porque en el ámbito de Ucayali - Perú y el Estado de Acre, Cruzeiro Do Sul – Brasil existen áreas con importante riqueza en términos ecológicos y culturales, incluyendo zonas intangibles de acuerdo con la legislación vigente.
- Sin perjuicio de ello, se recomienda también recabar la opinión del SERNANP en su rol de ente rector en materia de áreas naturales protegidas y del Ministerio de Cultura, respectivamente.
- Se recomienda elevar el presente informe al Viceministerio de Desarrollo Estratégico de los Recursos Naturales, para conocimiento y trámite respectivo.

Atentamente,

Documento Firmado Digitalmente

Edgardo Marthans Castillo
Especialista en Conservación

Documento Firmado Digitalmente

Claudia Enrique Fernández



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de Desarrollo
Estratégico de los Recursos
Naturales

Dirección General de
Diversidad Biológica

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Especialista Legal

Documento Firmado Digitalmente

Fabiola Núñez Neyra

Directora de Conservación de Ecosistemas y Especies

(JAA/fnn/cef)

Número de Expediente: 2022029518

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento archivado en el Ministerio del Ambiente, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente web: <https://ecodoc.minam.gob.pe/verifica/view> e ingresando la siguiente clave: **c145d3**



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de
Gestión
Ambiental

Dirección General de
Políticas e Instrumen
de Gestión Ambienta



MINAM

Firmado digitalmente por:
DAVILA ORDOÑEZ Jimpson
Jesus FAU 20402966658 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 06/06/2022 17:08:19-0500

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

INFORME N° 00070-2022-MINAM/VMGA/DGPIGA/DPIGA

PARA : **Raquel Hilianova Soto Torres**
Directora General de Políticas e
Instrumentos de Gestión Ambiental

DE : **Jimpson Dávila Ordoñez**
Director (e) de Políticas e
Instrumentos de Gestión Ambiental

**Oscar Augusto Francisco Jurado
Arenas**
Especialista Legal en Gestión Pública

ASUNTO : Opinión al Proyecto de Ley N°
1794/2021-CR, que propone una “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”.



Firmado digitalmente por:
JURADO ARENAS Oscar
Augusto Francisco FAU 20402966658
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 03/06/2022 14:48:46-0500

REFERENCIA : Oficio N° 01010-2021-2022-CTC/CR
(Expediente N° 2022029518 de fecha
20.05.2022)

FECHA : Lima, 03 de junio de 2022

Nos dirigimos a usted, con relación al asunto y al documento de la referencia, para hacer de su conocimiento lo siguiente:

I. ANTECEDENTE

Mediante documento de la referencia, el presidente de la Comisión de Transporte y Comunicaciones del Congreso de la República, señor Alejandro Soto Reyes, solicitó al Ministerio del Ambiente (MINAM) emitir opinión sobre el Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, que propone una “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”, formulado por el congresista César Gonzáles Tuanama.

II. ANÁLISIS

Sobre el marco normativo



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de
Gestión
Ambiental

Dirección General de
Políticas e Instrumentos
de Gestión Ambiental

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

- 2.1. Mediante Decreto Legislativo N° 1013, se aprobó la Ley de Creación, Organización y Funciones del MINAM, la cual establece que es el organismo del Poder Ejecutivo rector del sector ambiental, encargado de desarrollar, dirigir, supervisar y ejecutar la Política Nacional del Ambiente. De acuerdo con ello, realiza actividades que comprenden las acciones técnico-normativas de alcance nacional en materia de regulación ambiental.
- 2.2. En ese sentido, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 28245, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (SNGA), el MINAM en su condición de ente rector de dicho sistema es el encargado de normar las acciones orientadas a la protección ambiental y contribuir a la conservación del patrimonio natural.
- 2.3. Asimismo, mediante la Ley N° 27446, se creó el Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA), estableciéndose que el MINAM es el ente rector de dicho sistema y tiene como función principal normar, dirigir y administrar el SEIA, orientando el proceso de su implementación, así como su eficaz y eficiente funcionamiento en los tres niveles de gobierno nacional, regional y local.
- 2.4. De acuerdo con lo establecido en los literales a) y g) del numeral 3.1 del artículo 3 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 0167-2021-MINAM (ROF MINAM), el MINAM tiene entre otras, la función de dirigir el SEIA; así como, supervisar el funcionamiento de los organismos públicos adscritos al sector y garantizar que su actuación se enmarque en los objetivos de la Política Nacional del Ambiente.
- 2.5. En relación con ello, el artículo 89 del citado Reglamento, establece que la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental (DGPIGA) es el órgano de línea del MINAM responsable de conducir el SEIA. En ese marco, el MINAM dicta las normas y establece los procedimientos relacionados con el SEIA, coordina su aplicación técnica y es responsable de su correcto funcionamiento, conforme el artículo 6 del Reglamento de la Ley del SEIA, aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM.
- 2.6. Asimismo, el MINAM, a través de la DGPIGA, tiene la función de emitir opinión previa sobre proyectos normativos con implicancias ambientales relacionados a políticas e instrumentos de gestión ambiental, institucionalidad y procesos de evaluación de impacto ambiental y sus modificaciones, de conformidad con el literal g) del artículo 90 del ROF del MINAM.
- 2.7. En adición a lo anterior, corresponde a la Dirección de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental, como unidad orgánica de la DGPIGA, evaluar y emitir opinión previa sobre los proyectos normativos e instrumentos relacionados a las políticas e instrumentos de gestión ambiental en el ámbito de su competencia, según el literal j) del artículo 93 del ROF MINAM.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de
Gestión
Ambiental

Dirección General de
Políticas e Instrumentos
de Gestión Ambiental

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

- 2.8. Por lo expuesto, considerando el alcance del Proyecto de Ley, el cual promueve un proyecto de inversión, este tiene implicancias ambientales, por lo que, corresponde a la Dirección de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental, emitir la opinión correspondiente.

