



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

“Vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de
vías terrestres en la Amazonía peruana”

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogada

AUTORAS:

Mayorga Lopez, Erika Yolanda (ORCID: 0000-0002-1735-9293)

Ruiz Palomeque, Roxangell Delfina (ORCID: 0000-0001-650396)

ASESORA:

Mgr. Palomino Gonzales, Lutgarda (ORCID: 0000-0002-5948-341x)

LINEA DE INVESTIGACIÓN:

Derecho Ambiental

LIMA - PERÚ

2019

Dedicatoria

A nuestros padres y hermanos, que con amor nos acompañan en cada paso que damos en la vida, siendo nuestra inspiración para el desarrollo de la tesis.

Agradecimiento

Queremos agradecer a nuestra asesora la Mgr. Lutgarda Palomino Gonzales, que con mucho esfuerzo nos brindó sus conocimientos para el desarrollo de la tesis y a nuestros expertos que estuvieron prestos para brindarnos sus conocimientos y enriquecer nuestros conocimientos.

Página del Jurado

Página del Jurado

Declaratoria de autenticidad

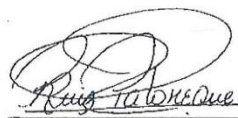
Declaratoria de autenticidad

MAYORGA LÓPEZ, ERIKA YOLANDA identificada con D.N.I. N° 46606363, y RUIZ PALOMEQUE ROXANGELL DELFINA identificada con D.N.I. N° 46176507, a fin de cumplir con las disposiciones señaladas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo, con el desarrollo de Tesis cuyo título es: "Vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana", DECLARAMOS BAJO JURAMENTO que toda la documentación que se acompaña es auténtica y veraz.

En tal sentido asumimos la total responsabilidad ante cualquier falsedad u ocultamiento u omisión que se puedan dar y nos sometemos a las disposiciones y sanciones según las normas académicas de la Universidad Privada Cesar Vallejo.

San Juan de Lurigancho, 25 de noviembre del 2019.


Erika Yolanda Mayorga López
DNI N° 46606363


Roxangell Delfina Ruiz Palomeque
DNI N° 46176507

Presentación

Señores Miembros del jurado:

En conformidad con el reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo presento ante ustedes la Tesis titulada “**Vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana**”, la misma que someto a vuestra consideración y espero que cumplan con los requisitos de aprobación para obtener el Título Profesional en Derecho.

Erika Yolanda Mayorga Lopez

Presentación

Señores Miembros del jurado:

En conformidad con el reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo presento ante ustedes la Tesis titulada “**Vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana**”, la misma que someto a vuestra consideración y espero que cumplan con los requisitos de aprobación para obtener el Título Profesional en Derecho.

Roxangell Delfina Ruiz Palomeque

Índice

Caratula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Página de Jurado	iv
Declaratoria de Autenticidad	vi
Presentación	vii
Índice	ix
Resumen	x
Abstract	xi
I. Introducción	1
II. Método	14
2.1.- Tipo y diseño de investigación	15
2.2.- Escenario de Estudio	15
2.3.- Participantes	16
2.4.- Técnicas e instrumentos de recolección de datos	16
2.5.- Procedimientos	17
2.6.- Métodos de análisis de información	17
2.7.- Aspectos éticos	18
III. Resultados	19
IV. Discusión	33
V. Conclusión	39
VI. Recomendaciones	41
VII. Referencias	43
VIII. Anexos	47
Anexo N°01: Cartas de presentación	48
Anexo N°02: Certificado de validación del instrumento	54
Anexo N°03: Entrevistas	65
Anexo N°04: Tabla de categorización	97
Anexo N°05: Artículo científico	104
Anexo N°06: Acta de aprobación de originalidad	113
Anexo N°07: Turnitin	116
Anexo N°08: Autorización de Tesis	118
Anexo N°09: Autorización Versión Final de Tesis	121

Resumen

Esta investigación tiene como objetivo describir las consecuencias que se generan por la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana, teniendo como referente que la Ley N°30723 que declara de interés nacional la construcción de vías de acceso terrestre, aunado a ello también contribuyen a que se vulneren derechos y se deteriore el ambiente, la falta de cultura ambiental, la corrupción y la ausencia de criterio ambiental unificado y descentralizado de todos los organismos que velan por el cumplimiento de las normas ambientales, haciendo que se salten etapas del procedimiento y se deje de lado temas como la consulta previa y el respeto irrestricto a las comunidades indígenas y el ecosistema en su conjunto. Asimismo, la presente investigación se enmarca en un enfoque cualitativo, método inductivo, diseño fenomenológico, tipo descriptivo, para ello se aplicó la técnica de la entrevista individual semi estructurada. Llegando a la conclusión que no se está tomando en cuenta el marco jurídico para otorgar la certificación ambiental. La protección de las comunidades indígenas en aislamiento voluntario y contacto inicial; y la consulta previa. Lo cual denota una deficiencia en los procedimientos para otorgar la certificación ambiental en la construcción de vías de acceso terrestre.

Palabras Claves: *certificación ambiental, comunidades indígenas, vulnerabilidad y ecosistema.*

Abstract

This research aims to describe the consequences that are generated by the violation of the regulations that regulate the environmental certification in constructions of land roads in the Peruvian Amazon, having as reference that Law N° 30723 that declares the construction of roads of national interest Land access, coupled with this also contribute to the violation of rights and the deterioration of the environment, the lack of environmental culture, corruption and the absence of unified and decentralized environmental criteria of all organizations that ensure compliance with environmental standards, causing the steps of the procedure to be skipped and issues such as prior consultation and unrestricted respect for indigenous communities and the ecosystem as a whole to be set aside. Likewise, the present investigation is framed in a qualitative approach, inductive method, phenomenological design, descriptive type, for this the semi-structured individual interview technique was applied, which was collected in audio, being the professional experts, as is the case in merit to the defense of the environment, specialists in environmental issues, environmental activists, and legal defenders dedicated to environmental matters, which enriched and attested to the environmental problems currently suffered by the Peruvian Amazon.

Keywords: *environmental certification, indigenous communities, vulnerability and ecosystem.*

I.- Introducción

En la actualidad, en nuestro país es indispensable tener vías de comunicación que interconecten con los diferentes departamentos y distritos del Perú. Por ello el Estado toma las medidas necesarias para poder contribuir con tal fin, pero centrémonos en la Amazonía peruana, la misma que es rica en su biodiversidad, y en la cual habitan 64 tribus y sub tribus de seres humanos nativos y aborígenes, 14,712 especies entre aves insectos, reptiles y peces, 20,000 especies botánicas, por ello esta parte de nuestro Perú debe ser tratado con el respeto ambiental que amerita, dicho respecto que viene plasmado dentro de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, Ley N° 27446 y que dentro de su espíritu legal se encuentra la certificación ambiental para las inversiones sostenibles, el mismo que tiene como función evaluar y aprobar la certificación ambiental global.

Dicho ello, y teniendo en claro que el espíritu de la norma es proteger y velar por el cuidado ambiental, no vemos razón porque se promulgan leyes como es la Ley 30723, la misma que declara de prioridad e interés nacional la construcción de carreteras en zonas de fronteras y el mantenimiento de trochas carrozables en el departamento de Ucayali, a su vez como es que se encuentra dentro de la página web del Ministerio de Transporte y Comunicaciones proyectos de carreteras en la Amazonía peruana donde uno puede identificar los mapas donde hay casos en las cuales estas carreteras están cortando áreas naturales protegidas sobre las que no se pueden desarrollar este tipo de infraestructuras, por ello se tiene que hacer un análisis en las cuales son imposibles contar en un área protegida porque simplemente la legislación no lo permite, como es el caso del Parque Nacional del Alto Purús, desconociendo los parámetros y medidas ambientales que se tiene que realizar para poder prevenir y mitigar cualquier impacto ambiental.

Otro punto crítico es cuando los proyectos se dividen por tramos, ya que estos cuando son fraccionados no delimitan la totalidad de la obra, caso que se observa y se encuentra inmersos dentro de los informes de gestión ambiental que presentan las empresas, las cuales con tal de no abarcar y/o ocultar alguna deficiencia, buscan diferentes alternativas para poder evadir responsabilidades, y también no es ajeno el tema de la corrupción, tema que día a día se ha ido destapando dentro de nuestro país, por ello los gobiernos regionales y locales muchas veces apoyan y ocultan la realidad de dichos informes, con el propósito de que la obra se ejecuten; un pequeño extracto de la corrupción se encuentra inmerso dentro de la Carretera Interoceánica, la misma que dentro de la auditoria de resultados detalló grandes impactos

ambientales, los mismos que van de la mano con la falta de criterio en razón al costo y beneficio, donde hay un tránsito casi inexistente.

Por ello, el problema que se genera es que la población o el gobierno regional o local no tienen la suficiente cultura ambiental para darse cuenta del gran impacto que se genera si no se toman las medidas necesarias para poder ejecutar los proyectos. Se tiene que tener presente, que por más que se produzca una ampliación de 2x2, dicha porción ya puede contribuir al rompimiento del ecosistema, por ello la certificación ambiental es un requisito primordial e indispensable para dar la luz verde a cualquier proyecto de construcción de carreteras que se van a realizar en el país, por lo cual no se puede romper el verdadero propósito de las construcciones viables.

Por lo tanto se enfatiza que es el gobierno quien tiene que velar sobre la protección del medio ambiente, y para ello tiene que trabajar de la mano con los gobiernos regionales y locales, ya que cada entidad cuenta con su área de medio ambiente, entonces es ahí la disyuntiva, porque si al ver que se ejecutan proyectos o trabajos de carreteras, sea ampliación o construcción, no fiscalizan o no se toman las medidas necesarias para poder verificar que no se produzcan los impactos ambientales y exigir que se tiene que contar con todos los parámetros exigidos dentro de la certificación ambiental.

Este punto es preocupante, ya que el Perú cuenta con sus Ministerios y entidades adscritas que se preocupan por velar por una seguridad ambiental, como son el Ministerio del Ambiente del Perú, que refleja de manera clara que la Certificación Ambiental sirve para prevenir el impacto negativo significativo que se podría generar y a su vez es la guía o señalización que se adaptaría para poder remediar a los agentes contaminantes; del mismo modo el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, mediante su Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, quien es un órgano nacional que se encarga de las normas socio – ambientales que aseguran la viabilidad sobre los proyectos de transporte, como son la construcción de carreteras; y nos damos cuenta que nuestro país cuenta con tales entidades y direcciones que solo se preocupan por los grandes proyectos, pero esto no se debe basar solo en ese aspecto, si no que muchas veces son los pequeños proyectos los que rompen el ecosistema.

Claro ejemplo sobre este punto es que se tuvo que instaurar un nuevo Decreto Legislativo el cual es el 005-2018-MTC del 10 de marzo del 2018, donde se para no dar luz verde a los

proyectos de carreteras que pasaban por áreas protegidas y reservas territoriales de los pueblos indígenas, pero asombro da que los descrito en el Decreto Legislativo en mención ya se encontraba plasmado por la legislación, como son las Leyes 26834, 28736, 28611 y 29565, los mismo que no eran tomados en cuenta por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Del mismo modo se hace caso omiso a la Ley N° 27446, la misma que debería estar fiscalizada por la OEFA, presentándose deficiencias, uno por parte de los gobiernos regionales y locales que no tiene una conciencia ambiental y dos por parte de las empresas o concesionarias, ya que estas, cuando sus proyectos los dividen por tramos, no cumplen con los parámetros plasmados en la certificación ambiental.

La Organización Internacional de Normalización, que establece estándares internacionales, siendo en el ámbito ambiental, la norma ISO 14001, el mismo que nos brinda este parámetro por la preocupación de demostrar que toda empresa se tiene que hacer responsable y a su vez sentirse comprometida con el único fin supremo que es la protección del medio ambiente.

Esta legislación y estándares nacionales, son creados para exigir el compromiso medioambiental, que todo ser humano y empresa debe tener adherido dentro de sus principios, para el cuidado del medio ambiente, y se tiene claro que el cumplimiento de los estándares internacionales y nacionales no solo beneficia al ámbito empresarial, si no de manera primordial al ser humano, a la población, a toda una comunidad, ya que todos vivimos en un mismo planeta, compartimos el mismo aire y el mismo pedazo de territorio.

En los antecedentes nacionales tenemos; La Defensoría del Pueblo (2016). El camino hacia proyectos de inversiones sostenibles; en su informe N°006-2016-DP/AMASPPI.MA, tiene como objetivo realizar un balance general de la evaluación de impacto ambiental en el Perú, donde concluye y señala que sin perjuicio de discrepar sobre los alcances o efectos de una disposición de esta naturaleza contenida en un decreto supremo respecto de una ley, se debe considerar los riesgos que implican aplicar los mismos términos de referencia aprobados anticipadamente vale decir, aplicar el mismo contenido de los IGA sobre proyectos similares. Donde se resalta que, se pueden encontrar diversas similitudes entre un proyecto y otro, es básico saber que hay un punto resaltante que no se asemeja el uno con el otro, el cual es la ubicación geográfica, que abarca diversos aspectos y que los impactos que se van a generar

no son iguales, por ello la mitigación de cada una de ellas se desarrolla o aplica de manera distinta.

Para el desarrollo de nuestra investigación consideramos artículos científicos, por ello contamos con Damasceno y Caldas (2008), Impactos ambientales en la ciudad de Manaus: una búsqueda de comprensión. *Revista Ingeniería de Construcción*, su artículo tiene como objetivo buscar y entender desde una reflexión, la relación que existe entre el espacio urbano, el proceso de producción, en relación de cómo el ser humano se integra con el ambiente natural, por lo tanto este conflicto que se está creando, está llevando a la ciudad a un caos ambiental, por lo que se han presentado deforestaciones sin tener en cuenta los estudios de los suelos y sin contar con las certificaciones ambientales adecuadas para la construcción de carreteras, trayendo consigo el aumento de las temperaturas, provocando la desaparición de diferentes tipos de vegetación. Llegando a la conclusión que es necesario tratar estos problemas de manera interdisciplinaria buscando el control, fiscalización y por supuesto exigiendo diferentes visiones para buscar la adecuada solución dependiendo de la capacidad de organización de los habitantes, pero sobretodo de la acción del gobierno.

Silva (2015). Certificación Global Ambiental: ¿Buenas intenciones? En su artículo para *Forseti en Perú*, tiene como objetivo analizar la viabilidad de la Certificación Global Ambiental y también se identificaron los puntos críticos que el estado debe fortalecer para que se cumplan con los objetivos de la IGA; concluyendo que la implementación de la Certificación Ambiental Global es una medida que busca fortalecer la institucionalidad ambiental y su aporte a la competitividad, por ello al representar una innovación en la gestión ambiental debe recuperar la legitimidad de los EIA y la confianza de la población; por ello uno de los puntos clave es la capacitación y el fortalecimiento del SENACE, contando en primer lugar con la capacidad de sus certificadores de no solo aprobar si no fiscalizar y brindar solución a posibles impactos ambientales que se generan.

Rubio (2019). El problema de las carreteras en la Amazonía. En su artículo para la *Sociedad Peruana de Derecho ambiental de la investigación Conservation Strategy Fund*, tiene como objetivo resumir en 5 puntos que en los grandes proyectos de carreteras en la Amazonía tienen proyectos con errores dentro de sus diseños, donde tienen como principal problema la deforestación; y que tiene como conclusión que se cuenta con carreteras buenas que promueven el comercio, facilitan el acceso a servicios y generan desarrollo local a un costo ambiental razonable. No obstante, existen también carreteras que además de generar

impactos ambientales significativos, no llegan a justificarse económicamente. Punto importante de la investigación ya que si no se obtiene una justificación económica que genere el comercio a un buen porcentaje de la población entonces no se debería dar luz verde a los proyectos para no producir impactos ambientales ni la deforestación que no tengan ninguna justificación.

Delgado (2012). La responsabilidad civil extracontractual por el daño ambiental causado en la construcción u operación de las carreteras. *Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Austral de Chile*. Este artículo tiene como objetivo identificar cuando existe un deterioro significativo en el ambiente y fijar cual es el grado de responsabilidad civil extracontractual para pedir un resarcimiento, cuando es provocado a raíz de la edificación y construcción de carreteras, poniendo una mayor atención si la obra es ejecutada por una concesión, indicando las características importantes de la legislación. Y concluyendo que el patrón de conducta adjudicado a las concesionarias, en relación de la ley y tribunales ambientales, por lo que es totalmente exigente en materia de responsabilidad y no resulta apropiado la limitada legitimación en la acción ambiental, y más aún cuando el responsable del daño es el mismo Estado.

Moran (2016). Transformaciones impulsadas por infraestructura de caminos y presas en la Amazonía brasileña. "Roads and dams: infrastructure-driven transformations in the brazilian amazon. *Revista Ambiente y Sociedad de Brasil*. Este artículo tiene como objetivo establecer que desde la construcción de la carretera Transamazónica hasta la actualidad, la Amazonía brasileña ha sido perjudicada recibiendo lo más grandes impactos por parte de los distintos proyectos de construcción. Cuando estas edificaciones fueron promocionadas, prometían progreso, integración nacional y por supuesto un desarrollo económico. Pero después de muchos años la realidad fue totalmente distinta ya que se vieron otros resultados como el endeudamiento nacional, impactos negativos sobre la sociedad y medio ambiente. Es por ello que en su artículo como conclusión brinda soluciones para la reducción de los impactos negativos, como es la delimitación de los territorios amazónicos y del ecosistema, a su vez mientras no exista un aumento en el presupuesto nacional no se podrán buscar mecanismos de tecnología e investigación que ayuden a prevenir y mitigar los impactos negativos, promoviendo las mejoras en las condiciones de vida de las personas y buscando el desarrollo sostenible, sin dejar de lado los objetivos de desarrollo nacional.

Mosquera y Vásquez (2014). Herramientas de Gestión ambiental Para las Carreteras de Cuarta Generación (4G) en Colombia. *Revista Especializada en Ingeniería de la Universidad Cooperativa de Colombia*. Este artículo tiene como objetivo analizar cómo se aplica el manual en la retribución por la pérdida de la biodiversidad, a originados por el sector de infraestructura vial en Colombia. Por lo que se realizó un estudio para hallar los daños causados en el ambiente, con el fin de estudiar cuales son los principios de desagravio definidos por la normativa colombiana a la luz de los cambios en el paisaje, causados por el quebrantamiento del ecosistema. Es por ello que concluyen planteando una propuesta de gestión para la infraestructura vial en Colombia, que permita incluir la fragmentación del ecosistema dentro de los estudios de compensación para proyectos lineales de infraestructura vial y además contribuir con la no pérdida neta de biodiversidad.

Hopcraft (2015). Conservación y beneficios económicos de un camino alrededor del Serengeti “Conservation and economic benefits of a road around the Serengeti. *Revista Society for Conservation Biology of the University of Glasgow*. Este artículo tiene como objetivo establecer que el distrito de Serengeti cuenta con un área que es reconocida mundialmente por sus áreas protegidas, las comunidades locales en la región enfrentan un serio problema ya que el acceso deficiente a los servicios sociales, ya sea escuela como hospitales. Es por ello que se prometió que contarían con carretera, pero sin embargo, esto no sería posible ya que las tres posibles rutas ha causado un revuelo internacional por lo que la ruta del Serengeti, divide el Parque Nacional y esto causaría desde una visión perspectiva de conservación podría causar daño en el ecosistema y amenazar con los beneficios económicos del turismo.

Borrajo (2013). Diseño de carreteras para la integración paisajística. *Revista de Obras Públicas de España*, tiene como objetivo que para la construcción de las carreteras se tiene que tener en cuenta que cada territorio tiene su paisaje por lo que se tiene que observar, en primer lugar, las áreas de eminente utilidad o inconsistencia en las que no se debe proceder, y por otro lado, el trabajo de los cambios que se introduzcan en el camino; ya sean reconstrucción, rehabilitación y los arreglos de las áreas estropeadas por otras actuaciones. Teniendo en cuenta que los problemas paisajísticos que se presentan en la proyección y delineación de carreteras se deben a que la principal medida utilizada es el de alcanzar a otro punto del territorio en el tiempo más corto, olvidando que en las zonas con títulos

paisajísticos debe prevalecer su conservación y también por seguridad de la misma carretera. Concluyendo que se puede implementar soluciones para realizar vías terrestres seguras que se adecuen al paisaje de manera armoniosa.

Ordoñez y Meneses (2015). Sustainability Criteria And Indicators In The Road Construction Subsector. *Revista Scielo*. El cual tiene como objetivo que cualquier trabajo puede conllevar a una gran complejidad, el mismo que depende de los recursos naturales en el lugar de ejecución del proyecto y el punto de vista de la comunidad, es así que todo ello no solo depende de las actividades si no que de los factores sociales y ambientales del lugar de la ejecución de la obra; concluyendo a su vez que el sector de transporte es una de las actividades que genera un mayor impacto negativo al planeta, ya que este requiere de grandes extracciones de recursos naturales, la modificación del suelo, a su vez cambios drásticos en el paisaje y hábitats, y que a su vez originan grandes concentraciones de gases de efecto invernaderos.

Velez (2019). Existen alternativas para proteger la Amazonía. *Revista Centro de los objetivos de desarrollo sostenible para América Latina de Colombia*. El mismo que tiene como objetivo centrarse en las opciones que existen para que se luche contra la deforestación y que los gases de efecto invernadero son producidos por este cambio de uso en las tierras de la Amazonía peruana, resaltando siempre que este es el pulmón del planeta; a su vez se tiene que crear diversos mecanismos que puedan ayudar a frenar esta problemática que nos viene acarreado a la Amazonía peruana, sin dejar de lado las comunidades indígenas las mismas que vienen siendo vulnerados sus derechos al pasar por sus límites territoriales. Concluyendo que todo país tiene que tener la titulación de su territorio amazónico, los mismos que abarcan su ecosistema y sus comunidades indígenas, pero para ello se tiene que reforzar a las autoridades locales que están encargadas de los temas ambientales, teniendo el gobierno la capacidad de descentralizar el monitoreo que realizan las entidades y aumentar el presupuesto ambiental de los países.

Ordoñez (2013). Carreteras verdes “Greenroads”. Universidad de Washington. Este artículo tiene como objetivo el reconocimiento de todas las acciones prácticas y que estas tienen que ser sostenibles para las construcciones de vías terrestres en algunos puntos específicos de un país, ya que no se puede catalogar el territorio de una manera homogénea, porque cada espacio es rico y específico de acuerdo al punto de estudio y de investigación. Concluyendo

que todo país tiene que contar con proyectos de carreteras sostenibles, ya que en la actualidad no debería existir ninguna actividad humana, en ciertos sectores, que afecten su vulnerabilidad ambiental, ya que promoviendo las carreteras sostenibles se reducen los impactos ambientales negativos.

Zofnass (2012). Sistema de calificación de sostenibilidad de la infraestructura vial “Roads infraestructura sustainability rating system”. Universidad de Harvard. Tiene como objetivo la capacitación de todos los profesionales para evaluar la sostenibilidad de sus proyectos de transporte, ya que estos son los que tiene que presentar la documentación requerida para que le entreguen la certificación que habilita sus obras. Concluyendo que en todo proyecto no solo tiene que contar con la parte de la remediación de posibles impactos negativos, si no que el monitoreo post obra por un largo plazo, dependiendo de la magnitud del proyecto, contando como referencia de 5 a 10 años, por ello contando con profesionales que se encuentren capacitados constantemente y con un compromiso con el medio ambiente se pueden conseguir y ejecutar grandes proyectos sostenibles.

A continuación, mencionaremos el marco teórico respecto a diversos conceptos como son la Certificación ambiental, que abarca en el aspecto que toda persona natural o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, que pretenda desarrollar un proyecto de inversión susceptible de generar impactos ambientales negativos de carácter significativo, debe gestionar una Certificación Ambiental ante la autoridad competente que corresponda. (Andia, 2014, p.18).

Las medidas establecidas por ley, la evaluación de impacto ambiental, la difusión de una cultura ambiental, el IGA y la fiscalización ambiental mediante las entidades adscritas al Ministerio del Ambiente, son insuficiente, porque se sigue registrando construcción de carreteras sin la Certificación Ambiental, se sigue evadiendo responsabilidad, se sigue atentando contra la naturaleza, el ecosistema, la población; cuando se da inicio al proyecto de construcción de carreteras se debe tener el análisis de todo el proyecto de inversión, para poder evaluar la susceptibilidad de generar impactos ambientales y a su vez ver como estos se van a mitigar y remediar. (Baldeón, 2016, p.489)

La construcción de carreteras abarca que una ingeniería de carreteras sostenible implica considerar bien las afecciones al entorno que implica la construcción y posterior explotación

de la carretera desde los puntos de vista de la construcción en sí, de los materiales empleados y de los usuarios circulando por ellas, una vez puestas en servicio. (Sampedro, 2014, sp.).

Con la difusión y expresión de los daños ambientales que generan los diversos materiales que se utilizan para la construcción de carreteras, el impacto que sufre el ecosistema aledaño, la población colindante, entre otros, es necesario establecer de manera obligatoria los proyectos de construcción de carreteras sostenibles; y uno de los aspectos que se tiene que analizar es el ámbito económico, primero si es necesario dar luz verde a un proyecto que solo beneficiara a una pequeña población o que beneficiara a toda una región, por ello el poner en mesa sobre todos los pro y contra que implica la construcción de una carretera es fundamental, siempre poniendo en la cima de cada decisión el desarrollo sostenible. (Cobarrubias, 2013, p.56)

Los estándares de concentraciones de agentes contaminantes por metales pesados, los mismos que son a causas de cuatro actividades diferentes, los cuales entre ellas se tiene a la construcción de carreteras; por ello tiene como conclusión que el resultado de estudio indico que el nivel de contaminación ambiental del polvo del camino de la ciudad de Delhi se encuentra en un nivel de categoría altamente contaminante por ello toda técnica de evaluación debe adaptarse para que ello logre resultados precisos. (Rajaram y Chalapati, 2016, SP.).

El cuidado de la conservación del medio ambiente, tiene que ir de la mano con los gobiernos de cada país, pues mientras no exista tal conciencia en los gobernantes y la población en general, jamás existirá política o ley alguna que sea efectiva contra el abuso en la explotación de nuestro patrimonio ambiental. (Pérez, 2013, p. 18).

En las construcciones de carreteras se tiene que reconocer la existencia de los factores ambientales los cuales son, el medio biótico que abarca la degradación de la vegetación colindante a la construcción de las carreteras, la modificación del hábitat, la disminución de la abundancia de la fauna; en el medio físico señala la erosión, arrastre, sedimentación, alteración del drenaje natural, contaminación de aire con gases y polvo; en el medio humano la modificación de la estructura urbana de los centros de población; y que el factor contaminante que pone en la lista roja de supervisión y cuidados en el manejo y tratamiento de estos son el banco de material, la preparación de la mezcla, comprobación de la superficie, escobillado, curado, corte y sellado, entre otros. (Balbuena, 2001, p.345).

Otro punto significativo del problema, es que la construcción de carreteras nos muestra dos impactos negativos que también se generan, los cuales son los impactos directos, que se da desde la etapa de la construcción y durante la duración de la carretera, y el impacto indirecto negativo donde se encuentra la parte sociocultural. (Martínez, 2014, p.45).

Formulación del Problema General: (1) ¿Qué genera la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana? Los problemas específicos son: (1) ¿Qué secuelas dejaría el impacto ambiental al ecosistema a causa de la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana? (2) ¿De qué manera repercute el impacto económico en la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana? (3) ¿De qué manera se genera el impacto social a causa de la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana?

En la justificación de estudio tenemos; la justificación práctica.- En la presente investigación se abarcará en base a la vulneración de la normatividad de la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana, como estas se dan a causa de una falta de cultura ambiental y de fiscalización ambiental continua, a su vez de criterios técnicos que tiene que enmarcar, no evaluar los aspectos económicos, aspectos que se basan en que si no se ve un soporte o necesidad económica fuerte para realizar los proyectos de construcción de carreteras, estos no deberían tener luz verde, a su vez la capacidad o la sensibilidad ambiental que deben tener las autoridades para no caer en la corrupción; hoy en día el problema ambiental y el cuidado del planeta no solo abarca a un sector de la población si no que esto va más allá, va a la conciencia de cada ser humano, a la capacidad de cuidar su hogar, el planeta tierra, a cuidar a sus especies y su ecosistema.

En la justificación teórica tenemos a Jara (2015), en su artículo titulada “Inconsistencias de la ley que promueve la construcción de carreteras en Ucayali”, expone que “Con la construcción de la carretera interoceánica, por ejemplo, hubo una deforestación de aproximadamente 5 km a lo largo de la extensión de dicha ruta, y, como dato adicional, el 95 % de la deforestación ocurre a menos de 6 km de los caminos. Y lo peor es que esta carretera no ha logrado generar el desarrollo económico sostenible esperado; sino que, por el contrario, solo ha logrado que se incrementen las actividades de minería ilegal en la Reserva Nacional del Tambo pata y sus zonas de amortiguamiento” (sp). Por lo que es claro que una

construcción de carretera que no cumple con todos los parámetros establecidos para el otorgamiento de la certificación ambiental es un fuerte productor de impactos ambientales, poniéndonos en el ejemplo de este mega proyecto del gobierno, que contaba con la certificación ambiental y se sospechaba que cumplía con todos los parámetros y estándares internacionales, lo cual en el momento de la ejecución del proyecto termino teniendo diversas deficiencia que llevaron a tener grandes agentes contaminantes, ya que este género una gran deforestación, olvidándose de que nuestra Amazonía es el gran pulmón de nuestro país, teniendo este un gran poder para combatir el calentamiento global.

La metodológica es de enfoque cualitativo, tipo de investigación descriptiva, diseño de investigación – fenomenológico, el instrumento es mediante entrevista. (Hernández, 2014, p.470)

La relevancia es lograr aplicar un país sostenible en el ámbito de la necesidad humana que es la construcción de carreteras, libre de agentes contaminantes y esta a su vez sea desarrollada para el único fin supremo que es la protección del medio ambiente y el ecosistema, que la legislación sea más rigurosa para la fiscalización no solo de las construcciones de carreteras si no de los certificadores, a su vez se tiene que verificar y hacer el seguimiento de la necesidad de la población pero buscando alternativas de vías de acceso para que no afecten al ecosistema ni a las comunidades indígenas en aislamiento voluntario, las mismas que enmarcan nuestro derecho ambiental.

La contribución es que se observe la necesidad de la población, para que estas se interconecten pero buscando vías alternas de comunicación cuando el informe de gestión ambiental les detalla que esa construcción no es viable, cuando no es sostenible, cuando se vulneran derechos, como es el caso de las comunidades nativas en aislamiento voluntario, las mismas que no están de acuerdo que se construyan carreteras colindantes a sus comunidades; por lo tanto, tiene que haber mayor difusión sobre la cultura ambiental, a su vez tiene que haber una mayor fiscalización no solo de los certificadores a los grandes proyectos de construcción si no a los municipios para que verifiquen que no se estén realizando construcciones sin ningún documento legal que lo respalde.

El objetivo general del trabajo de investigación es: (1) Describir las consecuencias que se generan por la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana. El objetivo específico es: (1)

Identificar que secuelas dejaría el impacto ambiental al ecosistema a causa de la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana. (2) Interpretar de qué manera repercute el impacto económico en la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana. (3) Dar a conocer el impacto social que se genera a causa de la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana.

II.- Método

2.1. Tipo y diseño de investigación

2.1.1 Tipo Descriptivo

Se observa las conductas naturales sin que estos sean alterados de alguna forma. Sin embargo, los resultados de una investigación descriptiva no pueden ser manipulados como una respuesta exacta o para refutar una hipótesis, pero, si las limitaciones son alcanzadas, pueden establecer un instrumento útil en muchas áreas de la investigación. (Ramírez, 2017, p.310).

2.1.2 Diseño Fenomenológico

El diseño fenomenológico se enfoca en las experiencias individuales subjetivas de los participantes, se pretende reconocer las percepciones de las personas y el significado de un fenómeno o experiencia, todo ello reside en que la o las experiencias de los participantes o del participante son el centro de indagación. (Hernández, 2010, p. 515).

La fenomenología es el estudio y la definición de las estructuras de la práctica consciente. Este enfoque lleva a relacionarse en la vida de los participantes de la investigación, es decir que el inicio de esta investigación es la vida de las personas, se enfoca en como las experiencias, significados, emociones y situaciones en estudio son percibidos, aprendidos, concebidos o experimentados. (Valderrama, 2015, p.245).

2.2 Escenario de estudio

El estudio de dicha investigación tiene como escenario las entidades estatales las cuales son el Ministerio del Ambiente, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental, los mismos que con la ayuda de los miembros de sus instituciones, que conllevan a tener el amplio conocimiento de sus expertos, los mismos que mediante las entrevistas que se llevaran de manera concisa y precisa para que puedan de acuerdo a sus experiencias personales, precisar y dar a conocer la problemática que se suscita a causa de los agentes contaminantes producidos por la construcción de carreteras en la Amazonía peruana.

2.3 Participantes

Tabla 1

Nombres y Apellidos de los expertos y participantes	Cargo que desempeña/ ocupación	Entidad donde labora
Jaime Cesar Mayorga Rojas	Jefe del departamento de geología.	Empresa Minera Buenaventura Orcopampa
Juan Gabriel Pillco Gálvez	Ingeniero Geográfico del Ministerio del Ambiente,	Ministerio del Ambiente
Bryan Alberto Jara Palomino	Asistente Legal.	Sociedad Peruana de Derecho Ambiental.
Andrés Dulanto Tello	Especialista en materia del Derecho Ambiental	Docente de la Universidad Cesar Vallejo.
Lilian Delgadillo Aguilar	Abogada del IDLADS	Instituto de defensa legal del ambiente y el desarrollo sostenible.

2.4 Técnicas e instrumento de recolección de datos

2.4.1 La entrevista

Es una conversación entre dos o más personas, enfocadas por un entrevistador, con preguntas y respuestas, además es un dialogo o cambio verbal cara a cara, que tiene como objetivo dar a conocer en detalle lo que piensa una persona en razón a un texto o a un escenario en particular, a su vez se solicita averiguación de otra persona o grupo para obtener datos sobre un problema específico. (Valderrama, 2016, p.301).

La entrevista cualitativa es más flexible, íntima y abierta como aquella herramienta de recolección de datos, cuando la problemática de estudio no llego a su alcance y no se puede observar o es complicado para recolectar por su complejidad. [...] Asimismo, el investigador que, en diferentes sesiones, va recolectando datos e información por medio de la entrevista,

esta se realiza a cinco expertos y estructurada en un orden al sujetarse a las preguntas en específico. (Hernández, 2014, p.403).

2.4.2 Entrevista individual semi - estructurada

La entrevista semi estructurada por su parte se basa en una guía de asuntos o preguntas y el entrevistador tiene la libertad de introducir preguntas adicionales para precisar conceptos u obtener mayor información sobre los temas deseados (Hernández, 2014, p.418).

Este cuestionario busca resguardar la distribución y objetivos de la entrevista en una forma tal que el entrevistador pueda atender, de manera inmediata y sin perder la ilación o cobertura de la conversación, este tipo de entrevista se abre el espacio para que, se investiguen de manera ordenada aspectos procedentes de las respuestas brindadas por el entrevistado. (Oseda, 2017, p.83).

2.5 Procedimiento

Para tener acceso a las entrevistas con los expertos, los mismos que son solicitados a la Escuela de Derecho de la Universidad Cesar Vallejo, el mismo que remite una carta de presentación, donde nos brinda el respaldo para poder solicitar la entrevista con los expertos del tema de investigación, a su vez se remite dicho documento mediante mesa de partes, las oficinas administrativas de las entidades correspondientes o al mismo profesional, para obtener el trato directo y realizar las entrevistas correspondientes.

2.6 Método de análisis de información

Tabla 2

Tabla de categorización

Concepto	Categorías	Subcategorías
ES LA CONSECUENCIA QUE SE GENERA A CAUSA DE LA ACTIVIDAD HUMANA SOBRE EL MEDIO AMBIENTE. DICHO CONCEPTO PUEDE AMPLIARSE A LAS RAZONES DE UN FENÓMENO NATURAL	1. impacto ambiental	1.1 impacto ambiental negativo. 1.2 sistema de evaluación e impacto ambiental.

CATASTRÓFICO.

BÁSICAMENTE, ES EL
CAMBIO EN LA
DESCRIPCIÓN AMBIENTAL.

EL IMPACTO ECONÓMICO SE DA A CAUSA O RAZÓN A LOS GASTOS QUE SE GENERAN PARA MITIGAR LOS AGENTES CONTAMINANTES QUE SE PRODUCEN POR LAS ACCIONES HUMANAS, SIENDO ESTA UN PUNTO PRIMORDIAL PORQUE AFECTA NO SOLO AL ESTADO SI NO A LOS POBLADORES.	2. impacto económico	2.1 comunidades 2.2 estado
---	----------------------	-------------------------------

EL IMPACTO SOCIAL SE GENERA A CAUSA DE LOS DIVERSOS PROBLEMAS AMBIENTALES QUE SE SUSCITAN PRODUCTO DE LOS AGENTES CONTAMINANTES, ESTE IMPACTO SOCIAL ABARCA A LA POBLACIÓN Y LOS EFECTOS QUE ESTOS GENERAN, EN LA SALUD, ECONOMÍA Y CALIDAD DE VIDA.	3. impacto social	3.1 salud 3.2 derechos fundamentales
---	-------------------	--

2.7 Aspectos Éticos

La presente investigación reúne todos requisitos establecidos por la guía de productos observables, a su vez es única en su totalidad, cumpliendo con los parámetros de la metodología la misma que es brindada por la universidad Cesar Vallejo.

III. Resultados

Tabla 3

Respuesta referente a la primera categoría

Pregunta 1: ¿Qué cree usted a que se debe los impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la Amazonía peruana?

D-DA1	P-IG2	M-GE3	J-AB4	D-AB5
<p>Básicamente los impactos negativos se deben en primer lugar, a una falta de una adecuada aprobación del instrumento de gestión ambiental, que se haya dado, para la construcción de la carretera, que como lo dice nuestra Ley de Evaluación de Impacto Ambiental tiene que ser previo y tiene que recoger todos los impactos y ver medidas para que las empresas o instituciones que están construyendo puedan disminuir estos impactos. Adicionalmente existen vías que se crean de manera informal y no pasan por este sistema de</p>	<p>Si construcción de carreteras las dividimos por tramos pasa es que el estudio de impacto ambiental se hace por proyecto integral y si el proyecto se hace por tramos el EIA se debe considerar todos los tramos, ha habido casos que se hizo por tramos, o sea si lo dividimos por tramos no importa si lo dividen lo que importa es que el estudio de impacto ambiental tiene que abarcar todo. Entonces la mirada del constructor piensa que si se hace por etapas y le da la categoría más bajas no hay problema, la norma dice que</p>	<p>la Los impactos negativos directos se dan desde la fase de la construcción de las mismas y durante toda su vida útil, y estas corresponden a la limpieza, nivelación o construcción del piso ya que debido a ello se origina la pérdida de la capa vegetal, exclusión de otros usos para la tierra, degradación del paisaje como la destrucción de sitios culturales e interferir con la movilización de los animales silvestre, así como también el de los pobladores locales.</p>	<p>Dentro de las causales que establecía en el impacto generado en la deforestación, una de las causas asociados fue justamente de la infraestructura vial, los impactos que generaron por ese tipo de infraestructura son diversas, pero es en algunos casos de una naturaleza compleja, toda vez que la carretera no solamente, este son generadoras de la deforestación sino que esas carreteras son propiciadas por otras actividades económicas, tanto actividades legales como también las actividades económicas</p>	<p>Los impactos negativos se deben a que básicamente el Estado no está cumpliendo con establecer la consulta previa de los estudios de impacto ambiental. En principio los estudios de impacto ambiental deben ser consultados y estas construcciones de carreteras o leyes nacionales que desarrolla el estado para la construcción de carreteras deben estar previamente inmersas junto a un estudio de factibilidad y estos estudios de factibilidad el estado no los está desarrollando previo a declarar de interés nacional la construcción</p>

evaluación de impacto ambiental y esto también genera un impacto en la Amazonía, de esta forma tenemos aquellos que son formales e informales.	se tiene que hacer por todo el proyecto.	ilegales, pero sin embargo cuando hablamos de deforestación en si eso no diferencia de lo uno ni del otro, cuando uno ejecuta una carretera,	de carreteras y estos genera impactos totalmente negativos en varios aspectos de la sociedad
--	--	--	--

Tabla 4

Interpretación de la entrevista sobre la primera categoría

Pregunta 1: ¿Qué cree usted a que se debe los impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la Amazonía peruana?