Sobre el Proyecto de Ley

- 2.9. El Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, que propone una “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” consta de tres artículos y una Disposición Complementaria Final.
- 2.10. En el artículo primero, se declara 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. En tanto, en los artículos segundo y tercero, se encarga al Poder Ejecutivo Reglamentar la Ley y al Gobierno Regional de Ucayali, efectuar las coordinaciones para la implementación del proyecto de inversión que promueve la iniciativa legislativa.
- 2.11. Por su parte, la Disposición Complementaria Final, señala que se deroga toda disposición legal que se oponga a la Ley.
- 2.12. En esa línea, de acuerdo con lo señalado en la exposición de motivos del proyecto de ley, se señala que Las autoridades de la Región Ucayali han establecido los contactos y reuniones en el marco de la Ley 29778 y su reglamento y del Decreto Supremo-019-2018-RE4, teniendo en cuenta que los ciudadanos del departamento de Ucayali tienen esperanzas que mejore su bienestar y calidad de vida a través del desarrollo de sus fronteras, es el deseo de nuestros pueblos amazónicos que la Región Ucayali en Perú y el Estado de Acre en Brasil establezcan y desarrollen mecanismos de conectividad fluvial, terrestre y aérea, es decir mecanismos multimodal. Se recalca en la Exposición de Motivos que el Estado peruano debe procurar la integración transfronteriza de manera multimodal, tanto por vía terrestre, aérea o fluvial.
- 2.13. Al respecto, teniendo en cuenta el objetivo del presente proyecto normativo, y de acuerdo con las funciones de la DGPIGA, es oportuno señalar que el artículo 2 de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (Ley del SEIA), establece que están comprendidos en su ámbito de aplicación, las políticas, planes y programas de nivel nacional, regional y local que puedan originar implicaciones ambientales significativas; así como los proyectos de inversión pública, privada o de capital mixto, que impliquen actividades, construcciones, obras, y otras actividades comerciales y de servicios que puedan causar impactos ambientales negativos significativos.



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de
Gestión
Ambiental

Dirección General de
Políticas e Instrumentos
de Gestión Ambiental

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

- 2.14. En el mismo sentido, el artículo 3 de la Ley del SEIA establece que no podrá iniciarse la ejecución de proyectos ni actividades de servicios y comercio, y ninguna autoridad nacional, sectorial, regional o local podrá aprobarlas, autorizarlas, permitir las, concederlas o habilitarlas si no cuentan previamente con la Certificación Ambiental contenida en la resolución expedida por la respectiva autoridad competente.
- 2.15. Sobre el particular, el artículo 15 del Reglamento de la Ley del SEIA, señala toda persona, natural o jurídica que pretenda desarrollar un proyecto de inversión susceptible de generar impactos ambientales negativos de carácter significativo que estén relacionados con los Criterios de Protección Ambiental establecidos en el Anexo V y los mandatos señalados en el Título II del Reglamento de la Ley del SEIA, está obligada a gestionar una Certificación Ambiental ante la autoridad competente.
- 2.16. Adicionalmente, el literal b) del artículo 18 del Reglamento de la Ley del SEIA, señala que se sujetan al proceso de evaluación ambiental, las modificaciones, ampliaciones o diversificación de los proyectos, siempre que supongan un cambio del proyecto original que, por su magnitud, alcance o circunstancias, pudieran generar nuevos o mayores impactos ambientales negativos.
- 2.17. Asimismo, el artículo 35 del Reglamento de la Ley del SEIA, señala que la Certificación Ambiental de los proyectos de inversión pública y de capital mixto se rige por las disposiciones emitidas en el marco del SEIA que le sean pertinentes, de acuerdo a la naturaleza del proyecto, sin perjuicio de la aplicación de otras normas complementarias y de las disposiciones incluidas en la normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), actualmente Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (Invierte.pe), conforme se establece en la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1252, Decreto Legislativo que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 242-2018-EF.
- 2.18. De acuerdo con lo señalado, el presente proyecto de Ley se enmarcaría en el objetivo de cumplir con el cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos para la población y sólo corresponde al Poder Ejecutivo la priorización de la formulación y ejecución de los proyectos de inversión pública, sobre la base de un análisis técnico que sustenta su viabilidad y ejecución.
- 2.19. Cabe señalar que, el artículo 102 de la Constitución Política del Perú, establece como una de las atribuciones del Congreso (Poder Legislativo), la de dar leyes. Para el caso de las leyes que asignan la categoría de “interés público y/o interés nacional” a determinado proyecto de inversión pública, éstas son de índole declarativo y representan una vinculación de carácter no jurídico del Poder Legislativo hacia el Ejecutivo; ello considerando que el artículo 79 de la Constitución Política del Perú prescribe que el Congreso de la República no tiene iniciativa de gasto; tal como también lo ha señalado la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de
Gestión
Ambiental

Dirección General de
Políticas e Instrumentos
de Gestión Ambiental

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

Regulatoria del Ministerio de Justicia (MINJUS) en la Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR.

- 2.20. Existe, pues, una prohibición constitucional expresa respecto de la posibilidad de que los congresistas presenten iniciativas relacionadas con leyes que originen o incrementen el gasto público, salvo en lo que respecta a su propio presupuesto. Esta disposición se relaciona no solo con el principio de separación de poderes y con la competencia que el artículo 118, inciso 17, de la Constitución asigna al Poder Ejecutivo para dirigir la hacienda pública, sino también con los principios de equilibrio y unidad presupuestal.
- 2.21. Resulta importante señalar que la DGPIGA mediante Informe N° 00490-2021-MINAM/VMGA/DGPIGA del 10 de junio de 2021, en el marco de la opinión a la Autógrafa de “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”, concluye que, el proyecto de inversión multimodal referido no es viable para la sostenibilidad de las regiones involucradas ni para el país debido a las implicancias ambientales y/o sociales significativas, que afectarían los ecosistemas amazónicos. Al respecto, la DGPIGA se ratifica en su opinión vertida en el precitado Informe.