Coincidencia	
D-DA1	De las respuestas obtenidas nuestros entrevistados consideran que
P-IG2	los impactos ambientales negativos en la construcción de vías, se
M-GE3	debe a que no se sigue una adecuada aprobación ambiental y
J-AB4	trayendo consigo una ruptura del ecosistema en el que se desarrollan
D-AB5	dichos proyectos.
Discrepancia	
D-DA1	No se encontró discrepancias en cuanto a los impactos negativos en
P-IG2	la construcción de vías terrestres en la Amazonía peruana.
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	
Interpretación de resultados	
D-DA1	De las respuestas brindadas por nuestros entrevistados se tiene que
P-IG2	abordar primero que todo accionar tiene que ir de la mano de su
M-GE3	SEIA y de la consulta previa, ya que los temas ambientales son muy
J-AB4	delicados que no solo se tiene que pensar de manera técnica si no
D-AB5	de una manera sensible y con conciencia ambiental.

Tabla 5

Pregunta referente a la primera categoría

Pregunta 2: ¿Cree usted que la Ley 30723 que declara de prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera en el departamento de Ucayali vulnera el cumplimiento íntegro del Sistema Nacional de EIA?				
D-DA1	P-IG2	M-GE3	J-AB4	D-AB5
<p>La Ley 30723 que es la declara de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera y el mantenimiento de trochas carrozables, tiene un artículo único que señala que es de interés nacional la construcción de carreteras en las zonas de frontera del departamento de Ucayali y el mantenimiento de trochas bajo el irrestricto respecto de las áreas naturales protegidas y los pueblos indígenas que lo habitan.</p>	<p>Tiene que tener la parte administrativa técnica, por eso se les da plazos para subsanarlos, piensan que si no entran al SEIA no van a cumplir ninguna norma ambiental, lo que pasa que si entra al SEIA es mas formal porque cuando se aprueba el instrumento de gestión se convierte en una declaración jurada con presupuesto con programa, por ellos hay una entidad que verifica que se cumpla en general y todo, las empresas tiene que cumplir con todos los parámetros ambientales, en eso a que tener cuidado.</p>	<p>Esta ley fue aprobada a pesar de no contar con los informes favorables de parte del Ministerio del Ambiente y del Ministerio de Cultura y en conjunto a ello pronunciamientos de muchas organizaciones indígenas y organizaciones no gubernamentales. Sin embargo, construir carreteras sin incluir en el proceso la consulta previa a los pueblos indígenas, no vulnera la legislación ambiental. Por lo que la ley de Consulta Previa no tiene como propósito principal la protección del medio ambiente o la prevención de un peligro para la vida o salud humana, sino lo que busca es</p>	<p>De que lo vulnera si, si se habla del 30723 tenemos que hablar del decreto supremo 005-2018-2019, producto de esta ley tuvo un efecto de bola de nieve, porque de un lado las organizaciones indígenas se levantaron, se pronunciaron en contra de esta Ley y estas mismas organizaciones apoyadas por federaciones tuvieron la iniciativa de iniciar acciones legales ante con el TLC con Estados Unidos, justamente para cuestionar porque uno de los compromisos del TLC que es que justamente no se afecten tanto territorios de comunidades</p>	<p>Por supuesto, porque esta zona es de alta vulnerabilidad, estamos hablando en principio de una zona donde hay tratamiento de maderera ilegal. Esa zona de Ucayali hay conflictos por la caoba, aparte que la caoba es un material muy importante entonces hay una corrupción total por el tema de la maderera ilegal y en especial y específico de la caoba. Otro aspecto también en esa zona hay Piacis, hay pueblos en aislamiento voluntario, están los Mashco piro, están los Murinahuana, entonces estamos hablando de una zona altamente vulnerable que</p>

estructurar el proceso para la consulta previa a medidas legislativas o administrativas que afecten a los pueblos nativos u originarios directamente.	el nativas , como también los estándares ambientales	el sistema de impacto ambiental debe resguardar, pero esto no se está dando en sí; entonces debería hacerse un mayor resguardo me parece a este sistema
---	--	---

Tabla 6

Interpretación de la entrevista sobre la primera categoría

Pregunta 2: ¿Cree usted que la Ley 30723 que declara de prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera en el departamento de Ucayali vulnera el cumplimiento íntegro del Sistema Nacional de EIA?

Coincidencia

D-DA1	De las respuestas obtenidas nuestros entrevistados consideran que si vulnera el Sistema Nacional de evaluación del Impacto Ambiental, ya esta ley fue aprobada sin contar con los informes adecuados por las entidades competentes; causando un daño de gran magnitud a las comunidades indígenas de la zona.
P-IG2	
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	

Discrepancia

D-DA1	No se encontró discrepancias en cuanto a la Ley 30723 que declara de prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera en el departamento de Ucayali vulnera el cumplimiento íntegro del Sistema Nacional de EIA
P-IG2	
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	

Interpretación de resultados

D-DA1

P-IG2	De las respuestas brindadas por nuestros entrevistados se tiene que
M-GE3	abordar que todo accionar que toma sea el estado o el privado es en
J-AB4	base al desarrollo sostenible, que toda acción es en base al bienestar
D-AB5	de nuestras generaciones futuras.

Tabla 7

Respuesta referente a la segunda categoría

Pregunta 3: ¿Cuáles son los impactos económicos que se generan en las comunidades de la Amazonía peruana por la Vulneración de la normatividad de certificación ambiental causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana?

D-DA1	P-IG2	M-GE3	J-AB4	D-AB5
Los positivos van de la mano con que se acercan más a estas poblaciones o se dan más fácil acceso a otras poblaciones más grandes que tengan una diversidad de recursos y una diversidad de servicios que ellos no tienen como: educación, agua potable, etc. y esto genera un acceso como lo conocemos en occidente y esto implica acceso a servicios y recursos, pero existe otro modelo de desarrollo que es el que tienen ello, que es no	En el caso de los proyectos de carreteras hay impactos negativos y positivos, hay impactos negativos muy fuertes durante la obra pero la obra es un periodo temporal, el periodo más largo en construcción de carreteras es la de operación y mantenimiento y una carretera no te genera nuevas actividades salvo que la carretera dinamiza una nueva actividad económica, entonces eso hay que evaluar, pero	En el caso de la construcción de carreteras traen consigo impactos negativos como también positivos y entendemos que en la Amazonía peruana tenemos un déficit de conectividad y es por ello que para muchas personas termina siendo muy costoso desplazarse y tomando más tiempo de lo necesario y por esa razón existen muchos proyectos de carreteras que buscan atender estas necesidades.	Como indique anteriormente, en el caso de la construcción de carreteras traen consigo impactos negativos como también positivos y entendemos que en la Amazonía peruana tenemos un déficit de conectividad y es por ello que para muchas personas termina siendo muy costoso desplazarse y tomando más tiempo de lo necesario y por esa razón existen muchos proyectos de carreteras que	Los aspectos económicos son especialmente para las poblaciones indígenas que viven en la zona y ellos se ven altamente sometidos a la vulnerabilidad porque al priorizarse la construcción de carreteras se les olvida que ellos también tienen muchas necesidades usualmente económicas, sociales y están desatendidas todas estas necesidades. La certificación ambiental es uno de los puntos muy importantes y relevantes

necesariamente acercarse a lo que occidentalmente se le conoce como la civilización , es otra forma de desarrollo, ellos tienen sus conocimientos ancestrales y su propia forma de vivir.	digamos el proyecto inversión evaluarlos costo beneficio, para ver cuáles son los beneficios puntuales que se genera, o simplemente mejorar el tránsito, el beneficio económico con actividades nuevas.	el de estas obras están mal diseñadas van a generar amenazas y muchos problemas económicos, sociales y ambientales.	Sin embargo si estas obras están mal diseñadas van a generar amenazas y muchos problemas económicos, sociales y ambientales. Es por ello que si no existe una evaluación integral del proyecto, debería invertirse fondos públicos privados medidas que pueden ser beneficiosa para un grupo de personas.	buscan atender estas necesidades. Sin embargo, si estas obras están mal diseñadas van a generar amenazas y muchos problemas económicos, sociales y ambientales. Es por ello que si no existe una evaluación integral del proyecto, debería invertirse fondos públicos privados medidas que pueden ser beneficiosa para un grupo de personas.	porque dentro están contenidos aspectos que importan a las comunidades indígenas y entonces estamos hablando de aspectos socio culturales, estamos hablando de su desarrollo de vida, de su calidad, de su día día, de su interculturalidad que genera grandes impactos cuando una ley de esta magnitud no se les participa.
---	---	---	---	--	--

Tabla 8

Interpretación de la entrevista sobre la segunda categoría

Pregunta 3: ¿Cuáles son los impactos económicos que se generan en las comunidades de la Amazonía peruana por la Vulneración de la normatividad de certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana?	
Coincidencia	
D-DA1	De las respuestas obtenidas nuestros entrevistados consideran que
P-IG2	los impactos económicos son positivos ya que la Amazonía peruana
M-GE3	cuenta con un déficit de conectividad dificultando su traslado y por
J-AB4	esa razón existen muchos proyectos de carreteras que buscan
D-AB5	

atender estas necesidades ya que se les abre el paso a ser más accesibles con las necesidades básicas si no lo tuvieran.

Discrepancia

D-DA1	Nuestros entrevistados están en desacuerdo que se esté dando las construcciones de carreteras en base a la corrupción, ya que si es así el tema entonces no se podría estar tomando el mal menor, si no uno estaría inmerso dentro del sistema.
P-IG2	
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	

Interpretación de resultados

D-DA1	De las respuestas brindadas por nuestros entrevistados se tiene que abordar que los impactos económicos son positivos pero si estos no afectan a las comunidades nativas en aislamiento y los parque nacionales o reservas naturales.
P-IG2	
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	

Tabla 9

Respuesta a la pregunta de la segunda categoría

Pregunta 4: ¿Cómo está actuando el estado en razón a las acciones de control y fiscalización ambiental que se tiene que seguir para evitar los impactos ambientales económicos?

D-DA1	P-IG2	M-GE3	J-AB4	D-AB5
El Estado actúa básicamente guiado por la Ley que regula la EIA que lo que prevé es que se tiene que contar con el instrumento de gestión de impacto ambiental antes de construir una carretera, entonces básicamente con proyectos	En ese caso no estamos mal porque podemos consolidarnos rápido porque antes OEFA era una entidad de 15 personas, la OEFA es la institución más grande que el ministerio del ambiente, está más presente a nivel nacional cuando no	La fiscalización ambiental en nuestro país ha pasado por diversas etapas, sin embargo, podemos señalar que hoy en día andamos por el camino de una fiscalización ambiental fortalecida y de acuerdo a la Ley N°30011 que ha otorgado a la OEFA	Las labores de supervisión si bien tiene estas competencias otorgados hay voluntad el tema es que es muy difícil ir hasta allá, hasta la amazonía y hacer las supervisiones por temas de costos. No hay un monto que se	Yo creo que el estado no se está actuando adecuadamente, no entiendo cuáles son las acciones de sanción y fiscalización que se vienen realizando para evitar los impactos ambientales económicos, porque no se ven en la

<p>macro proyectos grandes será el SENACE quien apruebe y con los proyectos medianos o pequeños será el MTC el encargado de aprobarlos.</p>	<p>o existía un ente de fiscalización ambiental.</p>	<p>importantes herramientas para consolidar su rol de autoridad de fiscalización Ambiental pero también cuenta con un gran déficit ya que la OEFA solo está concentrado en Lima y hace falta que ellos se encuentren presentes en las regiones que son propensas a que existan incumplimientos ambientales.</p>	<p>esté mencionado expresamente de cuanto es el presupuesto que otorga el estado para los temas ambientales, aprox. Es de 12 supervisiones al año que podrían realizarse en la Amazonía peruana. Entonces es muy limitada esa capacidad, el funcionario puede tener toda la capacidad, pero si no cuenta con los recursos y seguridad adecuada no puede cumplir con las funciones que se le requiera y para seria buscar que otras formas están en la labor de la fiscalización puedan ser atendidas. Contar con la tecnología para poder cruzar información por medio de alertas.</p>	<p>realidad, ya que esto no es palpable, tenemos muchas demandas de las poblaciones indígenas para que se atienda correctamente y que se aplique lo que es el sistema de impacto ambiental pero no tenemos algo concreto. El tema de certificación ambiental, los estudios de impacto ambiental, que incluyen temas económicos, sociales, culturales, no están incluidos; estos sistemas de control deberían estar incluidos en los estudios de impacto ambiental, pero no es palpable, no solo que estén incluidos, sino que estén participados.</p>
---	--	---	--	---

Tabla 10

Interpretación de la entrevista sobre la segunda categoría

Pregunta 4: ¿Cómo está actuando el estado en razón a las acciones de control y fiscalización ambiental que se tiene que seguir para evitar los impactos ambientales económicos?	
Coincidencia	
D-DA1	De las respuestas obtenidas nuestros entrevistados consideran que el Estado ha delegado las facultades de fiscalización a la OEFA, por la que este dentro de sus facultades otorgadas, está cumpliendo con su respectiva función
P-IG2	
M-GE3	
J-AB4	
Discrepancia	
D-DA1	Nuestros entrevistados están en desacuerdo que solo se encuentre centralizado en Lima la OEFA, ya que ellos señalan que si uno quiere realizar una adecuada fiscalización esta se tiene que descentralizar y también se tiene que brindar un presupuesto y la seguridad adecuada para realizar las fiscalizaciones.
P-IG2	
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	
Interpretación de resultados	
D-DA1	De las respuestas brindadas por nuestros entrevistados se tiene que abordar que la OEFA que es el organismo en pleno para fiscalizar tiene que salir de la capital y abrir nuevas sucursales dentro de todo el territorio peruano o si no buscar vías de solución para que cada municipio tenga su ente fiscalizador de la OEFA.
P-IG2	
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	

Tabla 11

Respuesta referente a la tercera categoría

Pregunta 5: ¿Cree usted que se está protegiendo el Derecho a la Salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aun vigencia de la ley N° 30723?				
D-DA1	P-IG2	M-GE3	J-AB4	D-AB5
Como mencioné	lo no se	Eso depende mucho	Como lo mencione, la construcción de vías terrestres	Como se había comentado como le puede afectar la salud
trata tanto de la Ley que	donde pasan los proyectos,	por los proyectos,	yo	Por supuesto que no, la salud está totalmente desprotegida,

considero declarativa sino del fomento que esto va a generar en que las autoridades promuevan la más rápida construcción de carreteras y al promover la más rápida construcción de carreteras se sabe que el flujo de los vehículos aumenta y al haber una mayor polución puede generar impactos en la comunidad.	no obviamente estar en aislamiento conocen el estado leyendo, un poco y me enteré que en Brasil ya que estas comunidades en aislamientos e están abriendo mas paso a la civilización están entendiendo que las si siguen aislados realmente van a desaparecer.	creo por en no dentro de ellos impactos que afectan la salud en los pobladores, ya que la contaminación ambiental que se origina tanto en el suelo, agua y aire vulnera la salud y más aún en las comunidades nativas en aislamiento ya que recordemos que ellos viven en un sector que se encuentran libre de contaminación y quizás sus sistema inmunológico no pueda enfrentar enfermedades.	en la Amazonía, trae consigo impactos y dentro de ellos impactos que afectan la salud en los pobladores, ya que la contaminación ambiental que se origina tanto en el suelo, agua y aire vulnera la salud y más aún en las comunidades nativas en aislamiento ya que recordemos que ellos viven en un sector que se encuentran libre de contaminación y quizás sus sistema inmunológico no pueda enfrentar enfermedades.	en la comunidad de los Piaci, con esta ley, pero sin embargo hay ciertas restricciones en el marco de este Decreto Supremo podemos decir que hay una mayor protección sin embargo lo más óptimo sería la derogación de la ley porque no están respetando el marco legal vigente y a nivel constitucional definitivamente se está vulnerando los derechos de las comunidades nativas en aislamiento.	la comunidad de los Piaci, con esta ley, pero sin embargo hay ciertas restricciones en el marco de este Decreto Supremo podemos decir que hay una mayor protección sin embargo lo más óptimo sería la derogación de la ley porque no están respetando el marco legal vigente y a nivel constitucional definitivamente se está vulnerando los derechos de las comunidades nativas en aislamiento.	hablando de las comunidades indígenas de contacto inicial, de aislamiento voluntario, hay leyes específicas como la Ley Piaci, de intangibilidad que no se debe alterar la zona, que no se debe intervenir la zona cuando hay estas poblaciones, entonces debes respetar la intangibilidad, justamente por la alta vulnerabilidad de estas zonas; entonces esta Ley que está enmarcada justamente en la zona de Ucayali, que son muy vulnerables
---	--	---	--	---	--	--

Tabla 12

Interpretación a la entrevista sobre la tercera categoría.

Pregunta 5: ¿Cree usted que se está protegiendo el Derecho a la Salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aun vigencia de la ley N° 30723?

Coincidencia	
D-DA1	De las respuestas obtenidas nuestros entrevistados consideran que
P-IG2	si es como se menciona que no se tiene una consulta previa,
M-GE3	entonces se está vulnerando el derecho de la salud de las
J-AB4	comunidades indígenas.

D-AB5	
DISCREPANCIA	
D-DA1	Nuestros entrevistados están en desacuerdo que el estado no esté
P-IG2	tomando medidas necesarias para respetar la consulta previa.
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	
INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	
D-DA1	De las respuestas brindadas por nuestros entrevistados se tiene que
P-IG2	abordar que se tiene que poner como prioridad siempre la consulta
M-GE3	previa, ms aun si son de comunidades indígenas que se encuentran
J-AB4	en aislamiento.
D-AB5	

Tabla 12

Tabla 13

Respuesta referente de la entrevista sobre la tercera categoría

Pregunta 6: ¿Cuáles son los criterios legales y sociales que se tienen que tomar y ejecutar para no vulnerar los Derechos Fundamentales de las comunidades indígenas en aislamiento y del ecosistema?				
D-DA1	P-IG2	M-GE3	J-AB4	D-AB5
Primero es respetar la Ley de consulta previa y el convenio 169 de la OIT sino se respeta eso y el proceso de consulta, claramente deben haber bajo los mecanismos de la OIT una sanción contra el Perú o	Lo criterios son que no se les exonere de ningún proyecto administrativo, de ninguna vulneración de la norma, por ejemplo en todo el sistema nacional pública, con todo el sistema de evaluación de impacto	En primer lugar lo que se debe tomar en cuenta y se debe reconocer es la consulta previa en el proyecto de Decreto Supremo que modifica el reglamento de la ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental. Muchas veces estos estudios	En el marco legal respetar el marco actual, establece cuales son las restricciones, cuales son las obligaciones que tiene que cumplir, en el aspecto social sin embargo es mucho más delicado cuando	Claramente mi bandera es la consulta previa, la participación indígena, este es el aspecto especialmente legal social que se debe tomar en cuenta para estos casos para respetar el ecosistema y los pueblos indígenas de la zona,

<p>también podría haber una repercusión de la imagen que tiene el país al exterior, eso en caso de las comunidades indígenas en aislamiento, pero existen otro tipo de comunidades que no necesariamente son consideradas como indígenas pero a las cuales también tiene que preguntarse e informarse adecuadamente.</p>	<p>ambiental que está regulado, y de repente hay en este tipo de proyectos en la Amazonía, hay en otros países que se llaman estudio de selección de sitio eso o eso aplica mucho en Perú que quiere decir que antes de desarrollar el proyecto se haga análisis del lugar donde se evalúen 3 o 4 lugares posibles de levantamiento del proyecto, y que sustenten la elección del proyecto.</p>	<p>han sido impuestos contando con evidentes imperfecciones y errores, ya sea el caso de Hidrovía Amazónica, donde las comunidades nativas han tenidos que pedir ayuda para poder analizar un EIA, es por ello que también los EIA tienen que pasar por el proceso de consulta y no beneficien a las empresas ejecutoras de los proyectos y perjudiquen los derechos de las comunidades nativas.</p>	<p>hablemos de carreteras. Nosotros desde Lima podemos decir que las carreteras son malas en la Amazonía porque generan impactos ambientales pero también se tiene que considerar la realidad de la población que se encuentran en la Amazonía, no es que se puedan movilizar rápidamente, sino que toma horas y es costoso, entonces si con la perspectiva que se tiene de lima vas y le dices a la ciudadanía que no quieres, que se de esta carretera porque no se está respetando el marco ambiental, la mayoría va a decir que eso no le importa si no que quiere que se ejecute la carretera para que se acorte mi tiempo de traslado, mis costos asociados a mi</p>	<p>claramente la bandera aquí es la consulta previa, y que la participación indígena sea constante que el recurrimiento especial de los aspectos socio culturales.</p>
--	---	--	--	--

transporte de
mis productos.