III. CONCLUSIÓN

Considerando el alcance del Proyecto de Ley N° 1794/2021-CR, que propone una “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” y atendiendo a lo opinado por la DGPIGA en el Informe N° 00490-2021-MINAM/VMGA/DGPIGA del 10 de junio de 2021, se concluye que el proyecto de inversión promovido no es viable para la sostenibilidad de las regiones involucradas ni para el país debido a las implicancias ambientales y/o sociales significativas, que afectarían los ecosistemas amazónicos.

I. RECOMENDACIÓN

Se recomienda a la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental, enviar el presente informe al Viceministerio de Gestión Ambiental para que, de encontrarlo conforme, lo remita a la Oficina General de Asesoría Jurídica; así como también, adjuntar al presente el Informe N° 00490-2021-MINAM/VMGA/DGPIGA del 10 de junio de 2021.

Es cuanto informamos a usted para los fines pertinentes.

Atentamente,



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de
Gestión
Ambiental

Dirección General de
Políticas e Instrumentos
de Gestión Ambiental

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

Documento firmado digitalmente

Abg. Oscar Augusto Francisco Jurado Arenas

Especialista Legal en Gestión Pública

(JDO/oja)

Visto el informe que antecede, y estando conforme con su contenido, esta Dirección lo hace suyo para los fines correspondientes.

Jimson Dávila Ordoñez

Director (e) de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental

Número de expediente: 2022029518.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento archivado en el Ministerio del Ambiente, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente web: <http://sistemas.minam.gob.pe/verifica/view> e ingresando la siguiente clave: **0af7e5**



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de
Gestión
Ambiental

Dirección General de
Políticas e Instrumentos
de Gestión Ambiental

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

INFORME N° 00490-2021-MINAM/VMGA/DGPIGA

PARA : **Raquel Hilianova Soto Torres**
Directora General de Políticas e
Instrumentos de Gestión Ambiental

DE : **Raúl Carrillo Costa**
Especialista en Evaluación Ambiental
Estratégica

Manuel Silva Repetto
Coordinador Especialista en
Normativa de la Calidad Ambiental

ASUNTO : Opinión sobre la autógrafa de la 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.

REFERENCIA : Oficio N° 001242-2021-DP/SCM
(Expediente N° 2021034370, de fecha
10.06. 2021).

FECHA : Lima, 10 de junio de 2021



Firmado digitalmente por:
SOTO TORRES Raquel
Hilianova FAU 20492966658 hard
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/06/2021 19:46:51-0500



Firmado digitalmente por:
CARRILLO COSTA Raul FAU
20492966658 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/06/2021 20:02:05-0500



Firmado digitalmente por:
SILVA REPETTO Manuel
Giancarlo FAU 20492966658 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 10/06/2021 20:12:02-0500

Nos dirigimos a usted, en atención al documento de la referencia, a fin de informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1. Mediante documento de la referencia, el señor Félix Pino Figueroa en calidad de Secretario del Consejo de Ministros (e), solicitó al Ministerio del Ambiente (MINAM) opinión sobre la autógrafa de la 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. La Dirección General de Ordenamiento Territorial Ambiental (DGOTA) del MINAM en el marco de sus funciones, formuló el Informe N° 00088-2021-MINAM/VMDERN/DGOTA/DMOTA, en el cual se realizan observaciones a la 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. Este Informe fue trasladado a la DGPIGA mediante Expediente N° 2021031727 de fecha 28.05.2021.

- 1.3. Mediante Informe Técnico N° 304-2021-SERNANP-DGANP, el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), emitió observaciones a la 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. (Expediente N° 20201032568 de fecha 02.06.2021)

II. ANÁLISIS

Sobre el rol del Ministerio del Ambiente

- 2.1. Mediante Decreto Legislativo N° 1013, se aprobó la Ley de Creación, Organización y Funciones del MINAM, la cual establece que es el organismo del Poder Ejecutivo rector del sector ambiental, encargado de desarrollar, dirigir, supervisar y ejecutar la Política Nacional del Ambiente. De acuerdo con ello, realiza actividades que comprenden las acciones técnico-normativas de alcance nacional en materia de regulación ambiental.
- 2.2. En ese sentido, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 28245, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (SNGA), el MINAM en su condición de ente rector de dicho sistema es el encargado de normar las acciones orientadas a la protección ambiental y contribuir a la conservación del patrimonio natural.
 - 2.1. Asimismo, mediante la Ley N° 27446, se creó el Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA), estableciéndose que el MINAM es el ente rector de dicho sistema y tiene como función principal normar, dirigir y administrar el SEIA, orientando el proceso de su implementación, así como su eficaz y eficiente funcionamiento en los tres niveles de gobierno nacional, regional y local.
 - 2.2. De acuerdo con lo establecido en los literales b) f) y u) del numeral 5.3 del artículo 5 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, aprobado mediante Decreto Supremo N° 002-2017-MINAM, el MINAM tiene entre otras, la función de dirigir el SNGA; y coordinar y hacer seguimiento, en su rol de ente rector, del adecuado ejercicio de las competencias ambientales en los diversos niveles de gobierno así como, supervisar el funcionamiento de los organismos públicos adscritos al sector y garantizar que su actuación se enmarque en los objetivos de la Política Nacional del Ambiente.
- 2.3. En relación con ello, el artículo 66 del citado Reglamento, establece que la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental (DGPIGA) es el órgano de línea del MINAM responsable de conducir el SNGA y el SEIA. En ese marco, el





MINAM realiza acciones y propone normas y procedimientos relacionados con el SNGA y el SEIA, para los tres niveles de gobierno y en coordinación con las entidades competentes, cuando corresponda.

Sobre la Autógrafa de Ley materia de consulta

- 2.3. La Autógrafa de la 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, consta de un único artículo, que plantea lo siguiente:

Declárese 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, Cuzeiro do Sul, república Federativa de Brasil. **■**

- 2.4. Dicha Autógrafa de Ley que promueve el desarrollo del proyecto de inversión sobre la intercomunicación entre Pucallpa (Perú) y Cruzeiro do Sul (Brasil) no cuenta con viabilidad técnica, social, ni ambiental por parte del Poder Ejecutivo para ser desarrollado, por lo que carece de objeto que sea promovido mediante una Ley por parte del Congreso de la República.