Tabla 14

Interpretación de la entrevista de la tercera categoría

Pregunta 6: ¿Cuáles son los criterios legales y sociales que se tienen que tomar y ejecutar para no vulnerar los Derechos Fundamentales de las comunidades indígenas en aislamiento y del ecosistema?

Coincidencia

D-DA1	De las respuestas obtenidas nuestros entrevistados consideran que no se tiene que vulnerar los derechos fundamentales de ningún ser humano, más aún de las comunidades indígenas en aislamiento que de manera voluntaria decidieron tomar ese estilo de vida.
P-IG2	
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	

Discrepancia

D-DA1	Nuestros entrevistados están en desacuerdo si el estado no está velando por los derechos de nuestros hermanos indígenas, ya que ellos son propensos a que adquieran cualquier enfermedad, ya que su sistema inmunológico no está preparado.
P-IG2	
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	

Interpretación de resultados

D-DA1	De las respuestas brindadas por nuestros entrevistados se tiene que abordar que el tema de la salud es un tema muy delicado por ello si se trae nuevas personas que colinden con ellos, las comunidades indígenas aún no están preparadas para vivir ese cambio tan repentino.
P-IG2	
M-GE3	
J-AB4	
D-AB5	

IV.-Discusión

La investigación busca establecer y desarrollar la vulnerabilidad de la normativa que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana, proponiendo la derogación de la ley 30723, de acuerdo a los resultados obtenidos se ha identificado que en primer lugar al ser promulgada esta ley, no ha contado con los informes adecuados por parte de las entidades responsables, como los Ministerios del Ambiente, Cultura y Transporte; y trayendo consigo un daño hacia las comunidades indígenas en aislamiento voluntario, por ello es necesario tomar en cuenta las respuestas de los entrevistados que dieron como resultado que efectivamente si se está dando la vulneración en relación a la regulación de la normativa de la certificación ambiental.

Al desarrollar esta tesis, se tuvo como antecedentes diferentes artículos científicos entre ellos tenemos a Damasceno y Caldas (2008), Impactos ambientales en la ciudad de Manaus: una búsqueda de comprensión, obtenido de la Revista Ingeniería de Construcción. Esta investigación nos brinda información precisa en relación al proceso de construcciones de carreteras y como se crea un verdadero conflicto entre la integración del ser humano con el ambiente natural. Este artículo demuestra que si un proyecto de construcción de carretera no cuenta con una adecuada certificación ambiental, o con los estudios adecuados de los suelos; estas provocan un caos ambiental y generando un gran impacto ambiental negativo como es la deforestación.

Este artículo científico tiene relevancia con nuestra investigación porque para ejecutar proyectos de edificaciones de carreteras es indispensable contar con las certificaciones ambientales emitidas por SENACE, pero en la realidad y más aún en zonas del territorio de la Amazonía peruana esto se está pasando por alto ejecutándose carreteras ilegales; por lo tanto, es ahí que entra a tallar el OEFA como ente supervisor y fiscalizador ambiental.

También tenemos como antecedente a Mosquera y Vásquez (2014). Herramientas de Gestión ambiental Para las Carreteras de Cuarta Generación (4G) en Colombia, obtenido de la Revista Especializada en Ingeniería de la Universidad Cooperativa de Colombia. Este artículo analizo la aplicación del manual en la retribución a causa por la pérdida de la biodiversidad iniciado por el sector de infraestructura vial en Colombia. Realizando estudios para encontrar los perjuicios causados en el ambiente, con la finalidad de analizar cuáles son los principios de reparación detallados por la legislación colombiana a la mirada de los cambios paisajísticos causados por los quebrantamientos del ecosistema. Por lo que, proyectando una propuesta de gestión para la edificación vial, permita añadir la ruptura del ecosistema dentro de los

estudios de compensación para ejecución de obras de infraestructura vial y no contribuyendo con la pérdida de la biodiversidad.

Se tuvo también la investigación de Ordoñez y Meneses (2015). Sustainability Criteria And Indicators In The Road Construction Subsector. *Revista Scielo*. Determinando que cualquier obra de construcción vial conlleva a una gran complejidad, por lo mismo que depende de los recursos naturales en el lugar de ejecución de la obra y la aprobación de la comunidad, por lo que no solo depende de las actividades, sino que influyen factores tanto sociales como ambientales del espacio en el que se desarrollara el proyecto. También cabe destacar que el sector de transportes es una de las actividades que ocasiona un mayor impacto ambiental negativo al planeta, proveniente de las grandes extracciones de recursos naturales, modificación de suelo, generando cambios en el paisaje y hábitats y provocando grandes acumulaciones de gases de efecto invernaderos.

Este artículo científico tiene relación con nuestra investigación ya que en líneas anteriores y tomando con el análisis de la ley 30723, es una ley meramente declarativa por lo que no causa necesariamente un impacto, pero lo que si va fomentar es la mayor cantidad de construcción de carreteras ya que va o ya está existiendo una mala interpretación de la ley. Y coincidiendo totalmente que para la construcción de las vías terrestres es necesario y obligatorio realizar la consulta previa; ya que lo que se busca es estructurar el proceso a medidas legislativas o administrativas que afecten a las comunidades nativas u originarias directamente.

Otro artículo de investigación que aporta para nuestra tesis es la de Moran (2016). Roads and dams: infrastructure-driven transformations in the brazilian amazon. *Revista Ambiente y Sociedad*. Donde establece que, desde la edificación de la carretera Transamazónica hasta la actualidad, la Amazonía brasileña ha sido dañada recibiendo los más grandes impactos por parte de las obras de carreteras. Estas obras fueron publicitadas, prometiendo progresos, la integración nacional y sobre todo el desarrollo económico. Pero al pasar del tiempo, la realidad fue distinta ya que trajo consigo otros resultados como deuda nacional, impactos negativos en la sociedad y sobre todo en el medio ambiente. Este artículo brinda soluciones para la reducción de los impactos negativos en el ambiente, promoviendo las mejoras en las condiciones de vida de las personas y buscando el desarrollo sostenible, sin dejar de lado los objetivos de desarrollo nacional.

Dentro del marco teórico el autor Baldeón menciona que las medidas establecidas por la ley, la evaluación de impacto ambiental, la difusión de una cultura ambiental, el IGA y la fiscalización ambiental mediante las entidades adscritas al Ministerio del Ambiente, son escasas, porque se siguen registrando proyectos de construcción de carreteras sin la certificación ambiental, evadiéndose responsabilidades, provocando daños en contra de la naturaleza, el ecosistema, la población; entonces una vez iniciado el proyecto de construcción de carreteras se debe tener un diagnóstico de todo proyecto de inversión, para poder analizar la susceptibilidad de generar impactos ambientales y a su vez mirar como estos se van a mitigar y remediar.

De igual manera el autor Andia menciona que la certificación ambiental abarca en el aspecto que toda persona natural o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, que procure desarrollar un proyecto de inversión susceptible de generar impactos ambientales negativos de carácter significativos, debe tramitar una certificación Ambiental ante la autoridad competente que corresponda.

El autor Perez indica que el cuidado de la conservación del medio ambiente, tiene que ir de la mano con los gobiernos de cada país, pues mientras no coexista tal conocimiento en los gobernantes y la comunidad en general, jamás preexistirá política o ley alguna que sea firme contra el abuso en la explotación de nuestro patrimonio ambiental.

Las informaciones recogidas dan muestra de que los entrevistados en relación a la primera pregunta planteada ¿Qué cree usted a que se debe los impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la Amazonía peruana? Nuestros entrevistados D-DA1, P-IG2, M-GE3, J-AB4, D-AB5, no hubo discrepancias, pues ellos coincidieron que los impactos ambientales sean positivos o negativos se desarrollan en base a los cambios que se generan con la ruptura del ecosistema y en el caso de las construcciones de las vías terrestres estos impactos ambientales negativos se dan desde la fase de construcción y durante su utilidad, ya que desde un inicio se está originando la pérdida de la capa vegetal, y sobre todo a una falta de una adecuada aprobación del instrumento de gestión ambiental, tal como lo establece la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental tiene que ser previo, recogiendo y tomando las medidas necesarias para que los impactos sean mínimos.

En relación a la segunda pregunta ¿Cree usted que la Ley 30723 que declara de prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera en el departamento de

Ucayali vulnera el cumplimiento íntegro del Sistema Nacional de EIA? D-DA1, P-IG2, M-GE3, J-AB4, D-AB5 los participantes coincidieron que si se vulnera el Sistema Nacional de evaluación del Impacto Ambiental, ya esta ley fue aprobada sin contar con los informes adecuados por las entidades competentes; si bien Ucayali es una zona de vulnerabilidad bastante alta ya que existe un conflicto con las madereras ilegales por lo que existe una gran corrupción y viendo en el aspecto de las zonas de las comunidades en aislamiento el sistema nacional de impacto ambiental debería resguardar, pero en la práctica no se está desarrollando de esa manera.

En relación a la tercera pregunta ¿Cuáles son los impactos económicos que se generan en las comunidades de la Amazonía Peruana por la Vulneración de la normatividad de certificación ambiental causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana? D-DA1, P-IG2, M-GE3, J-AB4, consideran que los impactos económicos son positivos ya que la Amazonía peruana cuenta con un déficit de conectividad y es por ello que para muchas personas termina siendo muy costoso desplazarse y tomando más tiempo de lo necesario y por esa razón existen muchos proyectos de carreteras que buscan atender estas necesidades ya que se les abre el paso a ser más accesibles con las necesidades básicas si no lo tuvieran.

Sin embargo, por otro lado, la entrevistada D-AB5 indica que de acuerdo a los aspectos económicos son especialmente para las poblaciones indígenas que viven en la zona y ellos se ven altamente sometidos a la vulnerabilidad porque al priorizarse la construcción de carreteras se les olvida que ellos también tienen muchas necesidades usualmente económicas, sociales y están desatendidas todas estas necesidades.

En relación a la cuarta pregunta ¿Cómo está actuando el estado en razón a las acciones de control y fiscalización ambiental que se tiene que seguir para evitar los impactos ambientales económicos? D-DA1, P-IG2, M-GE3, J-AB4, los entrevistados coincidieron en que el estado ha delegado las funciones fiscalizadoras a la OEFA, por la cual ellos como entidad están trabajando para poder cumplir con las funciones requeridas, pero se cuenta con un problema que es la falta de la descentralización, y que no se establezca un buen presupuesto para que se pueda realizar la labor. Y, por lo contrario, la entrevistada D-AB5 indica que el estado no está actuando adecuadamente, respecto a la fiscalización por lo que no comprende cuáles son las acciones de sanción y fiscalización que se vienen realizando para evitar los impactos ambientales económicos.

En relación a la quinta pregunta ¿Cree usted que se está protegiendo el Derecho a la Salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aun vigencia de la ley N° 30723? D-DA1, P-IG2, M-GE3, J-AB4, D-AB5; los impactos sociales que se dan son la vulneración del derecho de la Salud, ya que de acuerdo a los entrevistados consideran que, si no se realiza la consulta previa, se estaría vulnerando el derecho a la salud de las comunidades indígenas. Por lo tanto, tenemos que tener presente que las comunidades nativas en aislamiento por su misma condición, su cuerpo no cuenta con las suficientes defensas para contrarrestar las diversas enfermedades provenientes de la contaminación y mucho menos vulnerar su estilo de vida ya que ellos decidieron de manera voluntaria vivir de esa forma.

En relación a la sexta y última pregunta ¿Cuáles son los criterios legales y sociales que se tienen que tomar y ejecutar para no vulnerar los Derechos Fundamentales de las comunidades indígenas en aislamiento y del ecosistema? D-DA1, P-IG2, M-GE3, J-AB4, D-AB5; de las respuestas obtenidas nuestros entrevistados consideran que no se tiene que vulnerar los derechos fundamentales de ningún ser humano, más aún de las comunidades indígenas en aislamiento que de manera voluntaria decidieron tomar ese estilo de vida. Y también con respecto a la consulta previa, que para ellos es muy importante este es el aspecto especialmente legal social que se debe tomar en cuenta para estos casos para respetar el ecosistema y los pueblos indígenas de la zona.

V.- Conclusiones

En cuanto a describir las consecuencias que se generan por la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana; concluimos, que no se está tomando en cuenta el marco jurídico para otorgar la certificación ambiental. La protección de las comunidades indígenas en aislamiento voluntario y contacto inicial; y la consulta previa. Lo cual denota una deficiencia en los procedimientos para otorgar la certificación ambiental en la construcción de vías de acceso terrestre.

En relación a identificar que secuelas dejaría el impacto ambiental al ecosistema a causa de la vulneración de la normativa que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana, concluimos que la construcción de carreteras en sí misma, genera grandes impactos ambientales causando una ruptura en el ecosistema, generando impactos negativos fuertes como las deforestaciones, contaminación de los suelos, agua y aire, los mismos que generan pérdidas ambientales irreparables.

En relación a interpretar de qué manera repercute el impacto económico en la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana, concluimos que, en la construcción de vías de acceso terrestre, no se está evaluando previamente en factor costo beneficio, generando que una vez realizada la vía de acceso terrestre no cumpla las expectativas que como estado o población la tenemos.

En relación a dar a conocer el impacto social que se genera a causa de la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcción de vías terrestres en la Amazonía peruana, podemos precisar que el impacto más grande que se desarrollaría es en las comunidades indígenas en aislamiento ya que no se estaría respetando en primer lugar la Ley Piaci y mucho menos el convenio 169° de la OIT que indica que si el Estado dicta medidas administrativas o legislativas o proyectos susceptibles de afectar a pueblos indígenas, éstos tienen que ser consultadas.

VI.- Recomendaciones

Después de haber expuesto las diferentes conclusiones, formularemos las siguientes recomendaciones:

Que la Certificación Ambiental que se emiten para las construcciones de carreteras, deben ser muy bien analizadas tanto con las evaluaciones de impacto ambiental como también con la consulta previa y para ello se deben incluir en el estudio de vulnerabilidad las identificaciones de las obras de reducción de vulnerabilidad necesarias para la rehabilitación y construcción de determinado tipo de infraestructuras.

Es necesario que se complemente la cuantificación de tramos vulnerables a peligros naturales tanto en las carreteras amazónicas, incorporándose en los procesos de formulación y evaluación de proyectos de inversión de transportes.

Los proyectos viales de inversión deben incluir estudios de vulnerabilidad para determinar las áreas geográficas tanto con mayor potencial para el desarrollo de los proyectos como también determinar si las áreas se encuentran en zonas intangibles por el cual el proyecto no sería factible.

Las instituciones nacionales como regionales del sector transporte deben reconocer la importancia de los estudios de la vulnerabilidad a nivel económico y social y crear las medidas que exijan la información sobre el estado de la infraestructura de las carreteras de las comunidades, a su vez se tiene que derogar la Ley 30723 la misma que vulnera los derechos fundamentales de las comunidades indígenas en aislamiento, ya que nuestro país no se encuentra preparado para dar luz verde a los proyectos de construcciones de carreteras bajo esta ley.

VII.- Referencias

1. Andia, C. (2014). Criterios tomados por el gobierno para una buena certificación ambiental. Perú: Minam.
2. Andia, W. (2012). Los estudios de impacto ambiental y sus implicancias en las inversiones de los proyectos. Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/pdf/816/81629470003.pdf>.
3. Balbuena, R. (2001). Manual Estadístico del Sector de Transporte del 2001. En su artículo para la Secretaria de Comunicaciones y transporte de México.
4. Baldeon, U. (2016). La certificación ambiental en el Perú. Lima: Minam
5. Borrajo, A. (2013). Diseño de carreteras para la integración paisajista. España: Obras públicas.
6. Conrado, G. & otros (2013). Gestion ambiental caso Municipalidad de Puerto Cortez, Honduras. Recuperado de:
http://biblioteca.upnfm.edu.hn/images/directorios%20tematicos/Maestria_MA/GESTION%20AMBIENTAL%209.pdf.
7. Covarrubias, R. (2013). Proposición de lineamientos para la evaluación ambiental de un camino al interior de un área protegida, caso de estudio cuesta El Cepello, Región Metropolitana.
8. Damasceno & Caldas (2008). Impactos ambientales en la ciudad de Manaus. Brasil: Revista ingeniería de construcción.
9. Delgado, L. (2012). La responsabilidad civil extracontractual por el daño ambiental causado en la construcción u operación de las carreteras. Chile: Universidad Austral de Chile.
10. Hernandez R., Fernandez & Bautista (2014). Metodología de la investigación (6ta. edi.). Lima: Editora Mc Graw Hill.
11. Hopcraft, X. (2015). Conservation and economic benefits of a road around the Serengeti. Universidad de Glasgow.
12. Jara, A. (2015). Inconsistencias de la ley que promueve la construcción de carreteras en Ucayali”. Lima: SPDA.
13. La Defensoría del Pueblo (2016). “El camino hacia proyectos de inversiones sostenibles”. Recuperado de: <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/Informe-de-Adjuntia-006-2016-DP-AMASPPI.MA-f.pdf>.

14. Martínez, E. (2014). “Evaluación de Impacto Ambiental en Obras Viables”. En su artículo para la revista científica en *Negotium* de Venezuela.
15. Michel, T. (2016). *Construcciones Sostenibles, Incentivos para su Desarrollo en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires*”. En su artículo del portal Scielo.
16. Moran, O. (2016). *Transformaciones impulsadas por infraestructura de caminos y presas en la amazonia brasileña. Brasil: ambiente y sociedad.*
17. Mosquera & Vasquez (2014). *Herramientas de gestión ambiental para las carreteras de cuarta generación (4G) en Colombia. Colombia: Universidad Cooperativa de Colombia,*
18. Ordoñez y Meneses (2015). *Sustainability Criteria And Indicators In The Road Construction Subsector.* En su artículo para la revista Scielo.
19. Ordoñez, A. (2013). *Green roads: Universidad de Washington.*
20. Oseda, D. (2018). *Métodos y técnicas de la investigación cualitativa. Lima: Editora soluciones gráficas.*
21. Perez, A. (2013). *Análisis del desarrollo de la política ambiental en Colombia. Para obtener el grado de Especialización en Finanzas y Administración Pública de Colombia*
22. Perevochtchikova, M. (2013). *La evaluación del impacto ambiental y la importancia de los indicadores ambientales. Recuperado de:*
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S140510792013000200001&script=sci_ar_ttext&tlng=pt.
23. Ramírez, C. (2017). *Proceso de la investigación científica. Huánuco: Editora Señor de Burgos.*
24. Rubio, M. (2019), “El problema de las carreteras en la amazonia”. En su artículo para la Sociedad Peruana de Derecho ambiental de la investigación Conservation Strategy Fund
25. Rajaram y Chalapati (2016). *Agentes contaminantes por metales pesados. Colombia: Editora Slife.*
26. Sampedro, L. (2014). *Construcción de carreteras sostenibles. Argentina: Editora El Sol.*
27. Silva, E. (2015). “Certificación Global Ambiental: ¿Buenas intenciones?”. Perú: En su artículo para Forseti.

28. Sivapriya, O. (2018). Stress-strain and penetration characteristics of clay modified with crumb rubber. En su artículo para la revista Scielo.
29. Valderrama, S (2016). Pasos para elaborar proyecto de investigación científica. Lima: Editora San Marcos.
30. Varios, P. (2017). Metodología cualitativa y cuantitativa de la investigación científica. Lambayeque: Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo.
31. Velez, M. (2019). Existen alternativas para proteger a la Amazonía. Centro de los objetivos de desarrollo sostenible para América Latina. Volumen 4, 24-27.
32. Zofnass, O. (2012). Roads infrastructure sustainability rating system. Universidad de Harvard.

VIII.- ANEXOS

ANEXO 01: Cartas de Presentación

CARTA N° 112-2019/CP DER./UCV SJL

Abg. Lilian Delgadillo Hinostriza
Instituto de Defensa Legal del Ambiente y el Desarrollo Sostenible
Presente.-

De mi especial consideración:

Es grato saludarlo(a) cordialmente en nombre de la Universidad César Vallejo – Campus Lima Este y, a la vez, presentar a los/las estudiantes **MAYORGA LOPEZ ERIKA YOLANDA**, identificado(a) con DNI N° **46606363**, código universitario N° **6500043888** y **RUIZ PALOMEQUE ROXANGELL DELFINA**, identificado(a) con DNI N° **46176507**, código universitario N° **6500043847**, de la Carrera Profesional de Derecho del XII Ciclo; quienes se encuentran desarrollando su trabajo de Investigación.

En ese sentido, solicito otorgar el permiso y brindar las facilidades a nuestras estudiantes, para realizar una entrevista a su persona y obtener datos referente, y aplicarlos como instrumentos de investigación.

Consideramos que este estudio impactará positivamente en su institución y en la sociedad; y, permitirá que los/las estudiantes realicen su trabajo de investigación dada la importancia del tema a tratar.

Agradeciéndole por la atención a la presente, aprovechamos la oportunidad para reiterarle nuestra más alta consideración y estima, y vuestro apoyo al Departamento de Investigación de esta casa de estudios.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



Dra. Gladys Consuelo Esperanza Landaure Gonzales
Coordinadora de la C.P. de Derecho
UCV – Campus San Juan de Lurigancho

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.

CARTA N° 111-2019/CP DER./UCV SJL

Abg. Andrés Dulanto Tello
Especialista en Derecho Ambiental
Presente.-

De mi especial consideración:

Es grato saludarlo(a) cordialmente en nombre de la Universidad César Vallejo – Campus Lima Este y, a la vez, presentar a los/las estudiantes **MAYORGA LOPEZ ERIKA YOLANDA**, identificado(a) con DNI N° **46606363**, código universitario N° **6500043888** y **RUIZ PALOMEQUE ROXANGELL DELFINA**, identificado(a) con DNI N° **46176507**, código universitario N° **6500043847**, de la Carrera Profesional de Derecho del XII Ciclo; quienes se encuentran desarrollando su trabajo de Investigación.

En ese sentido, solicito otorgar el permiso y brindar las facilidades a nuestras estudiantes, para realizar una entrevista a su persona y obtener datos referente, y aplicarlos como instrumentos de investigación.

Consideramos que este estudio impactará positivamente en su institución y en la sociedad; y, permitirá que los/las estudiantes realicen su trabajo de investigación dada la importancia del tema a tratar.

Agradeciéndole por la atención a la presente, aprovechamos la oportunidad para reiterarle nuestra más alta consideración y estima, y vuestro apoyo al Departamento de Investigación de esta casa de estudios.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



Dra. Gladys Consuelo Esperanza Landaure Gonzales
Coordinadora de la C.P. de Derecho
UCV – Campus San Juan de Lurigancho

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

San Juan de Lurigancho, 21 de noviembre de 2019

CARTA N° 110-2019/CP DER./UCV SJL

Ing. Juan Gabriel Pillco Galvez
Ministerio del Ambiente
Presente.-

De mi especial consideración:

Es grato saludarlo(a) cordialmente en nombre de la Universidad César Vallejo – Campus Lima Este y, a la vez, presentar a los/las estudiantes **MAYORGA LOPEZ ERIKA YOLANDA**, identificado(a) con DNI N° **46606363**, código universitario N° **6500043888** y **RUIZ PALOMEQUE ROXANGELL DELFINA**, identificado(a) con DNI N° **46176507**, código universitario N° **6500043847**, de la Carrera Profesional de Derecho del XII Ciclo; quienes se encuentran desarrollando su trabajo de Investigación.

En ese sentido, solicito otorgar el permiso y brindar las facilidades a nuestras estudiantes, para realizar una entrevista a su persona y obtener datos referente, y aplicarlos como instrumentos de investigación.

Consideramos que este estudio impactará positivamente en su institución y en la sociedad; y, permitirá que los/las estudiantes realicen su trabajo de investigación dada la importancia del tema a tratar.

Agradeciéndole por la atención a la presente, aprovechamos la oportunidad para reiterarle nuestra más alta consideración y estima, y vuestro apoyo al Departamento de Investigación de esta casa de estudios.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



Dra. Gladys Consuelo Esperanza Landaure Gonzales
Coordinadora de la C.P. de Derecho
UCV – Campus San Juan de Lurigancho

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

CARTA N° 109-2019/CP DER./UCV SJL

Ing. Jaime Cesar Mayorga Rojas
Jefe del Departamento de Geología de la Mina Orcopampa
Presente.

De mi especial consideración:

Es grato saludarlo(a) cordialmente en nombre de la Universidad César Vallejo – Campus Lima Este y, a la vez, presentar a los/las estudiantes **MAYORGA LOPEZ ERIKA YOLANDA**, identificado(a) con DNI N° **46606363**, código universitario N° **6500043888** y **RUIZ PALOMEQUE ROXANGELL DELFINA**, identificado(a) con DNI N° **46176507**, código universitario N° **6500043847**, de la Carrera Profesional de Derecho del XII Ciclo; quienes se encuentran desarrollando su trabajo de Investigación.

En ese sentido, solicito otorgar el permiso y brindar las facilidades a nuestras estudiantes, para realizar una entrevista a su persona y obtener datos referente, y aplicarlos como instrumentos de investigación.

Consideramos que este estudio impactará positivamente en su institución y en la sociedad; y, permitirá que los/las estudiantes realicen su trabajo de investigación dada la importancia del tema a tratar.

Agradeciéndole por la atención a la presente, aprovechamos la oportunidad para reiterarle nuestra más alta consideración y estima, y vuestro apoyo al Departamento de Investigación de esta casa de estudios.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



Dra. Gladys Consuelo Esperanza Landaure Gonzales
Coordinadora de la C.P. de Derecho
UCV – Campus San Juan de Lurigancho

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

CARTA N° 108-2019/CP DER./UCV SJL

Sr. Bryan Alberto Jara Palomino
Sociedad Peruana de Derecho Ambiental
Presente -

De mi especial consideración:

Es grato saludarlo(a) cordialmente en nombre de la Universidad César Vallejo – Campus Lima Este y a la vez, presentar a los/las estudiantes **MAYORGA LOPEZ ERIKA YOLANDA**, identificado(a) con DNI N° **46606363**, código universitario N° **6500043888** y **RUIZ PALOMEQUE ROXANGELL DELFINA**, identificado(a) con DNI N° **46176507**, código universitario N° **6500043847**, de la Carrera Profesional de Derecho del **XII** Ciclo; quienes se encuentran desarrollando su trabajo de Investigación.

En ese sentido, solicito otorgar el permiso y brindar las facilidades a nuestras estudiantes, para realizar una entrevista a su persona y obtener datos referente, y aplicarlos como instrumentos de investigación.

Consideramos que este estudio impactará positivamente en su institución y en la sociedad; y permitirá que los/las estudiantes realicen su trabajo de investigación dada la importancia del tema a tratar.

Agradeciéndole por la atención a la presente, aprovechamos la oportunidad para reiterarle nuestra más alta consideración y estima, y vuestro apoyo al Departamento de Investigación de esta casa de estudios.

Sin otro particular, quedo de usted.

Atentamente,



Dra. Gladys Consuelo Esperanza Landaure Gonzales
Coordinadora de la C.P. de Derecho
UCV – Campus San Juan de Lurigancho

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

ANEXO 02 : Validación del instrumento

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VULNERACION DE LA NORMATIVIDAD QUE REGULA LA
CERTIFICACION AMBIENTAL EN CONSTRUCCIONES DE VIAS TERRESTRES EN LA AMAZONIA PERUANA**

N°	Categorías	Pertinencia			Relevancia			Claridad			Sugerencias
		M	D	A	M	D	A	M	D	A	
	Categoría 1: Impacto Ambiental										
1.	¿Cree usted que existe hoy impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la amazonia peruana?			X			X			X.	
2.	¿Cree usted que la Ley 30723 que declara de prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera en el departamento de Ucayali promueve la vulneración de los estándares de calidad ambiental? Categoría 2: Impacto económico			X			X			X.	
3	¿Existe impactos económicos en las comunidades de la Amazonia peruana por la vulneración de la normatividad de la certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonia peruana? (hacer hincapié en la Ley 30723 y las vías terrestres rústicas?)										
4	¿Cómo esta actuando el estado en razón a las acciones de control y fiscalización ambiental que se tiene que seguir para evitar los impactos ambientales económicos?			X			X			X	

Categoría 3: Impacto Social										
5	¿Cree usted que se esta protegiendo el Derecho a la Salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aun vigencia de la Ley 30723?									
6	¿Cuáles son los criterios legales y sociales que se tiene que tomar y ejecutar para no vulnerar los Derechos Fundamentales de las comunidades indígenas en aislamiento y del ecosistema?									

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable

Aplicable después de corregir

No aplicable

Apellidos y nombres del Docente / Especialista validador Dr/Mg: Fito Bertha Sierra Centenas

DNI: 08121658

Especialidad del Validador: Derecho Civil y Penal y Derecho Empresarial y Consumidor

23 De Nov del 2019



Firma del experto informante:

Especialidad:

TITO D. SIERRA CONTRERAS
 Maestro en Derecho
 Especialista en Derecho Comercial y Financiero y Derecho de Empresas

Portabilidad: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o categoría específica del constructo.
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VULNERACION DE LA NORMATIVIDAD QUE REGULA LA
CERTIFICACION AMBIENTAL EN CONSTRUCCIONES DE VIAS TERRESTRES EN LA AMAZONIA PERUANA**

N°	Categorías	Pertinencia			Relevancia			Claridad			Sugerencias
		M	D	A	M	D	A	M	D	A	
	Categoría 1: Impacto Ambiental										
1.	¿Cree usted que existe hoy impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la amazonia peruana?	D			M			M			
				X				X			
2.	¿Cree usted que la Ley 30723 que declara de prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera en el departamento de Ucayali, promueve la vulneración de los estándares de calidad ambiental?			X				X			
	Categoría 2: Impacto económico										
3.	¿Existe impactos económicos en las comunidades de la Amazonia peruana por la vulneración de la normatividad de la certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonia peruana? (hacer hincapié en la Ley 30723 y las vías terrestres rústicas?)			X				X			
4.	¿Cómo esta actuando el estado en razón a las acciones de control y fiscalización ambiental que se tiene que seguir para evitar los impactos ambientales económicos?			X				X			

Categoría 3: Impacto Social										
5	¿Cree usted que se está protegiendo el Derecho a la Salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aun vigencia de la Ley 30723?									
6	¿Cuáles son los criterios legales y sociales que se tiene que tomar y ejecutar para no vulnerar los Derechos Fundamentales de las comunidades indígenas en aislamiento y del ecosistema?									

Observaciones:

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del Docente / Especialista validador Dr / Mgr: Dr. Marayza Rojas Jaime César DNI: 10369982

Especialidad del Validador: Ingeniería Ambiental

..... De del 2019

Portinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o categoría específica del constructo.
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.


JAIME CÉSAR MORUÁ ROJAS
 INGENIERO EN CIENCIAS
 AMBIENTALES

Firma del experto informante:
 Especialidad: Ingeniería Ambiental
CIP 92164

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VULNERACION DE LA NORMATIVIDAD QUE REGULA LA
CERTIFICACION AMBIENTAL EN CONSTRUCCIONES DE VIAS TERRESTRES EN LA AMAZONIA PERUANA**

N°	Categorías	Pertinencia			Relevancia			Claridad			Sugerencias
		M	D	A	M	D	A	M	D	A	
	Categoría 1: Impacto Ambiental	M	D	A	M	D	A	M	D	A	
1.	¿Cree usted que existe hoy impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la amazonia peruana?			✓			✓			✓	Respon: Dado que este dato se debe, los impactos...
2.	¿Cree usted que la Ley 30723 que declara de prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera en el departamento de Ucayali promueve la vulneración de los estándares de calidad ambiental? Categoría 2: Impacto económico			✓			✓			✓	Respon: vincular al SEIA Preguntan si vulnera el cumplimiento integrado del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Amb.
3.	¿Existen impactos económicos en las comunidades de la Amazonia peruana por la vulneración de la normatividad de la certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonia peruana? (hacer hincapié en la Ley 30723 y las vías terrestres rústicas?)										Unos s van los tipos de Ecuaciones en las comunidades de la Amazonia...
4.	¿Cómo esta actuando el estado en razón a las acciones de control y fiscalización ambiental que se tiene que seguir para evitar los impactos ambientales económicos?			✓			✓			✓	a nivel nacional y regional.

Categoría 3: Impacto Social											
5	¿Cree usted que se está protegiendo el Derecho a la Salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la vigencia de la Ley 30723?										Como alternativa el derecho...
		✓		✓				✓			
6	¿Cuáles son los criterios legales y sociales que se tiene que tomar y ejecutar para no vulnerar los Derechos Fundamentales de las comunidades indígenas en aislamiento y del ecosistema?										
			✓		✓				✓		

Observaciones: las causas son sus expectativas y valores a los aspectos ambientales, económico y social.

Opinión de aplicabilidad: Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del Docente / Especialista validador Dr / Mg:

IVAN GONZALEZ PILLO GALVEZ DNI: 08156509

Especialidad del Validador: GESTION AMBIENTAL Y SOLUCION ALTERNAS AMBIENTALES.

..... De del 2019

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o categoría específica del constructo.
Cantidad: se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Firma del experto informante:
 Especialidad: INVESTIGACION AMBIENTAL
 cfp: 60423

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VULNERACION DE LA NORMATIVIDAD QUE REGULA LA
CERTIFICACION AMBIENTAL EN CONSTRUCCIONES DE VIAS TERRESTRES EN LA AMAZONIA PERUANA**

N°	Categorías	Pertinencia			Relevancia			Claridad			Sugerencias
		M	D	A	M	D	A	M	D	A	
	Categoría 1: Impacto Ambiental	M	D	A	M	D	A	M	D	A	
1.	¿Cree usted que existe hoy impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la amazonia peruana?	D									
2.	¿Cree usted que la Ley 30723 que declara de prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera en el departamento de Ucayali promueve la vulneración de los estándares de calidad ambiental? Categoría 2: Impacto económico			X			X			X	
3.	¿Existe impactos económicos en las comunidades de la Amazonia peruana por la vulneración de la normatividad de la certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonia peruana? (hacer hincapié en la Ley 30723 y las vías terrestres rústicas?)			X			X			X	
4.	¿Cómo esta actuando el estado en razón a las acciones de control y fiscalización ambiental que se tiene que seguir para evitar los impactos ambientales económicos?			X			X			X	

Categoría 3: Impacto Social										
5	¿Cree usted que se esta protegiendo el Derecho a la Salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aun vigencia de la Ley 30723?									
6	¿Cuáles son los criterios legales y sociales que se tiene que tomar y ejecutar para no vulnerar los Derechos Fundamentales de las comunidades indígenas en aislamiento y del ecosistema?									

Observaciones: _____


Opinión de aplicabilidad: Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del Docente / Especialista validador Dr / Mg: Andrés Dalcanto Tello DNI: 41683702

Especialidad del Validador: Derecho Ambiental

..... De del 2019

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o categoría específica del constructo.
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.


 Firma del experto informante.
 Especialidad: Derecho Ambiental

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VULNERACION DE LA NORMATIVIDAD QUE REGULA LA
 CERTIFICACION AMBIENTAL EN CONSTRUCCIONES DE VIAS TERRESTRES EN LA AMAZONIA PERUANA**

N°	Categorías	Pertinencia			Relevancia			Claridad			Sugerencias
		M	D	A	M	D	A	M	D	A	
	Categoría 1: Impacto Ambiental										
1.	¿Cree usted que existe hoy impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la amazonia peruana?			X			X			X	
2.	¿Cree usted que la Ley 30723 que declara de prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera en el departamento de Ucayali promueve la vulneración de los estándares de calidad ambiental? Categoría 2: Impacto económico			X			X			X	
3.	¿Existe impactos económicos en las comunidades de la Amazonia peruana por la vulneración de la normatividad de la certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonia peruana? (hacer hincapié en la Ley 30723 y las vías terrestres rústicas?)			X			X			X	
4.	¿Cómo esta actuando el estado en razón a las acciones de control y fiscalización ambiental que se tiene que seguir para evitar los impactos ambientales económicos?			X			X			X	

Categoría 3: Impacto Social									
5	¿Cree usted que se esta protegiendo el Derecho a la Salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aun vigencia de la Ley 30723?		X		X		X		
6	¿Cuáles son los criterios legales y sociales que se tiene que tomar y ejecutar para no vulnerar los Derechos Fundamentales de las comunidades indígenas en aislamiento y del ecosistema?		X		X		X		

Observaciones: _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable No aplicable

Apellidos y nombres del Docente / Especialista validador Dr./ Mg: Honor Vargas Carlos Enrique DNI: 44318278

Especialidad del Validador: Derechos Ambientales

18 De Setiembre del 2019

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o categoría específica del constructo.
Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.


 Firma del experto formador
 Especialidad: Derechos Ambientales

ANEXO 03 : Entrevistas

Entrevista al Ingeniero Jaime Cesar Mayorga Rojas

1. A qué cree usted que se debe los impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la Amazonia peruana.


Principalmente la construcción de las vías terrestres ya sean: caminos, carreteras, autopistas, etc y las obras de cruces y empalmes, utilizan áreas importantes en el territorio creando en el entorno impactos ambientales sobresalientes; sin embargo estas construcciones producen también impactos negativos directos como indirectos.

En el caso de los impactos negativos directos se dan desde la fase de la construcción de las mismas y durante toda su vida útil, y estas corresponden a la limpieza, nivelación o construcción del piso ya que debido a ello se origina la pérdida de la capa vegetal, exclusión de otros usos para la tierra, degradación del paisaje como la destrucción de sitios culturales e interferir con la movilización de los animales silvestre, así como también el de los pobladores locales. Ahora bien muchos de estos impactos no solo surgen en el sitio de construcción sino también en los alrededores y áreas de almacenamiento de materiales que sirven al proyecto. Adicionalmente se dan estos impactos ambientales y socioculturales adversos en tanto en el mantenimiento, como resultado de la contaminación del aire y del suelo, todos ellas provenientes de las plantas de asfalto, polvo, los ruidos de los equipos de construcción y los explosivos, usos de pesticidas, derrame de combustibles y de los desechos a los lados de los caminos; provocando daños físicos o la muerte en los animales y poniendo en riesgo la salud de los pobladores de las comunidades.

2. Cree usted que la Ley 30723 que declara la prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en las zonas de frontera del departamento de Ucayali vulnera el cumplimiento del integro sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.

Primero debemos destacar que Ucayali es una región amazónica con más biodiversidad a nivel mundial, pero sin embargo, con serios problemas territoriales relacionados a actividades extractivas ilegales como la minería o la tala de madera.

Ahora esta ley fue aprobada a pesar de no contar con los informes favorables de parte del Ministerio del Ambiente y del Ministerio de Cultura y en conjunto a ello pronunciamientos de muchas organizaciones indígenas y organizaciones no gubernamentales. Sin embargo, construir carreteras sin incluir en el proceso la consulta previa a los pueblos indígenas, no vulnera la legislación ambiental. Por lo que la ley de Consulta Previa no tiene como propósito principal la protección del medio ambiente o la prevención de un peligro para la vida o salud humana, sino lo que busca es estructurar el proceso para la consulta previa a medidas legislativas o administrativas que afecten a los pueblos indígenas u originarios directamente.