Sobre las competencias del Congreso de la República

- 2.5. La autógrafa de la Ley se enmarcaría en el objetivo de cumplir con el cierre de brechas de infraestructura o de acceso a servicios públicos para la población. Sin embargo, únicamente corresponde al Poder Ejecutivo la priorización de la formulación y ejecución de los proyectos de inversión pública, sobre la base de un análisis técnico que sustenta su viabilidad y ejecución.
- 2.6. En efecto, el artículo 102 de la Constitución Política del Perú, establece como una de las atribuciones del Congreso (Poder Legislativo), la de dar leyes. Para el caso de las leyes que asignan la categoría de “interés público y/o interés nacional” a determinado proyecto de inversión pública, éstas son de índole declarativo y representan una vinculación de carácter no jurídico del Poder Legislativo hacia el Ejecutivo; ello considerando que el artículo 79 de la Constitución Política del Perú prescribe que el Congreso de la República no tiene iniciativa de gasto; tal como también lo ha señalado la Dirección General de Desarrollo Normativo y Calidad Regulatoria del Ministerio de Justicia (MINJUS) en la Consulta Jurídica N° 024-2018-JUS/DGDNCR.
- 2.7. Corresponde al Poder Ejecutivo la priorización de la formulación y ejecución de los proyectos de inversión pública, sobre la base de un análisis técnico que sustenta su viabilidad y ejecución; conforme lo establecido en el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1252 que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones. En este caso, esta Autógrafa de Ley constituye interferencia del congreso sobre un rol constitucionalmente asignado al poder ejecutivo sobre las decisiones técnicas relacionadas con proyectos de inversión.





- 2.8. Asimismo, la Autógrafa de Ley, por la sola declaración de “interés público y/o interés nacional” al proyecto de inversión, pretendería lograr una priorización de este y que se adopten las medidas necesarias por parte del Poder Ejecutivo; sin embargo, esta Ley no realiza un análisis legal ni técnico de los requisitos que el marco legal vigente exige para el desarrollo del desarrollo de infraestructura de carreteras.
- 2.9. Por otro lado, está ampliamente documentado que la promoción de proyectos viales con deficiente planificación y evaluación técnica, en algunos casos activados desde leyes declarativas de interés, terminan ocasionando graves daños ambientales, sociales y económicos. El ejemplo más emblemático es la Carretera Interoceánica Sur. A continuación, se señala algunos casos:

Carretera Bellavista – Mazán -El Estrecho, Loreto, declarada de interés nacional por la Ley 29680, del 04 de mayo del 2011: el proyecto se encuentra en ejecución, el primer tramo ya se ha construido y se está avanzando con el segundo tramo. A la fecha ya se viene reportando efectos negativos en términos de invasiones a áreas bosques y comunidades nativas, tráfico de tierras, inseguridad y amenaza para poblaciones indígenas y ¹eforestación. El Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana, ha estimado que este proyecto podría implicar la pérdida de entre 5059 a 12,000 h²s de bosques, por su parte, Conservation Strategy Fund y la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS), estiman una pérdida de 15,500 de bosques.

Carretera Iquitos - Saramiriza – interconexión con la costa norte, Loreto, declarada de interés nacional mediante Ley 30670 del 15 de setiembre del 2017: actualmente se encuentra en etapa de estudios a cargo del consorcio Saramiriza, sin embargo diversos estudios cuestionan la viabilidad del proyecto, Wildlife Conserv³tion Society (2021) advierte sobre los altos potenciales impactos ambientales, pudiendo afectar uno de los sistema hidrológicos más importantes del Perú, el Abanico del Pastaza, así como otras Areas Naturales Protegidas, en esa misma línea, Conservation Strategy Fund y la Fundación para la Conservación y el Desarrollo Sostenible (FCDS), en un análisis de 75 proyectos viales en la amazonia de Perú, Colombia, Ecuador y Brasil, concluye que de los 12 proyectos analizados en Perú, “uno en particular se destaca como muy riesgoso e ineficiente, se trata del proyecto vial Iquitos – Saramiriza. La calificación responde a sus altos costos de inversión, bajo

¹ <https://elcomercio.pe/tecnologia/ecologia/bellavista-el-estrecho-la-carretera-que-ha-traido-invasiones-conflictos-sociales-y-danos-ambientales-en-la-amazonia-de-peru-noticia/?ref=ecr>

²

http://terra.iiap.gob.pe/assets/files/riesgos/2018/01_2018_EVALUACION_DINAMICA_CAMBIO_DE_COBERTURA_ESTRECHO.pdf

³ <https://peru.wcs.org/DesktopModules/Bring2mind/DMX/Download.aspx?EntryId=39597&PortalId=94>





retorno económico, proyección de deforestación elevada, y afectación de áreas de importancia para la biodiversidad, entre otros”... “No solo es el proyecto más ineficiente en el Perú, sino uno de los más ineficientes en tod⁴ la Amazonía.

Corredor Interoceánico Perú-Brasil-IIRSA SUR (Carretera Interoceánica Sur), declarada de necesidad pública y de preferente interés nacional mediante Ley 28214 del 29 de abril del 2004. Sobre este proyecto, en especial en tramo III correspondiente a la región Madre de Dios, está ampliamente documentado cómo a partir de una ley declarativa de esta naturaleza, se implementaron procedimientos que debilitaron los principios preventivos y técnicos de la evaluación ambiental, e incluso el manejo de las inversiones, estos últimos son materia de investigaciones penales y administrativas. Por otro lado, también está ampliamente documentado, cómo a partir de este proyecto, se desencadenaron o potenciaron actividades ilícitas como la minería ilegal y la tala ilegal, con muy altos impactos al ambiente, la salud, la economía y la paz social; situación que, además, hasta la fecha implica un gran esfuerzo y costo para el estado peruano.