 **3. Cuáles son los impactos económicos que se generan en las comunidades de la Amazonia peruana por la vulneración de la normatividad de la Certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonia Peruana.**

Como indique anteriormente, en el caso de la construcción de carreteras traen consigo impactos negativos como también positivos y entendemos que en la Amazonia peruana tenemos un déficit de conectividad y es por ello que para muchas personas termina siendo muy costoso desplazarse y tomando más tiempo de lo necesario y por esa razón existen muchos proyectos de carreteras que buscan atender estas necesidades. Sin embargo si estas obras están mal diseñadas van a generar amenazas y muchos problemas como económicos, sociales y ambientales.

Es por ello que si no existe una evaluación integral del proyecto, no debería invertirse fondos públicos ni privados en medidas que pueden ser beneficiosa para un grupo de personas pero a la larga terminan siendo perjudiciales para la región y el país. Por lo que el Estado debe garantizar a las personas el desarrollo sostenible, buscando un equilibrio tanto en el derecho a movilizarse, a realizar actividades económicas (fomentar el comercio) contar con los medios de transportes adecuados sin dejar de lado los derechos respecto al

medio ambiente y los derechos de los pueblos indígenas. Entonces se tiene que tomar de suma importancia la vigilancia ciudadana frente a los proyectos de carreteras que no son de gran envergadura y por lo consiguiente no pasan por la evaluación del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las inversiones sostenibles ya que actualmente existe una presión muy fuerte por parte de distintos sectores por incrementar más carreteras en la Amazonia. Entonces es fundamental que se trabaje de la mano con el Sernap para estar atentos a las intervenciones de otras instituciones públicas que ponen en peligro las áreas naturales protegidas, teniendo también actitud vigilante ante el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Provias Nacional y descentralizados.



4. Como está actuando el Estado en razón a las acciones de fiscalización ambiental que se tienen que seguir para evitar los impactos ambientales.

La fiscalización ambiental en nuestro país ha pasado por diversas etapas, sin embargo, podemos señalar que hoy en día andamos por el camino de una fiscalización ambiental fortalecida y de acuerdo a la Ley N°30011 que ha otorgado a la OEFA importantes herramientas para consolidar su rol de autoridad de fiscalización Ambiental pero también cuenta con un gran déficit ya que la OEFA solo está concentrado en Lima y hace falta que ellos se encuentren presentes en las regiones que son propensas a que existan incumplimientos ambientales.

5. Cree usted que se está protegiendo el derecho a la salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aún vigente ley 30723.

Como lo mencione, la construcción de vías terrestres en la Amazonia, trae consigo impactos y dentro de ellos impactos que afectan la salud en los pobladores, ya que la contaminación ambiental que se origina tanto en el suelo, agua y aire vulnera la salud y más aún en las comunidades nativas en aislamiento ya que recordemos que ellos viven en un sector que se encuentran libre de contaminación y quizás sus sistema inmunológico no cuenta con las defensas necesarias para contrarrestar las enfermedades que se les puedan presentar.

6. Cuáles son los criterios legales y sociales que se tiene que tomar y ejecutar para no vulnerar los derechos fundamentales de las comunidades nativas en aislamiento y del ecosistema.

En primer lugar lo que se debe tomar en cuenta y se debe reconocer es la consulta previa en el proyecto de Decreto Supremo que modifica el reglamento de la ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.

Muchas veces estos estudios han sido impuestos contando con evidentes imperfecciones y errores, ya sea el caso de Hidrovía Amazónica, donde las comunidades nativas han tenidos que pedir ayuda para poder analizar un EIA, es por ello que también los EIA tienen que pasar por el proceso de consulta y no beneficjen a las empresas ejecutoras de los proyectos y perjudiquen los derechos de las comunidades nativas.


INGENIERO EN HIDROLOGIA
INGENIERO EN HIDROLOGIA
C. A. Centro de Estudios y Proyectos
DNI 10369482

Entrevista al Ingeniero Juan Gabriel Pillco Galvez

1. **A qué cree usted que se debe los impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la Amazonía peruana.**

Los principales impactos se generan, por ejemplo si la construcción de carreteras las dividimos por tramos lo que pasa es que el estudio de impacto ambiental se hace por proyecto integral y si el proyecto se hace por tramos el EIA se debe considerar todos los tramos ha habido casos que se hizo por tramos por ejemplo en lima se hizo el corredor vial de la Javier prado que tuvo problemas, el corredor que se construyó en la época de Castañeda, tuvo como 11 secciones que luego estuvo observado por 11 secciones, que luego fue observado por el Ministerio de transporte y que se juntaron por 3 paquetes pero el Ministerio no quiso aprobar porque solo se hace un solo paquete, o sea si lo dividimos por tramos no importa si lo dividen lo que importa es que el estudio de impacto ambiental tiene que abarcar todo, entonces la mirada del constructor piensa que si se hace por etapas y le da la categoría más bajas no hay problema, la norma dice que se tiene que hacer por todo el proyecto.

2. **Cree usted que la Ley 30723 que declara la prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en las zonas de frontera del departamento de Ucayali vulnera el cumplimiento del integro sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.**

Se tiene que tener la parte administrativa técnica, por eso se les da plazos para subsanarlos, piensan que si no entran al SEIA no van a cumplir ninguna norma ambiental, lo que pasa que si entra al SEIA es más formal porque cuando se aprueba el el instrumento de gestión se convierte en una declaración jurada con presupuesto con programa, por ellos hay una entidad que verifica que se cumpla en general y todo, las empresas tienen que cumplir con todos los parámetros ambientales, en eso a que tener cuidado.

3. **Cuáles son los impactos económicos que se generan en las comunidades de la Amazonía peruana por la vulneración de la normatividad de la Certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonía Peruana.**

En el caso de los proyectos de carreteras hay impactos negativos y positivos, hay impactos positivos muy fuertes durante la obra pero la obra es un periodo

temporal, el periodo más largo en construcción de carreteras es la de operación y mantenimiento y una carretera no te genera nuevas actividades salvo que la carretera dinamiza una nueva actividad económica, entonces eso hay que evaluar, pero díganos el proyecto de inversión al evaluarlos el costo y beneficio, para ver cuáles son los beneficios puntuales que se genera, o simplemente o mejorar el tránsito, el beneficio económico con actividades nuevas, yo me imagino que eso debe estar en la evaluación del proyecto, a que ver los beneficios puntuales que va a generar el proyecto, no simplemente el beneficio de mejorar el tránsito de los vehículos, recuerda que antes de hacer un EIA el proyecto debe estar a nivel de factibilidad, por que recién ahí se da luz verde al proyecto ya el nivel de factibilidad el proyecto está definido, cerrado y concluido y elegido la mejor alternativa de intervención para la ejecución del proyecto, y en relación cuando se hace el manteniendo de dichas carreteras te piden un nuevo informe, el mantenimiento es parte de su programa de medidas que tiene la empresa, la empresa aprueba un paquete de medidas de operación y mantenimiento que viene ser preventivo y rutinario, y si se concesiona ya entra un tercer actor donde hay contratos que se firman donde el concesionario tenga responsabilidades, pero lo que es operación y mantenimiento esta dentro del proyecto, y de manera presencial la supervisión debe estar mejor porque en el caso de transporte no solo interviene la OEFA porque a su vez interviene OSITRAN, debe tener mapeado todas las vías a nivel nacional, y si no cumplen deben tener una sanción, y en ese momento en el caso de fiscalización debe tener mapeado las vías y si no cumplen con un manteniendo inmediatamente deben poner una sanción , ahí si debería ser bueno en un caso de articulación se deberían tener el apoyo de gobiernos centrales y locales porque claro OSITRAN tiene su sede en lima y no mira que pasa todos los días por ello se debe triangular entre los gobiernos regionales y locales, falta la inspección ocular y si no está regulado los gobiernos regionales deben estar atentos, ya hacer la inspección y reportar y dentro de los artículos que encontré en entre el certificados y el fiscalizador de la OEFA, lo que pasa es que la EOFA tiene una organización descentralizada pero, el OEFA es la que identifica un posible daños ambientales y es la que debe sustentar técnicamente si es sancionado o no, pero ellos no lo sancionan, lo derivan al carácter civil o penal, ahí ingresan o intervienen las fiscalías ambientales, apelan y dilatan los procesos, hay muchos casos en la selva por derrames y tanto apelar y cuando vuelven los

peritos ya la situación o el grado de contaminación cambio, los tiempos son lentos, de acuerdo a su experiencia si funciona, debemos ser mas específicos al momento de sustentar el daño y como el tema ambiental es mucho mas complejo, el tema del daño es difícil de cuantificar, eso toma mucho tiempo por ejemplo en estados unidos ya hay definido por un daño de derrame de petróleo montos establecidos, pero después de 30 años de experiencia, en chile por ejemplo ha hecho un estudio de valoración económica de todo su ecosistema cuanto vale un ecosistema el Perú no tiene una valoración económica oficial se tiene estudios en algunos lugares, cuánto vale este parque, pero como no habido la necesidad y es complicado por tiempo y recursos no se ha hecho pero si debería el estado trabajar este punto, a través de un fondo al menos los ecosistemas frágiles poder valorarlos cuando haya un problema de impacto determinar un daño, por ello solo se está sancionando por un incumplimiento de un proceso administrativo si yo incumplo algo que debería ser pero aun no estamos sancionando por un daño ambiental porque eso todavía a que demostrarlos, en el peor de los casos si sancionamos pero parcialmente y no por todo el paquete porque una cosa es que tu no cumplas y yo te pongo una multa pero otra cosa es dañar un ecosistema, tiene otro valor, eso es algo que en el Perú falta por trabajar mucho.

4. Cómo está actuando el Estado en razón a las acciones de fiscalización ambiental que se tienen que seguir para evitar los impactos ambientales.

En ese caso no estamos mal porque podemos consolidarnos rápido porque antes OEFA era una entidad de 15 personas, la OEFA es la institución más grande que el Ministerio Del Ambiente, OEFA esta mas presente a nivel nacional cuando existía un ente de fiscalización ambiental, creo que todavía hay algunas cosas que resolver, hay un tema de financiamiento de las medidas de fiscalización, lo que se planteaba es que el financiamiento debería ser por las empresa que fiscalizan, las empresas están observando y todavía están el suspenso, pero ahí depende mucho de cómo se maneje el tema con los gobiernos locales y centrales, dentro del sector de la amazonia a veces lo tenemos muy centralizados en Lima, definitivamente saliendo de lima todo cambia cuando viaja uno se da cuenta de que hay muchas cosas que se tiene que mejorar no somos un estado descentralizado la autonomía completa no tiene las entidades, las EFAS pueden intervenir pero siempre están pendientes a lo de lima, yo creo que podrían mejorar en la medida el que no dependan tanto de lima para actuar, por que quien debería priorizar la muestra

anual para fiscalizar son ellos, se debería hacer un informe económico de la valoración del ecosistema, yo ahora analizo si el plan anual de fiscalización esta validado por los gobiernos regionales y locales, si eso no es así es muy pronto que no estén priorizando lo que deben priorizar, porque quien mejor que los de Iquito para ver que es prioridad, por ello deberíamos estar pagando mucho en la parte de priorización, esto es algo que la gente no entiende los la fiscalización no existe para todos, no es que uno crea una entidad y si hay cincuenta mil actividades económicas se debe fiscalizar a todos ellos, porque uno no crea una entidad para sancionar si no para promover actividades, la entidad de fiscalización existe porque a veces algunos no cumplen lo que hace la entidad es sobre las actividades económicas ellos elijen una muestra y se van a fiscalizar una muestra, porque se supone que todos cumplen, por norma todos reportan sus medidas de fiscalización ambiental, por ejemplo de una muestra de 2000 actividades rastrean unas mil, no se que fiscalicen a todos, cuando te voy a ver cuándo tu reporte no me convence y cuando tu reporte es bueno no voy a verificar, porque hay tantos problemas que uno ya sabe a quien visitar, en Iquitos, se que tengo que verificar a Plus Petrol, ya si uno maso menos tiene a sus candidatos y esta muestra no se repite todos los años porque esta muestra va variando, pero así es como funciona, porque de alguna forma no se puede suponer que todos no cumplen una norma.

5. Cree usted que se está protegiendo el derecho a la salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aún vigente Ley 30723.

Eso depende mucho por donde pasan los proyectos, yo no obviamente por estar en aislamiento no conocen de ellos y he estado leyendo un poco y me entere que en Brasil ya que estas comunidades en aislamientos se están abriendo mas y están entendiendo que las si siguen aislados realmente van a desaparecer, porque hay algunos programas que te permiten mayor acercamiento definitivamente una obra puede llevar diferentes impactos, sobre todo a la salud, porque ellos están con un sistema muy diferente, porque una simple fiebre puede ser fatal para ellos, pero yo ahora ok no invadir respetar su privacidad, pero no se puede restringir cuando el proyecto funcione, no tener una teoría convencional en estar al 100% en aislamiento, si justamente nuestras comunidades se encuentran en la frontera de Brasil, ellos tiene sus formas de vida

6. **Cuáles son los criterios legales y sociales que se tiene que tomar y ejecutar para no vulnerar los derechos fundamentales de las comunidades nativas en aislamiento y del ecosistema.**

Lo criterios son que no se les exonere de ningún proyecto administrativo ni de ninguna vulneración de la noma, por ejemplo en todo el sistema nacional publica, con todo el sistema de evaluación de impacto ambiental que está regulado, y de repente hay en este tipo de proyectos en la amazonia, hay en otros países que se llaman estudio de selección de sitio eso o se aplica mucho en Perú que quiere decir que antes de desarrollar el proyecto se haga análisis del lugar donde se evalúen 3 o 4 lugares posibles de levantamiento del proyecto, y que sustenten la elección del proyecto, es algo que y en otros países pero que acá no se hacen, esto es solo para os rellenos sanitarios, se plantean 2 o 3 opciones, en cambio en caso de los proyectos longitudinales si deberían evaluarse opciones, si bien no de todo el proyecto si no de los puntos más críticos oye esa es la única opción por donde pasa la vía y no hay otra, yo diría que cuando yo empecé yo me podía amarrar a un árbol para que no se lo lleven y uno con el tiempo me di cuenta que no hay una actividad que no se genere un impacto lo que está mal es que no se defina el control ambiental, entonces la tecnología avanza tanto que casi todo se puede controlar, entonces si hay una obra en donde el beneficio y la demanda es necesario se tiene que hacer un costo y beneficio, lo que no esta bien es que no se defina o controle, entonces si hay una obra donde el beneficio común y la demanda es necesario entonces, este se tiene que hacer un estudio, entonces el instrumento de gestión ambiental permite hacer valoración económica, los estudio de impacto ambiental son detallados o te obligan un capítulo de valoración económica y en la parte estratégica se puede hacer plantear de compensación ambiental

ENTREVISTA AL DOCTOR DULANTO

1. A qué cree usted que se debe los impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la Amazonía peruana.

Básicamente los impactos negativos se deben en primer lugar, a una falta de una adecuada aprobación del instrumento de gestión ambiental, que se haya dado, para la construcción de la carretera, que como lo dice nuestra Ley de Evaluación de Impacto Ambiental tiene que ser previo y tiene que recoger todos los impactos y ver medidas para que la empresas o instituciones que están construyendo puedan disminuir estos impactos. Adicionalmente existen vías que se crean de manera informal y no pasan por este sistema de evaluación de impacto ambiental y esto también genera un impacto en la Amazonía, de esta forma tenemos aquellos que son formales e informales.

Con los formales tenemos otro problema, que no solo se mitiguen los impactos sino que el solo hecho que se construya una carretera, genera un efecto que se conoce como el efecto de columna vertebral - que tiene una parte central y determinadas vértebras alrededor y éstas últimas son las nuevas vías que se generan por la construcción de una carretera, es decir, que se comienzan a construir vías, a nuevos centros poblados nuevas trochas que se hacen por tener un más fácil acceso hasta esos lugares. Todo ello hace que se genere tala y que se reduzca nuestra biodiversidad.

2. Cree usted que la Ley 30723 que declara la prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en las zonas de frontera del departamento de Ucayali vulnera el cumplimiento del íntegro sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.

La Ley 30723 que es la declara de interés nacional la construcción de carreteras en zonas de frontera y el mantenimiento de trochas carrozables, tiene un artículo único que señala que es de interés nacional la construcción de carreteras en las zonas de frontera del departamento de Ucayali y el mantenimiento de trochas bajo el irrestricto respecto de las áreas naturales protegidas y los pueblos indígenas que lo habitan. Al respecto, debo indicar que existen leyes que contienen disposiciones que cambian un aspecto de la realidad y existen Leyes que son meramente declarativas, ésta al ser una Ley meramente declarativa, considero que no causa necesariamente un impacto, pero sí fomenta la mayor construcción de carreteras y que autoridades nacionales, regionales y locales basados en



esta norma quieran construir carreteras y a veces se mal interpreta que por ser de prioridad nacional se tiene que aprobar como sea, entonces esto puede tener un correlato en la forma en que DEGASA (Dirección de Gestión de Asuntos Socio Ambientales del Ministerio de Transporte) está aprobando los estudios de Impacto Ambiental y la forma en que las Autoridades tanto nacionales, regionales y locales quieren empujar para que a como de lugar se construya las carreteras.

Qué hacer ante la construcción de carreteras si la vía no cumple o la comunidad no necesitara el acceso que se le pretende brindar.

Existen dos aspectos: Como ya lo indique LA PRIORIDAD va hacer que las autoridades a todo nivel de gobierno empujen a que se realice la construcción de carreteras y seguramente tendrán como incentivo adicional y es bastante conocido que de parte del sector privado que mediante acuerdos fuera del marco de la Ley generen o den como resultado la construcción de estas vías; pero a la par existen vías formales para que las comunidades puedan expresar su mal estar al respecto, hablo específicamente de la Ley de consulta previa que señala los mecanismos para realizar la consulta y si no fuera una comunidad sujeta a consulta previa, existen mecanismos de participación ciudadana dentro del marco de Evaluación de Impacto Ambiental, que indica que para que se pueda construir una carretera necesariamente tienes que acudir a la población para informar y recoger las opiniones, la cuestión va a ser si las autoridades del MTC o las autoridades regionales están tomando en cuenta, la voz de estas comunidades.

Si bien es cierto las comunidades solicitan la construcción de carreteras, pero la Amazonía tiene una condición especial y se deben considerar y poner mayor énfasis en la diversidad de flora y fauna y no tanto en el interés económico u otro interés que exista, sino que debe haber un criterio ambiental al emitir una norma.

En efecto creo que hay un enfoque entre el modelo de desarrollo y la sostenibilidad del desarrollo en la región de la selva que tiene que ver con las vías de acceso de las comunidades que se encuentran alejadas y hacer que se acerquen más a recursos que no tienen por estar alejadas. Una vía, es la construcción de carreteras, porque al hacer carreteras es un hecho que acerca a estas personas a otras poblaciones. La otra vía es la fluvial que es otra en la que muchos expertos en materia ambiental indican que sería la más idónea para que se generen accesos a estas poblaciones, sin embargo, el Perú no lo hace y al generar normas como estas lo que hace es renunciar a una política de desarrollo

fluvial y priorizar la construcción de carreteras, que claramente tiene mayores impactos en el ecosistema que generar un puerto en una zona de un Río. Lo que debió hacer es generar programas que equipen esta segunda vía.

3. Cuáles son los impactos económicos que se generan en las comunidades de la Amazonía peruana por la vulneración de la normatividad de la Certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonía Peruana.

Pueden darse dos tipos de impactos:

- Impactos Positivos
- Impactos negativos

Los positivos van de la mano con que se acercan más a estas poblaciones o se dan más fácil acceso a otras poblaciones más grandes que tengan una diversidad de recursos y una diversidad de servicios que ellos no tienen como: educación, agua potable, etc. y esto genera un acceso como lo conocemos en occidente y esto implica acceso a servicios y recursos, pero existe otro modelo de desarrollo que es el que tienen ellos, que es no necesariamente acercarse a lo que occidentalmente se le conoce como la civilización, es otra forma de desarrollo, ellos tienen sus conocimientos ancestrales y su propia forma de vivir. El acercar una carretera hace que por un lado esa comunidad se occidentalice y otro es que también se pueda generar un impacto en el área circundante y no solo estarían perdiendo identidad sino que generaría mayor flujo de personas que no necesariamente son deseadas por ellos y puede que se generen vandalismo u otros actos de explotación de recursos, que se catalogan como impactos negativos también.