- 2.10. Construcción de carreteras en zonas de frontera y el mantenimiento de trochas carrozables en el departamento de Ucayali, declarado de interés nacional mediante Ley 30723, del 15 de enero del 2018: esta ley en único artículo, resulta tan genérica que casi cualquier proyecto en la región Ucayali podría acogerse a sus implicancias, esto resulta particularmente riesgoso, puesto que incluye incluso caminos vecinales, trochas carrozables en cuyo caso las capacidades de los gobiernos locales no garantizan los respectivos cuidados ambientales, sociales y económicos. Estos riesgos han sido señalados por diversos especialistas y organizaciones expertos en temas ambiental⁵s y sociales, incluso han generado el rechazo de las organizacio⁶es indígenas y la preocupación de la Defensor⁷a del Pueblo.
- 2.11. Como se puede notar sobre la base de los ejemplos señalados, los proyectos de Ley, denominados declarativos, sobre construcción o impulso de infraestructura vial en zonas ambiental y culturalmente sensibles, generan diversas acciones que derivan en impactos no deseados.
- 2.12. Además, dado que este proyecto involucra a dos países, es importante tener en cuenta que en Brasil también existen observaciones importantes expresadas por

⁴ <https://elcomercio.pe/tecnologia/ecologia/carretera-iquitos-samiriza-polemica-alrededor-de-una-via-que-cruza-la-amazonia-noticia/?ref=ecr>

⁵ <https://www.caaap.org.pe/2019/03/22/por-que-peru-alega-que-construir-carreteras-en-la-amazonia-no-vulnera-la-legislacion-ambiental/>

⁶ <http://www.aidesep.org.pe/noticias/pronunciamiento-de-aidesep-sobre-la-ley-no-30723>

⁷ <https://www.defensoria.gob.pe/defensoria-del-pueblo-rechaza-construccion-de-carreteras-que-afecten-reservas-indigenas-y-areas-naturales-protegidas/>





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

diversas organizaciones sociales. Ello motivó que, el 29 de octubre del 2020, el Procurador del estado de Acre, elevara un oficio al Procurador de la Republica, de Ministerio Público Federal, advirtiendo detalladamente de los riesgos e impactos ambientales, sociales y culturales, así como de posibles incumplimientos de la normativa ambiental y de pueblos indígenas, como es el caso de la consulta previa en el marco del convenio 169, el oficio concluye que dicha iniciativa es un retroceso ambiental. A partir de ello, el Procurador de la República Federal de Brasil, ha iniciado una investigación por presuntas irregularidades en el impulso del proyecto desde el lado de Brasil.

- 2.13. Destacamos que deben atenderse las necesidades sociales relacionadas con las carencias de la intercomunicación, sin embargo, como se ha destacado en los casos antes mencionados, que los proyectos viales con deficiente planificación y evaluación técnica, en algunos casos activados desde leyes declarativas de interés, terminan ocasionando graves daños ambientales, sociales y económicos; el ejemplo más emblemático es la Carretera Interoceánica Sur. Por ello, este tipo de decisiones corresponde a las instancias técnicas del Poder Ejecutivo.

Sobre los aspectos técnicos de la integración sostenible multimodal entre la ciudad de Pucallpa, departamento de Ucayali, república del Perú y el estado de Acre, Cuzeiro do Sul, república Federativa de Brasil

- 2.14. La Autógrafa de Ley no incluye una propuesta de trazo de la interconexión, sin embargo, las diferentes alternativas de trazo ya han sido analizadas en iniciativas anteriores, tanto para proyectos de carreta como de ferrocarril, tal como se muestra a continuación:

Figura N° 1. Alternativas de trazo de la carretera, identificados en el estudio de preinversión del Consorcio Vial Pucallpa (2011- 2012), SNIP 226431





PERÚ

Ministerio del Ambiente

Viceministerio de Gestión Ambiental

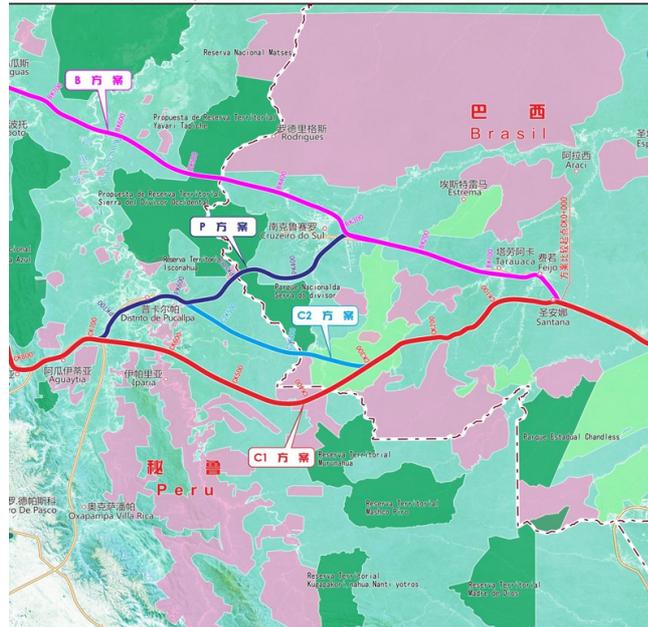
Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”



Figura N° 2. Alternativas de trazo analizadas por la empresa ChinaRail, proyecto Ferrocarril Bioceánico Perú-Brasil, 2015

西至秘鲁两洋铁路国境段线路走向方案示意图



2.15. Es necesario señalar que esta interconexión entre Pucallpa y Cruzeiro do Sul, ya acumula iniciativas previas, tanto de carretera como de ferrocarril, las mismas que han sido desestimadas y observadas por los altos costos e impactos que implican. En el primer caso, el proyecto de carretera Pucallpa – Hito 67 – Curzeiro do Sul, se avanzó hasta el estudio de perfil realizado por el Consorcio Vial Pucallpa (2011- 2012), SNIP



BICENTENARIO PERÚ 2021



226431, y fue rechazado por la Oficina de Programación e Inversiones (OPI) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC); en el caso del ferrocarril, anteriormente se han impulsado diferentes propuestas (como el FETAB y FERRIPEB) que incluyen el tramo en cuestión, la última iniciativa y la más avanzada es la propuesta del Ferrocarril Bioceánico en acuerdo con China y Brasil el 2014 y 2015, este proyecto, también fue desestimado por sus altos costos económicos, y riesgo⁹ ambientales.