4. Cómo está actuando el Estado en razón a las acciones de fiscalización ambiental que se tienen que seguir para evitar los impactos ambientales.

El Estado actúa básicamente guiado por la Ley que regula la EIA que lo que prevé es que se tiene que contar con el instrumento de gestión de impacto ambiental antes de construir una carretera, entonces básicamente con proyectos macro o proyectos grandes será el SENACE quien apruebe y con los proyectos medianos o pequeños será el MTC el encargado de aprobarlos.

Las acciones de control y fiscalización son claramente a cargo de la OEFA pero este organismo no tiene el capital humano para atender a todo el Perú, básicamente su sistema

fluvial y priorizar la construcción de carreteras, que claramente tiene mayores impactos en el ecosistema que generar un puerto en una zona de un Río. Lo que debió hacer es generar programas que equipen esta segunda vía.

3. Cuáles son los impactos económicos que se generan en las comunidades de la Amazonía peruana por la vulneración de la normatividad de la Certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonía Peruana.

Pueden darse dos tipos de impactos:

- Impactos Positivos
- Impactos negativos

Los positivos van de la mano con que se acercan más a estas poblaciones o se dan más fácil acceso a otras poblaciones más grandes que tengan una diversidad de recursos y una diversidad de servicios que ellos no tienen como: educación, agua potable, etc. y esto genera un acceso como lo conocemos en occidente y esto implica acceso a servicios y recursos, pero existe otro modelo de desarrollo que es el que tienen ellos, que es no necesariamente acercarse a lo que occidentalmente se le conoce como la civilización, es otra forma de desarrollo, ellos tienen sus conocimientos ancestrales y su propia forma de vivir. El acercar una carretera hace que por un lado esa comunidad se occidentalice y otro es que también se pueda generar un impacto en el área circundante y no solo estarían perdiendo identidad sino que generaría mayor flujo de personas que no necesariamente son deseadas por ellos y puede que se generen vandalismo u otros actos de explotación de recursos, que se catalogan como impactos negativos también.

4. Cómo está actuando el Estado en razón a las acciones de fiscalización ambiental que se tienen que seguir para evitar los impactos ambientales.

El Estado actúa básicamente guiado por la Ley que regula la EIA que lo que prevé es que se tiene que contar con el instrumento de gestión de impacto ambiental antes de construir una carretera, entonces básicamente con proyectos macro o proyectos grandes será el SENACE quien apruebe y con los proyectos medianos o pequeños será el MTC el encargado de aprobarlos.

Las acciones de control y fiscalización son claramente a cargo de la OEFA pero este organismo no tiene el capital humano para atender a todo el Perú, básicamente su sistema

de fiscalización está concentrado en Lima y lo que hacen es mandar a fiscalizadores o evaluadores cuando detectan un incumplimiento ambiental.

Si justo comparto esa opinión, porque creo que la OEFA debería descentralizarse.

5. Cree usted que se está protegiendo el derecho a la salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aún vigente Ley 30723.

Como lo mencioné no se trata tanto de la Ley que la considero declarativa sino del fomento que esto va a generar en que las autoridades promuevan la más rápida construcción de carreteras y al promover la más rápida construcción de carreteras se sabe que el flujo de los vehículos aumenta y al haber una mayor polución puede generar impactos en la comunidad, en la generación de residuos sólidos mal tratados y la construcción de la misma carretera.

Si esta ley es meramente declarativa por qué las organizaciones en defensa de la Amazonía peruana están exigiendo la derogación de la misma.

Porque básicamente como lo mencioné, promueve un modelo de acceso a las comunidades que es el acceso de las carreteras sin haber estudiado previamente las vías menos invasivas al ambiente como las de acceso fluvial entonces el generar una norma de prioridad nacional genera una creencia en las autoridades que se tiene que aprobar estos proyectos y sacarlos con prioridad, porque no básicamente te habla de que ignores plazos.

No es porque tenga un solo artículo que los grupos ambientalistas pretenden que se derogue.

No por el contrario imagina que tuviera otro artículo que si fuera no declarativo y estableciera que el plazo de aprobación de la evaluación de impacto ambiental será reducido de 300 días a 50 días, generaría un impacto mucho más grave; pero la declaración de interés nacional lo que crea es una creencia para que esto salga más rápido y dos que se está optando por la construcción de carreteras obviando otras vías que cumplen el mismo fin pero que son más idóneas para conservar el medio ambiente, como es el acceso fluvial.


6. Cuáles son los criterios legales y sociales que se tiene que tomar y ejecutar para no vulnerar los derechos fundamentales de las comunidades nativas en aislamiento y del ecosistema.



Primero es respetar la Ley de consulta previa y el convenio 169 de la OIT sino se respeta eso y el proceso de consulta, claramente deben haber bajo los mecanismos de la OIT una sanción contra el Perú o también podría haber una repercusión de la imagen que tiene el país al exterior, eso en caso de las comunidades indígenas en aislamiento, pero existen otro tipo de comunidades que no necesariamente son consideradas como indígenas pero a las cuales también tiene que preguntarse e informarse adecuadamente. Los criterios sociales a tomarse en cuenta son básicamente los que señala la consulta que es el tema de la interculturalidad, la cosmovisión que tengan esas comunidades y respetar su forma de desarrollo, si ellos no desean tener contacto es por una razón y nosotros no podemos imponer un modelo de desarrollo.

Ahora bien, se sabe que es muy diferente hacer la consulta previa cuando va a operar una empresa minera, porque saben que se va dar un impacto a su salud, pero en el caso de vías de acceso terrestre, normalmente y es inusual que las comunidades se opongan toda vez que hay un supuesto desarrollo o el acceso a productos o servicios que estas poblaciones carecen.

En este caso se debe tener en cuenta que una cosa es la consulta previa como tal cuando se les informa cuales son los beneficios a la comunidad en la que ésta puede mostrar aprobación y otra es el análisis de los impactos ambientales en los instrumentos de gestión ambiental ahí lo que va a tener que determinar la Dirección de Gestión Ambiental del MTC es si se producen impactos ambientales significativos como va hacer la empresa para remediarlos o para mitigarlos, eso es el tema medular a mi entender.


ANDRES DULANTO TELLO
44983702

**Entrevista al Abogado Bryan Alberto Jara Palomino
de la Sociedad Peruana de Derecho Ambiental**

1. A qué cree usted que se debe los impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la Amazonía peruana.

Esa pregunta resulta precisa actualmente, porque justo la semana pasada el SERFOR ha publicado su PLANEFA para el próximo año, bueno en realidad público de este y del próximo año, y dentro de las causales que establecía en el impacto generado en la deforestación, una de las causas asociadas fue justamente de la infraestructura vial, los impactos que generaron por ese tipo de infraestructura son diversas, pero es en algunos casos de una naturaleza compleja, toda vez que la carretera no solamente, este son generadoras de la deforestación sino que esas carreteras son propiciadas por otras actividades económicas, tanto actividades legales como también las actividades económicas ilegales, pero sin embargo cuando hablamos de deforestación en si eso no diferencia de lo uno ni del otro, cuando uno ejecuta una carretera, por ejemplo la de Loreto, que es donde estamos viendo actualmente, este lo que hemos podido identificar, es que estas carreteras promueven por un lado en el cambio de uso en las zonas adyacentes de la carretera ,como en invasiones y también la deforestación; estos son los impactos que podríamos describir en primer lugar que identificaríamos de inmediato; pero a su vez también hay otros impactos que se generan con la construcción de carreteras, que una de ellas es por ejemplo la sobre propación de derecho y por la no debida proyección de estas rutas, pueden afectar otros derechos, en este caso por ejemplo, las áreas naturales protegidas, áreas de conservación regional o sitios proyectos conservación que si bien no tienen una naturaleza, una vinculación legal expresa si establecen, si se consideran como un elemento importante al momento de que una entidad por ejemplo el gobierno regional, pueda planificar o zonificar sus zonas , es decir; entrando, en los sitios de conservación estos sirven para que los gobiernos regionales aprovechen esos espacios categorizados como tal, para desarrollar determinadas actividades económicas; sin embargo la naturaleza jurídica de esos sitios provitorios de conservación no es vinculante, es referencial. Lo que se ha hecho con algunas carreteras por ejemplo que nosotros hemos identificado es que la proyección de la carretera cruza directamente hacia sitios provitorios

de conservación, ese marco referencial que tienen esos sitios provisorios de conservación en sí no resulta muy efectivo como todo lo que no es vinculante eso es maso menos son todos los impactos esenciales.

¿Y cuanto es porcentaje de casos que se ve que transgreden en las carreteras de la Amazonia?

Depende la región, porque no hay una data de por parte del MTC, del SERFOR, que son justamente las entidades más especializadas, o involucradas mejor dicho en estos temas de los impactos generados por la carretera. Lo que se ha hecho, lo que se ha podido identificar con estos proyectos, se analizan caso por caso. Es decir por ejemplo, que ustedes que si han visto en la página de actualidad ambiental, abran visto de la carretera Yurimaguas –Jeberos en el problema ambiental abran visto que , cada una de esas carreteras tienen una naturaleza distinta toda vez porque unas son rutas regionales, comprenden rutas departamentales, dependiendo del tipo de red vial que se ejecute ,los actores involucrados difieren, entonces por ejemplo en el caso de Jeberos, ya podríamos de decir que tenemos un estimado de impactos generados por las carreteras. La dirección de inventarios del SERFOR determino de que, lo deforestado hasta el momento que en realidad es todo el tramo de 72 a 81 Km. Comprende una pérdida de 2 millones de soles, solamente por el del bosque, es una valorización parcial es decir no se ha calculado el costo total de la perdida por cobertura y restauración de la cobertura forestal, sin embargo, con la tecnología que cuenta actualmente es el monto maso menos que han estimado.

Hay otras plataformas como por ejemplo Global Forest Watch, que te calcula maso menos los impactos que se generan por una carretera, ya sea por deforestación y en algunos casos determina también a que actividades están vinculada estos tipos de proyecto pero unas específicas no.

Había visto en diferentes artículos extranjeros, una de ellas de los Estados Unidos, que tenían la cuantificación del ecosistema, de sus árboles, de sus bosques. ¿Usted cree que se podría llegar a esa etapa de adelanto que se tiene la cuantificación para poder tratar de remediar, subsanar la reparación?

En temas de metodología de cuantificación, difiere por país, España tiene su propio modelo de oferta de responsabilidad ambiental que cuantifica los daños ambientales o el nivel de riesgo de acuerdo a las actividades. Estados Unidos tiene su propia metodología nueva, pero si tienen esa metodología que sirve incluso por ejemplo para establecer garantías financieras que es el caso de los seguros ambientales. En nuestro país, tenemos metodologías ambientales; SERFOR tiene su metodología, difiere del OEFA. Todo es factible, el tema es cuestión de recursos para que se pueda desarrollar y una metodología nunca te va a determinar de cuanto es realmente lo que se pierde, te puede determinar de un momento a otro pero estas variables pueden variar y por tanto la pérdida o el valor asociados a estas zonas, puede también variar, entonces de que se puede establecer una metodología, yo creo que sí, sin embargo el proceso el cómo se tiene que hacer, tiene que ser de forma articulada con las entidades correspondientes, SERFOR por el caso de Bosque, OSINFOR, quien es el que otorga los títulos a nivel forestal, ellos tienen su propia metodología y determinan justamente el valor que tienen determinados permisos. Entonces por un lado tenemos a SERFOR, OSINFOR, SERNAP lo que refiere a ANP. El MTC lo que puede ver como ente rector en tema de transporte, como es el caso de carreteras, podría establecer o fomentar estos espacios colaborativos en los especialistas de cada una de estas entidades para que entre todos ellos firmen con la asesoría también del MINAM que también tienen experiencia, determinar una metodología, eso es lo que hoy en día se ha hecho en España cuando se hizo este modelo de oferta de responsabilidad ambiental.

Si bien en este caso fue toda una serie de etapas que se ha tenido que cumplir desde la directiva Europea 2004/06-COMUNIDADEUROPEA hasta la efectivización de una ley española que es la 262007 que es de la responsabilidad ambiental, tienen esos instrumentos como para poder desarrollar más adelante estos modelos de responsabilidad ambiental.

Por lo tanto si sería idóneo; pero sin embargo siempre van a existir esas variables que no van a hacer medidas y no van a ser traducidas en términos económicos, es probable que una comunidad nativa no va a poder cuantificar ciertos aspectos. En temas por ejemplo carretera Bellavista, es una carretera que cuya proyección atravesaría el territorio de la comunidad nativa sin embargo ya con la ejecución de la primera etapa ya se perciben afectaciones en el territorio, hay punto de deforestación entonces lo que esta metodología lo que ayudaría es

cuantificar de una forma mucho más rápida, la pérdida asociada a está tomando en consideración también la variable de que esta deforestación está dentro de una comunidad nativa.

Hay comunidades nativas que los asocian a aspectos más entrípece, entonces considerando estas variables se estiman un aproximado. Quizás esa metodología, quizás no sea necesario ya que su único eje de acción no solo sea en eje de términos económicos, sino que otras acciones también se podrían remediar, mediar, mitigar el impacto que se ha generado por esa deforestación.

2. Cree usted que la Ley 30723 que declara de interés nacional la construcción de carreteras en las zonas de frontera del departamento de Ucayali vulnera el cumplimiento del integro sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.

De que lo vulnera si, si se habla del 30723 tenemos que hablar del decreto supremo 005-2018-2019, producto de esta ley tuvo un efecto de bola de nieve, porque de un lado las organizaciones indígenas se levantaron, se pronunciaron en contra de esta Ley y estas mismas organizaciones apoyadas por federaciones tuvieron la iniciativa de iniciar acciones legales ante con el TLC con Estados Unidos, justamente para cuestionar porque uno de los compromisos del TLC que es que justamente no se afecten tanto territorios de comunidades nativas , como también los estándares ambientales.

Lo que tengo conocimiento de este caso es que se ha solicitado al estado peruano que se pronuncie al respecto de la emisión de la Ley, estableciendo los alcances, restricciones que tendrían que ver. Sin embargo eso es por el lado internacional. Ahora por el lado nacional cuando salió esta Ley por los diversos pronunciamientos que se generaron en contra de eso, el MTC casi dos meses después emitió restricciones, candados precisamente para regular el aspecto en el ámbito de aplicación de esta Ley. Podemos decir que esta Ley por sí misma si tiene una serie de contradicciones a los estándares de ambientales vigentes, sin embargo con el decreto Supremo del MTC que se emitió dos meses después se regulariza esta figura sin embargo es el cuestionamiento que uno se podría hacer es que tenemos que esperar a este enfoque reactivos de parte de otras entidades, cuando el congreso emita una ley de este tipo y que se podría ser desde la fase legislativa para justamente se respeten los estándares

ambientales vigentes y no contravengan derechos que podrían ser tanto de comunidades como de las áreas protegidas entre otros derechos.

3. Cuáles son los impactos económicos que se generan en las comunidades de la Amazonia peruana por la vulneración de la normatividad de la Certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonia Peruana.

La ley 30723, tal como estaba afectaba esas reservas indígenas, que son áreas en las que los Piaci, normalmente se encuentran, ya que ellos por naturaleza nómada, entonces se contempla cuáles son las rutas que siguen en función a ellas se establecen las reservas respectivas. Y lo que propiciaba esta ley es que se puedan desarrollar carreteras en estas áreas, estos generaban en que teniendo en consideración cual es la condición en temas de salud de estas poblaciones, el pleno contacto con nosotros lo enfermaba, lo mataba directamente, porque las defensas que estas personas de estas comunidades tienen no se comparan a la de nosotros (sistema inmunológico diferente) por lo tanto propiciar este tipo de carreteras en estas áreas generaría un mayor riesgo de que haya contacto con estas comunidades y por tanto un perjuicio tanto para ellos como para nosotros.

Entonces en ese sentido, en términos ambientales no se podría hablar que afectarían a los Piaci específicamente, lo que si ellos se verían afectados esencialmente es en cuanto a su integridad física más que todo y como se verían afectados en la salud en la proyección de esas carreteras.

Sin embargo en el aspecto ambiental cada ejecución de carreteras en la amazonia o en cualquier lugar necesita de la certificación ambiental, sin embargo lo que hemos identificado con estas carreteras que se han estado investigando es que a veces las carreteras, principalmente en la amazonia no tienen estudio de impacto ambiental, no tienen certificación ambiental y así mismo no tienen en cuenta otras autorizaciones que deben de tener, una autorización de bosque, estudio de patrimonio.

¿Y quiénes construyen esas carreteras?

Dependen de la red vial que tengan, ejemplo las nacionales las construye el MTC a través de provías nacionales.

¿Y alguna de ellas no cuenta con Certificación Ambiental?

La carretera Jebero no cuenta con certificación ambiental. Se ha determinado con la información del MTC. Que con respecto a esa carretera no había identificado una certificación ambiental para ese proyecto, sin embargo siendo un proyecto de 72 Km. Ya se había ejecutado 27 km de los cuales ya estaban pavimentados y eso está determinado a una serie de obligaciones ambientales que se debe obtener este caso la autorización de bosque, el SERFOR con las solicitudes de acceso a la información que hemos solicitado en su momento, esa carretera tampoco tenía una autorización de bosque es entonces de por sí una carretera informal, porque este proyecto de carretera Yurimaguas- Jebero, fue financiado por el mismo gobierno regional, por lo tanto el gobierno regional debería tener el conocimiento que las construcciones de carretera tienen que contar con la certificación ambiental, sin embargo eso no se ha hecho. Eso se realizó en la gestión anterior del gobierno regional es decir en la anterior gestión, la actual gestión no ha ejecutado el siguiente tramo de ese proyecto, sin embargo de las averiguaciones que hemos realizado a través de búsquedas, hemos visto que si hay ese interés de continuar.

El tema o el aspecto que se debería considerar o respetar es y son los estándares ambientales que se han establecido, es una carretera que se está ejecutando por tramos, por lo tanto el mismo reglamento de protección ambiental del mismo MTC se establece que aun así viendo por tramos debe de contar con certificación ambiental tomando en consideración el impacto ambiental que se generaría por la construcción de carretera. Es el caso de la certificación ambiental fraccionada, en el caso del MTC es por no decir el único que tiene esta figura de la certificación ambiental fraccionada porque el mismo reglamento del SEIA establece esta prohibición, no se puede emitir una certificación ambiental fraccionada, sin embargo el mismo reglamento o la ley establece una excepción que los sectores definirán que si corresponde o no la certificación fraccionada, en el caso del MTC si estimo que era conveniente establecerla y sin embargo estableció una serie de restricciones que en el momento de la publicación de ese reglamento de protección ambiental de transporte no considero una primera etapa pero que si en el 2019 en marzo de este año, tras una modificatoria de ese reglamento cual es esta nueva estimación de tramo debe de contener su respectiva certificación ambiental. Por ejemplo esta carretera Yurimaguas – Jeberos debió un EIASD por eso cada tramo debería contar con su certificación ambiental.

Con respecto a la supervisión, ambiental principalmente en la amazonia es dificultoso por razones de seguridad, de costos, porque cuando vas a la amazonia te encuentras con cualquier persona que si vez que está afectando tus intereses no legales, puede generar un tipo de riesgo para la integridad y un funcionario del MTC le resulta muy complicado llegar hasta allá. Cuando se ingresó una denuncia en el caso de Jebero, nos respondió el MTC indicando que iba a requerir información al gobierno regional para saber el estado de esas carreteras. Una funcionaria del MTC comento que era muy difícil llegar hasta la amazonia, era muy costoso, un funcionario para que vaya y se mueva a campo es muy costoso. Lo que se debería solicitar es el apoyo de otros instrumentos que contribuirían en la fiscalización ambiental y estos instrumentos serían por ejemplo el uso de imágenes satelitales que desde lima pueden contribuir justamente en los puntos de deforestación ambiental asociados a carreteras para que justamente el funcionario identifique automáticamente estos y genere las alertas y se pueda hacer una supervisión mucho más, sin la necesidad que el funcionario del MTC esté presente en campo al momento que reciba una denuncia para determinar los impactos que se generan por carreteras.

4. Como está actuando el Estado en razón a las acciones de fiscalización ambiental que se tienen que seguir para evitar los impactos ambientales.