- 2.16. En ese sentido, el proyecto de inversión declarado de necesidad pública e interés nacional no cuenta con viabilidad técnica por parte del Poder Ejecutivo para ser desarrollado, por lo que carecería de objeto que sea promovido mediante una Ley por parte del Congreso de la República.

Sobre los aspectos socio ambientales del proyecto de inversión de integración sostenible multimodal entre la ciudad de Pucallpa, departamento de Ucayali, república del Perú y el estado de Acre, Cuzeiro do Sul, república Federativa de Brasil

- 2.17. Los proyectos de inversión que involucran la intervención de Áreas Naturales Protegidas (ANP), zonas de amortiguamiento de ANP, Áreas de Conservación Regional, o ecosistemas frágiles (entre otros, desiertos, tierras semiáridas, montañas, pantanos, bofedales, bahías, islas pequeñas, humedales, lagunas alto andinas, lomas costeras, bosques de neblina y bosques relicto), deben obedecer a una adecuada planificación por el sector competente; en el caso de los proyectos de infraestructura vial, por ser proyectos lineales, su construcción en los bosques tiende a generar fraccionamiento de ecosistemas, generando efectos de borde y consecuente afectación a la biodiversidad; de acuerdo con ello, es preciso la intervención del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en las etapas tempranas de planificación de estos proyectos, a fin de incorporar análisis de las implicancias ambientales negativas y evitar posteriores gastos presupuestales en la ingeniería del proyecto que podrían ser desde su concepción inviables ambientalmente.
- 2.18. En esa línea, en artículo 2 del Decreto Supremo N° 005-2018-MTC, que establece disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial y para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2018-MTC; señala que los proyectos de infraestructura vial a cargo del Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de los Gobiernos Regionales y de los Gobiernos Locales, se desarrollan dando cumplimiento a la normativa ambiental, de áreas naturales protegidas, y de aquella que garantiza la Protección de Pueblos Indígenas u Originarios en Situación de Aislamiento y en Situación de Contacto Inicial.

⁸ Provias Nacional, mediante Resolución Directoral N° 1025-2013-MTC/20 del 14 de octubre del 2013, resuelve la aprobación administrativa del estudio de perfil elaborado por el Consorcio Vial Pucallpa, en el artículo 5to de dicha resolución, señala expresamente que el estudio se encuentra como RECHAZADO en base al informe N° 885-2013-MTC/09.02 del 12 de junio del 2013.

⁹ <https://dar.org.pe/tres-razones-por-las-cuales-ppk-hace-bien-en-dudar-del-tren-bioceanico/>





- 2.19. Con fecha 9 de noviembre de 2015, mediante Decreto Supremo N° 014-2015-MINAM, se aprobó la categorización de la Zona Reservada Sierra del Divisor, ubicada en el distrito de Callería, provincia de Coronel Portillo en el departamento de Ucayali; y en el distrito de Contamana, provincia de Ucayali, así como en los distritos de Alto Tapiche, Maquia, Yaquerana, Soplín y Emilio San Martín, provincia de Requena, departamento de Loreto, como **Parque Nacional** –categoría más alta de las áreas naturales protegidas. Asimismo, el citado Parque Nacional tiene por objetivo, la protección de una muestra representativa de la región montañosa del bosque húmedo tropical del llano amazónico, en resguardo de la diversidad biológica, geomorfológica y cultural existente, asegurando la continuidad de los procesos ecológicos y evolutivos que allí se suscitan, para beneficio de la población local.
- 2.20. De acuerdo con ello, en caso un proyecto vial, comprenda el traslape de su trazo sobre el Parque Nacional Sierra del Divisor, dicho proyecto por las implicancias ambientales que generaría, no sería compatible con el objetivo de creación del citado ANP, lo que resultaría en el pronunciamiento del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), de la no compatibilidad del proyecto, y por ende inviable.
- 2.21. Por otro lado, un proyecto de inversión que tiene por objetivo la interconexión de ciudades en 2 países, mediante proyectos lineales como son las carreteras, y que comparten un mismo ecosistema, dado el riesgo ambiental por fraccionamiento de ecosistemas (mencionado párrafos antes) y la repercusión en el desarrollo no planificado de actividades antrópicas, sobre todo de aquellas informales e ilegales que hacen mal uso del ecosistema; debe ser planificado y diseñado técnicamente por equipos técnicos que consideren su conectividad en ambos países, a efectos de minimizar las implicancias ambientales.
- 2.22. Por lo que, a fin de evitar severas repercusiones en el ambiente, en más de un país, su conceptualización debe ser motivo de acuerdos o convenios internacionales, de manera que su diseño convenga cubrir las brechas entre ambos países. No debiendo ser conceptualizado como prioridad por una de las partes, al carecer de sentido que su implementación (construcción) de manera fraccionada no sea operable.
- 2.23. Lo señalado anteriormente fue considerado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el análisis del proyecto de carretera Pucallpa – Hito 67, siendo que esta entidad rechazó el mismo mediante Resolución Directoral N° 1025-2013-MTC/20, por no contar con la opinión favorable de Brasil.
- 2.24. El proyecto de inversión promovido en la Autógrafa de Ley materia de análisis, carece de un análisis de riesgos ambientales y sociales. La Defensoría del Pueblo mediante Oficio N° 0133-2021-DP, solicita al Poder Ejecutivo observar la Autógrafa, señalando el riesgo ambiental y de los derechos colectivos de la población indígena, en especial la población en aislamiento voluntario.





- 2.25. La Defensoría del Pueblo, señala que no solo se advierte un vacío en el análisis de los impactos que la integración multimodal producirá sobre los bosques húmedos amazónicos y, particularmente, sobre el ANP Parque Nacional Sierra del Divisor; sino que tampoco se observa un sustento que garantice la conservación de dichos bosques y el ANP. De igual forma, no se han identificado ni analizado los impactos que la mencionada integración causaría en los derechos de los pueblos indígenas que se asientan en las comunidades nativas de la región, ni los que se producirían en la vida y la salud de los pueblos indígenas en situación de aislamiento que habitan y recorren territorios fronterizos entre Perú y Brasil, en especial en la Reserva Indígena Isconahua, considerando su alto grado de vulnerabilidad y el ordenamiento jurídico que resguarda sus derechos.
- 2.26. Por lo expuesto, en la dación de la Autógrafa de Ley no se ha desarrollado un análisis previo y necesario sobre los impactos ambientales y sociales del proyecto de inversión de integración sostenible multimodal entre la ciudad de Pucallpa, departamento de Ucayali, república del Perú y el estado de Acre, Cuzeiro do Sul, república Federativa de Brasil. En ese sentido, la ejecución del referido Proyecto, conllevaría posibles impactos ambientales no deseados sobre territorios de pueblos originarios y Áreas Naturales Protegidas.

Sobre el Informe N° 00088-2021-MINAM/VMDERN/DGOTA/DMOTA

- 2.27. La Dirección General de Ordenamiento Territorial Ambiental (DGOTA) del MINAM en el marco de sus funciones, formuló el Informe N° 00088-2021-MINAM/VMDERN/DGOTA/DMOTA, del cual se desprenden lo siguiente:
- Los proyectos de infraestructura vial en la Amazonía requieren costear la demanda real de los riesgos ambientales, teniendo en cuenta los procesos de participación y consulta previa en los ámbitos donde correspondan. Por lo que el proyecto se materializará a partir del proyecto de Ley, no sería económicamente viable vistas las externalidades ambientales y sociales en el flujo económico, se requiere un análisis que considere dichas externalidades y las nuevas condiciones de vulnerabilidad física y social, a fin de asegurar la sostenibilidad de la infraestructura planteada.
 - El proyecto de Ley no incorpora un análisis técnico sobre la información del territorio como la Zonificación Ecológica y Económica bajo un esquema integral de intervención.
 - El proyecto de Ley que presenta una declaratoria de interés no precisa un ámbito, ni trazo de interconexión, no siendo posible establecer el área de influencia posible del proyecto y su interrelación con la presencia de actividades económicas existentes, como son la minería aurífera aluvial legal o ilegal, explotación de hidrocarburos, recursos maderables, producción agrícola en monocultivos, cultivos de coca, entre otros.





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

- En esa línea, si bien no se cuenta con un trazo ni la ubicación de los componentes del proyecto; no obstante, se ha analizado aspectos ambientales del entorno, vinculado a la deforestación, degradación y ocupación agrícola sobre la base de la información manejada por el MINAM y otras fuentes. Dicho análisis concluye que:
 - i) Se evidencia que las pérdidas de bosques se han realizado mayormente a lo largo de los ríos Callería, río Utiquinia, Río Shesha y Río Abujao, por lo que ya existe un incremento de la deforestación sin contar físicamente con una vía carrozable, que incrementaría considerablemente la deforestación, degradando los ecosistemas;
 - ii) Se evidencia un incremento de la degradación en el departamento de Ucayali, en comparación a los últimos 5 años monitoreados sin contar físicamente con una vía carrozable, la cual de existir incrementaría considerablemente los indicadores de degradación de los ecosistemas, las superficies degradadas se encuentran distribuidas alrededor de las vías de comunicación, principalmente en las vías fluviales, a lo largo de los ríos Callería, río Utiquinia, Río Shesha y Río Abujao, dichas áreas están asociadas al proceso de asentamiento de la población y de las múltiples actividades económicas que se desarrollan en la zona;
 - iii) Se evidencia que las superficies que han sufrido una transformación producto de la actividad agrícola al año 2018, están asentadas mayormente a lo largo de los ríos Callería, río Utiquinia, Río Shesha y Río Abujao. Siendo las vías fluviales, las que permiten el desarrollo de las actividades agrícolas, la transformación y pérdida de ecosistemas naturales. Ello sucede sin contar físicamente con algún tipo de vía de comunicación terrestre, la que incrementaría considerablemente las superficies agrícolas, así como otras actividades que no necesariamente serían lícitas, y que ya se realizan en la zona;
 - iv) En un análisis de la provincia de Coronel Portillo en Ucayali, donde se proyecta la construcción de esta carretera, se ha logrado observar del año 2015 al 2019, un incremento en la superficie degradada (ver Cuadro 03), registrando en el año 2015 una superficie degradada de 704 051,73 hectáreas, y en el año 2019 una superficie degradada de 862 627,05 hectáreas, teniendo un incremento de 158 575,32 hectáreas (Geos¹⁰rvidor MINAM). En otro análisis, del tramo propuesto de la carretera, actualmente atraviesa (se superpone) a 75,21 km (54,6 %) de áreas que se encuentran en algún estado de degradación.

Cuadro N° 3. Superficie degradada del año 2015 al 2019
Identificado en la provincia Coronel Portillo

Año	Superficie (ha)
2015	704,051.73
2016	715,057.47
2017	771,759.54
2018	807,511.50
2019	862,627.05

Figura N° 3. Propuesta de Carretera Binacional Pucallpa - Cruzeiro do Soul, tramo Pucallpa - Frontera con Brasil.

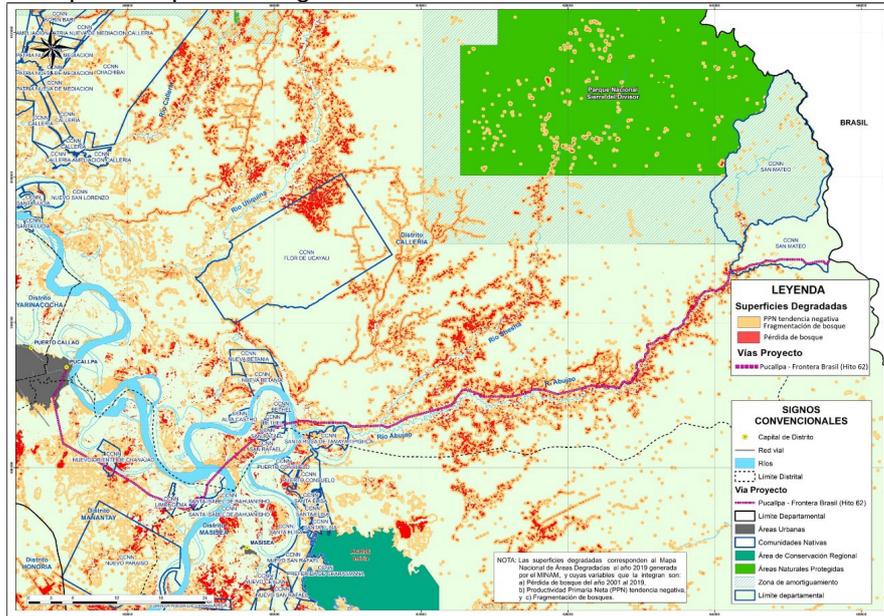
¹⁰ <https://geoservidor.minam.gob.pe/monitoreo-y-evaluacion/restauracion-de-areas-degradadas/>





“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

Mapa de superficies degradadas en ecosistemas terrestres al año 2019



2.28. En ese contexto, no encontrándose justificada la propuesta normativa en base a criterios técnicos, ambientales, de gestión de riesgos, de demanda o de preinversión, ni precisar el trazo del proyecto, corresponde su observación.

Sobre el Informe Técnico N° 304-2021-SERNANP-DGANP

2.29. El SERNANP en el marco de sus funciones, formuló el Informe Técnico N° 304-2021-SERNANP-DGANP, en el cual se advierte lo siguiente:

- El SERNANP, es el ente rector del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado - SINANPE, ejerciendo sus competencias en los espacios que por norma legal han sido establecidos, como las Áreas Naturales Protegidas.
- Por lo que, en el supuesto que el desarrollo del proyecto de Ley involucre actividades, proyectos o infraestructuras que se superpongan a las Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento y Áreas de Conservación Regional, se deberá contar con la opinión técnica previa vinculantes emitida por el SERNANP, en aplicación de lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 003-2011-MINAM, las cuales consisten en la emisión de Compatibilidad y la Opinión Técnica Previa Favorable.

2.30. Asimismo, el SERNANP señala que la apertura de una carretera ocasiona el desarrollo de otras infraestructuras o actividades complementarias, como son, la apertura de establecimiento de servicios como grifos, talleres mecánicos, restaurantes, hoteles y hospedaje, además de otras infraestructuras que ocasionan cambio de uso de suelo como son el establecimiento de centros poblados (viviendas, Infraestructura de servicio urbano: escuelas, centros de salud, otros), nuevas necesidades de servicio





(luz, agua, desagüe, comunicaciones) y la apertura de accesos que incrementan la presión generando expansión demográfica e incrementando la presión y amenazas al Parque Nacional Sierra del Divisor, comprometiendo la continuidad de sus recursos por la presencia de cultivos ilícitos, y taladores ilegales dentro de dicha área natural protegida que se viene conteniendo mediante esfuerzos con diversas entidades como la Fiscalía Especializada en Materia Ambiental –FEMA, la Marina de Guerra del Perú, la Policía Nacional del Perú –PNP, el Ministerio de Cultura, entre otros, con la finalidad de evitar la fragmentación de ecosistemas y el desplazamiento de especies de fauna.

- 2.31. Finalmente, se adjunta al presente el Informe N° 00088-2021-MINAM/VMDERN/DGOTA/DMOTA, y el Informe Técnico N° 304-2021-SERNANP-DGANP, los cuales contiene el sustento de las precisiones mencionadas en el presente informe.

III. CONCLUSIONES

Considerando la finalidad la autógrafa de la 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, se concluye lo siguiente:-

- 3.1. Consideramos que esta propuesta de ley no es viable para la sostenibilidad de las regiones involucradas ni para el país debido a las implicancias ambientales y/o sociales significativas, relacionados principalmente con impactos indirectos, que afectarían los ecosistemas amazónicos.
- 3.2. Las leyes expedidas por el Congreso en las que se señala que un proyecto de inversión es de “interés público” o “interés nacional”, son de índole declarativo y representan una vinculación no jurídica del Poder Legislativo hacia el Poder Ejecutivo; por ende, no generan efectos económicos en el presupuesto estatal, debido a que de acuerdo al artículo 79 de la Constitución, el Congreso no tiene iniciativa de gasto. Corresponde al Poder Ejecutivo la priorización de la formulación y ejecución de los proyectos de inversión pública, sobre la base de un análisis técnico que sustenta su viabilidad y ejecución; conforme lo establecido en el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1252 que crea el Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones.
- 3.3. Consideramos que la totalidad la Autógrafa de Ley debe ser observada por el Poder Ejecutivo.

I. RECOMENDACIÓN

Se recomienda enviar el presente informe al Viceministerio de Gestión Ambiental para que, de encontrarlo conforme, lo remita a la Oficina General de Asesoría Jurídica, para fines correspondientes.





PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Viceministerio de
Gestión
Ambiental

Dirección General de
Políticas e Instrumentos
de Gestión Ambiental

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

Raúl Carrillo Costa

Especialista en Evaluación Ambiental Estratégica

Documento firmado digitalmente

Abg. Manuel Silva Repetto

Coordinador Especialista en Normativa de la Calidad Ambiental

Visto el informe que antecede, y estando conforme con su contenido, esta Dirección General lo hace suyo para los fines correspondientes.

Documento firmado digitalmente

Raquel Hilianova Soto Torres

Directora General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental

(RST/rcc/msr)

Número de expediente: 2021034370

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento archivado en el Ministerio del Ambiente, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 del D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente web: <http://sistemas.minam.gob.pe/verifica/view> e ingresando la siguiente clave: **151513**



BICENTENARIO
PERÚ 2021