Las labores de supervisión si bien tiene estas competencias otorgados hay voluntad el tema es que es muy dificultoso ir hasta allá, hasta la amazonia y hacer las supervisiones por temas de costos.

No hay un monto que se esté mencionado expresamente de cuanto es el presupuesto que otorga el estado para la los temas ambientales, aprox. Es de 12 supervisiones al año que podrían realizarse en la amazonia peruana. Entonces es muy limitada esa capacidad, el funcionario puede tener toda la capacidad, pero si no cuenta con los recursos y seguridad adecuada no puede cumplir con las funciones que se le requiera y para sería buscar que otras formas están labor de la fiscalización puedan ser atendidas.

Contar con la tecnología para poder cruzar información por medio de alertas.

5. Cree usted que se está protegiendo el derecho a la salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aún vigente ley 30723.

Como se había comentado como le puede afectar la salud en la comunidad de los Piací, con esta ley, pero sin embargo hay ciertas restricciones en el marco de este Decreto Supremo podemos decir que hay una mayor protección sin embargo lo más óptimo sería la derogación de la ley porque no están respetando el marco legal vigente y a nivel constitucional definitivamente se está vulnerando los derechos de la comunidades nativas en aislamiento.

6. Cuáles son los criterios legales y sociales que se tiene que tomar y ejecutar para no vulnerar los derechos fundamentales de las comunidades nativas en aislamiento y del ecosistema.

En el marco legal respetar el marco actual, establece cuales son las restricciones, cuales son las obligaciones que tiene que cumplir, en el aspecto social sin embargo es mucho más delicado cuando hablemos de carreteras.

Nosotros desde Lima podemos decir que las carreteras son malas en la amazonia porque generan impactos ambientales pero también se tiene que considerar la realidad de la población que se encuentran en la amazonia, no es que se puedan movilizar rápidamente, sino que toma horas y es costoso, entonces si con la perspectiva que se tiene de lima vas y le dices a la ciudadanía que no quieres, que se de esta carretera porque no se está respetando el marco ambiental, la mayoría va a decir que eso no le importa si no que quiere que se ejecute la carretera para que se acorte mi tiempo de traslado, mis costos asociados a mi transporte de mis productos.

Entonces la labor más de generar conciencia de que las carreteras sí es que se quieran ejecutar deben respetarse todos los estándares ambientales vigentes y cuando sea necesario compensar ambientalmente se debe aplicar esta compensación ambiental que en muchos casos no se está llevando acabo y que se está omitiendo.

Las vías fluviales son una gran ayuda de hecho es de cómo las comunidades se trasladan desde sus comunidades hasta la ciudad, pero eso masificar en todos los supuestos no me parece muy recomendable.


76159764
Ramon Alberto Lara Plominio

Entrevista a la Abogada Lilyan Delgadillo Hinostroza

1. A qué cree usted que se debe los impactos ambientales negativos en la construcción de vías terrestres en la Amazonia peruana.

Los impactos negativos se deben a que básicamente el Estado no está cumpliendo con establecer la consulta previa de los estudios de impacto ambiental. En principio los estudios de impacto ambiental deben ser consultados y estas construcciones de carreteras o leyes nacionales que desarrolla el estado para la construcción de carreteras deben estar previamente inmersas junto a un estudio de factibilidad y estos estudios de factibilidad el estado no los está desarrollando previo a declarar de interés nacional la construcción de carreteras y estos genera impactos totalmente negativos en varios aspectos de la sociedad.

2. Cree usted que la Ley 30723 que declara la prioridad de interés nacional la construcción de carreteras en las zonas de frontera del departamento de Ucayali vulnera el cumplimiento del integro sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.

Por supuesto, porque esta zona es de alta vulnerabilidad, estamos hablando en principio de una zona donde hay tratamiento de maderera ilegal. Esa zona de Ucayali hay conflictos por la caoba, aparte que la caoba es un material muy importante entonces hay una corrupción total por el tema de la maderera ilegal y en especial y específico de la caoba. Otro aspecto también en esa zona hay Piacis, hay pueblos en aislamiento voluntario, están los mashco piro, están los murinahuana, entonces estamos hablando de una zona altamente vulnerable que el sistema de impacto ambiental debe resguardar, pero esto no se está dando en sí; entonces debería hacerse un mayor resguardo me parece a este sistema.

3. Cuáles son los impactos económicos que se generan en las comunidades de la Amazonia peruana por la vulneración de la normatividad de la Certificación ambiental a causa de las construcciones de vías terrestres en la Amazonia Peruana.

Los aspectos económicos son especialmente para las poblaciones indígenas que viven en la zona y ellos se ven altamente sometidos a la vulnerabilidad porque al priorizarse la construcción de carreteras se les olvida que ellos también tienen muchas necesidades usualmente económicas, sociales y están desatendidas todas estas necesidades.



La certificación ambiental es uno de los puntos muy importantes y relevantes porque dentro están contenidos aspectos que importan a las comunidades indígenas y entonces estamos hablando de aspectos socio culturales, estamos hablando de su desarrollo de vida, de su calidad, de su día a día, de su interculturalidad que genera grandes impactos cuando una ley de esta magnitud no se les participa.

Yo sé que dentro de ellos no tienen que verse la parte económica, si hay costo beneficio, en relación de costo beneficio, que necesidades tienen ellos, y cuáles serían las vías alternas que ellos tomarían, o si ellos siempre van a vivir de manera aislada voluntaria, o no quisieran que dentro del parámetro que viven no quisieran que pasen las carreteras.

Hay que diferenciar que los pueblos indígenas que no quieren un contacto inicial, viven aisladamente y eso tiene que respetarse, yo incluso para regresar nuevamente sobre la consulta previa es muy delicado, porque con quien consulto, si ellos no quieren tener ningún contacto con nosotros. Yo creo que hay que respetar ese aspecto porque durante años habido afectaciones, por ejemplo ha habido casos de hidrocarburos en la zona del cuzco, en la zona del Manu, que han muerto muchos indígenas, por el simple hecho de contacto con el que se intenta llevar ayuda económica, social.

Uno de los artículos que yo había leído era que si uno va a venir a trabajar cerca de la frontera de las comunidades nativas, su sistema inmunológico no está preparado y pueden adquirir cualquier enfermedad, entonces ¿cuál es la distancia que ellos tienen que tener?

Ahora bien existe un manual de salud protocolar para acercamiento que son personas específicas, que son personas que se han ido capacitando, justamente para previamente tener contacto con ellos, pero no cualquiera puede hacerlo. Para esto el Ministerio de Salud tiene estos manuales para intentar contactar con ellos.

Yo había conversado con uno de los entrevistados que era un ingeniero geográfico del MINAM, y él me decía que en Brasil ya estas comunidades indígenas en aislamiento voluntario, el gobierno ya estaban instaurando un sistema para que ellos salgan, porque bueno según él decía de que no es adecuado que vivan en aislamiento, entonces yo le dije que si es voluntario es su necesidad, es su cultura, es su manera de vivir y si

ellos quieren nacer y morir de esa manera está bien, pero tú que de repente sabes del tema, ¿hay alguna posibilidad que ellos quieran compartir con la sociedad?

Actualmente hay comunidades que ya cuentan con un contacto inicial y hay algunos de aislamiento voluntario total, y yo creo que eso se debe respetar porque ya tenemos experiencia de que han fallecido un montón de indígenas y entonces no se puede controlar ya que son altamente vulnerables, y esto significa que no puedo acercarme, salvo que sea de contacto inicial, que si existe en la zona del Cuzco específicamente que ya están en contacto inicial pero que es por voluntad propia, se han ido aceptando, se han ido tomando los protocolos porque incluso uno mismo se puede contagiar de enfermedades.

Igual es en la zona de Ucayali entonces eso es lo que pasa.

4. Como está actuando el Estado en razón a las acciones de fiscalización ambiental que se tienen que seguir para evitar los impactos ambientales.

Yo creo que el estado no se está actuando adecuadamente, no entiendo cuáles son las acciones de sanción y fiscalización que se vienen realizando para evitar los impactos ambientales económicos, porque no se ven en la realidad, ya que esto no es palpable, tenemos muchas demandas de las poblaciones indígenas para que se atienda correctamente y que se aplique lo que es el sistema nacional de impacto ambiental pero no tenemos algo concreto.

En decirme que no se está respetando algo que es tan obvio que es la consulta previa, que en la actualidad con el gobierno se ha visto que yo pensé que estaba evolucionando y que para todo ha sido una consulta previa para que no se les caiga los proyectos, porque ahora con la televisión, con toda la tecnología al toque tú te das cuenta quienes son los que están vulnerando los derechos, me parece extraño de que el SENACE que es el queda la certificación a los proyectos detallados, no estén validando la consulta previa porque cuando yo hable con uno del Ministerio de Transporte, me decía que sí; pero el SENACE pues es quien emite los certificados.

El tema de certificación ambiental, los estudios de impacto ambiental , que incluyen temas económicos, sociales, culturales, no están incluidos; estos sistemas de control deberían estar incluidos en los estudios de impacto ambiental, pero no es palpable, no solo que estén incluidos sino que estén participados.

¿Dentro de la legislación peruana es obligatorio que dentro de la evaluación de impacto ambiental estén inmerso a la consulta previa, o de repente como un reglamento?

Es obligatorio, nuestro país ha firmado hace mucho tiempo el convenio 169 de la OIT, y si uno se pone a revisar la jerarquía de normas triangular, lo primero que encontramos son los tratados, luego la constitución, después las Leyes, posterior los Decretos Supremos, Resoluciones y así va bajando; y si estamos hablando que los tratados son primero, y uno de los primeros tratos que ha firmado el Perú es el convenio 169 OIT, y que nos dice ese convenio: " *que si el Estado dicta medidas administrativas o legislativas o proyectos susceptibles de afectar a pueblos indígenas, tiene que consultarlo* "; entonces un estudio de impacto ambiental es una medida administrativa porque se aprueba, entonces toda medida administrativa que afecta a las comunidades indígenas debe ser consultado, entonces lo que está pasando es que el SENACE no quiere consultar, porque dice que no hay algo específico; pero como que no hay algo específico si tenemos algo genérico que se debe respetar.

Ahora no solo tenemos el convenio 169 sino que también tenemos la Ley que dice lo mismo, medidas administrativas que vulneren y afecten a los pueblos indígenas se consultan, por lo tanto las EIA es una medida administrativa, ¿porque afectan a los pueblos indígenas? Porque tienen un montón de aspectos que van a influir en sus vidas, en su entorno, en su ritmo de vida.

Por lo tanto de que control, de que fiscalización de certificación ambiental estamos hablando, porque no la hay y ahí estamos graves.

5. Cree usted que se está protegiendo el derecho a la salud de las comunidades indígenas en aislamiento con la aún vigente ley 30723.

Por supuesto que no, la salud está totalmente desprotegida, hablando de las comunidades indígenas de contacto inicial, de aislamiento voluntario, hay leyes específicas como la Ley Piaci, de intangibilidad que no se debe alterar la zona, que no se debe intervenir la zona cuando hay estas poblaciones, entonces debes respetar la intangibilidad, justamente por la alta vulnerabilidad de estas zonas; entonces esta Ley que está enmarcada justamente en la zona de Ucayali, que son muy vulnerables, su salud se está viendo afectadas, su vida,



claramente es una Ley a tentadora del Derecho a la Vida y la salud, dañando la integridad de estos pueblos.

6. Cuáles son los criterios legales y sociales que se tiene que tomar y ejecutar para no vulnerar los derechos fundamentales de las comunidades indígenas en aislamiento y del ecosistema.

Claramente mi bandera es la consulta previa, la participación indígena, este es el aspecto especialmente legal social que se debe tomar en cuenta para estos casos para respetar el ecosistema y los pueblos indígenas de la zona, claramente la bandera aquí es la consulta previa, y que la participación indígena sea constante que cuente el recurrimiento especial de los aspectos socio culturales.

¿Y cuál crees tú que si nos basamos en la consulta previa obvio que las comunidades indígenas no van a querer que esas carreteras se ejecuten no? Y ¿Cuál sería una alternativa que ustedes han propuesto para desviar esas carreteras, simplemente no las ejecuten, cuáles han sido las alternativas?

La consulta previa es un dialogo entre el estado y los pueblos indígenas, donde yo llego a acuerdos o también no, finalmente todo eso va en un acta de consulta final. Los pueblos indígenas no tienen derecho a veto, es decir si el estado quiere continuar con el proyecto puede continuarlo, los acuerdos se respetan son obligatorios con cumplimiento, pero si el estado quiere dar marcha al proyecto eso si no hay derecho a veto, el estado puede dar marcha al proyecto porque puede ser parte de no acuerdo, porque el proyecto va

Entonces el que tiene acá la primacía siempre va ser el estado va a salir ganando

Exacto, por eso la consulta previa es solo un dialogo entre el estado y los pueblos para llegar a acuerdos, lo que no se llegue el estado da pie a derecho a veto.

Y en esa hidrobia, si se va a afectar de todas maneras, ¿cuáles son los acuerdos que las comunidades indígenas estarían presentando ante el estado para que no sean vulnerados sus derechos, cuales son los que ustedes han visto?

Los acuerdos que nosotros hemos arribado en el caso de la hidrobia Amazónica, han sido por ejemplo; que no se draguen en épocas de mijano, época de migración de peces (épocas cuando los peces comienzan a saltar en el río) y entonces un acuerdo fue, que no pasen los barcos o que se desvíen en esas fechas, eso fue un acuerdo y se respeta. Pero si el estado

hubiera dicho que tenemos que pasar igual. no hubiera derecho a beto y no se llegaba a acuerdo y esto incluso podría generado conflictos ambientales.

Pero claro es como si estuviéramos atentando, como cuando se ponen en veda alguna especie de los peces se tiene que respetar

Claro la veda es un claro ejemplo. esto puede generar conflictos ambientales.

Claro los peces no se van a defender, porque se supone que somos nosotros tenemos que defender su estado natural, su manera de vivir; el estado creo yo que sería algo yo catastrófico que justo en esa época de mijano, diga vas a pasar y cuantos peces va a morir a causa de esa irresponsabilidad del estado

Entonces es por eso que uno de los acuerdos fue ese. que cuando son acuerdos, los acuerdos se respetan sí o sí; entonces uno de los otros acuerdos fue generar trabajo a los pueblos indígenas, que los contrate, de alguna manera tienen que beneficiarse, si la carretera de hidrobía va a pasar por su zona por lo menos lo mínimo tiene que generarse trabajo para ellos. Otro acuerdo también fue el de remediación ambiental, otro también fue la posibilidad de consultar los EIA, ese acuerdo se hizo en la primera consulta previa, los términos de referencia del EIA, imagínate consultar los estudios del impacto ambiental en caso de afectación y se sabe que en los estudios de impacto ambiental si hay afectación, y ese acuerdo no se está cumpliendo; por eso es que estamos presionando al SENACE para que no se olvide el acuerdo de consulta previa.

Porque yo creo que si no quiero que lo evalúen ni ver, es porque algo malo hay ahí

Es un caso específico donde ya mira se hizo una consulta previa de un acuerdo que se iba a consultar.

Y si esa hidrobía va a pasar, por ejemplo por comunidades indígenas que si utilizan ese sector del río ¿Cómo están viendo ello, ósea normal las comunidades indígenas que pase por ahí la hidrobía?

Pues muchas no quieren, pues acuérdate que te conté que hay hombre de río, que ellos viven del río y para ello tiene que continuar la consulta previa de ley si o si porque de repente se da pie que autorizan pero con ciertas condiciones, recuerda que estamos hablando de un mega proyecto dentro de los ríos más importantes del Perú.

¿Qué posibilidades habría de plantear un acción de cumplimiento en el sentido del que el SENACE no quiera hacer la consulta previa porque hay una Ley, entonces



obligarlos a ellos mediante una acción del cumplimiento para que esta ley se ejecute esa consulta previa?

Mira nosotros tenemos un montón de acciones de cumplimiento, acciones de amparo, acciones populares, porque acciones de cumplimiento es cuando hay una Ley y te dice haga tal cosa y el estado no está cumpliendo; un acción popular es cuando el estado está haciendo leyes o está generando Decretos Supremos, violando la Ley, la constitución, por ejemplo, saca a veces el Decreto Supremo que aprueba el nuevo reglamento del sistema de evaluación de impacto ambiental, pero acuérdate que todo lo que sea estudio de impacto ambiental se consulta y la corte interamericana de derechos humanos ya ha dicho en que algunos casos a resuelto en que los estudios de impacto ambiental se consultan, específicamente lo han dicho; entonces tu no estas respetando lo que la corte ya ha ordenado para otros países, entonces nosotros somos jurisprudencia y nuestra jurisprudencia máxima no solo son las leyes de acá que terminan en el tribunal constitucional sino las internacionales de la corte, que son mucho más importantes incluso, entonces eso no está respetando el estado; entonces las acciones populares en un decreto supremo tú te quieres bajar la ley de consulta previa, te quieres bajar el convenio 169, no pues por eso también tenemos acciones populares, sacaron el reglamento de protección ambiental minera donde interferían con las comunidades campesinas específicamente, su autonomía porque les decían que en ese reglamento de protección minera decían en cuanto tiempo ellos iban a firmar sus documentos, sus actas de comunidad, ósea interferían con su autonomía, su autogobierno de las comunidades campesinas y se olvidaban de la autonomía de decisión política.

Todo proyecto que se desarrolle tiene que tener un estudio de impacto ambiental ósea tiene que tener una certificación ambiental. Ejemplo el tren eléctrico que tenemos en San Juan de Lurigancho, se supone que debe tener un estudio previo que nos han debido de participar, donde esta esa participación, ¿nos han consultado? Eso nunca existió, no se me pongo a buscar y no voy a encontrar, igualito lo que querían hacer en San Marcos lo del baipás, pues no tenían el EIA, pues ahí hay una vulneración grave a los san marquinos y acá también se debió pagar el derecho a la servidumbre.

¿Y para las comunidades indígenas rige las expropiaciones?

Para las comunidades indígenas no, el estado siempre va alegar el derecho de sesión de uso, siempre los reinserta en otras zonas o les paga compensaciones, derechos de servidumbre a los pueblos, pero siempre atropellando los derechos, pero hay formas de sacarle la vuelta y es lo que el estado siempre hace porque prioriza el interés nacional la construcción de proyectos.

Esta ley se promulga en enero del 2018 y en el mes de mayo, junio se promulga el decreto que saco el ministerio de transporte 005-2018-MTC en la cual ese decreto ponía en inmerso unos candados, por ejemplo en los trazos de trochas carrózales o vías de acceso que pasan por comunidades no estaban permitido que se busque otras alternativas, que se hagan la consulta, pero no estaba permitido directamente hacer la trocha, trazar sin respetar justamente lo que diga la comunidad indígena y hacer la consulta.

Una grave problemática es hacer la titulación en los pueblos indígenas, la titulación no son parcelados como para nosotros, la titulación en caso de ellos debería ser integral ya que el sector donde ellos viven son comunitarios, transitados, ellos tienen chacra, que viven de eso, tienen el agua, es por ello que se lucha por la titulación integral. Para el caso de Loreto tenemos una demanda por la titulación integral de los pueblos indígenas en las zonas donde habido cuarenta años de plantación petrolera y una contaminación atroz, pues pluspetrol nunca quiso remediar y es desapareció la sanchococha, entonces la remediación para ellos fue hacer desaparecer la cocha (la cocha es una laguna inmensa que se forma ecosistemas). Los pueblos indígenas muchos no están titulados y lo que quiere hacer el estado es titular por partes y eso no está bien. El trámite de titulación para ellos es meramente burocrático y demora demasiado y no debería ser así, para el caso de Loreto estamos haciendo la titulación para varias comunidades de titulación integral, ese problema se repite en muchas comunidades, en varias zonas del Perú y es una problemática latente.



Lilyan Delgadillo Hinojosa
Abogada
Reg. CAL. N° 61662

Anexo 04: Tabla de Categorización

TABLA DE CATEGORIZACIÓN

Título: “Vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana”

PROBLEMA	OBJETIVO	CONCEPTO	CATEGORIAS	SUBCATEGORIAS	MÉTODO
PG: ¿ Qué genera la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana?	OG: Demostrar las consecuencias que darían la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana.	Es la consecuencia que se genera a causa de la actividad humana sobre el medio ambiente. Dicho concepto puede ampliarse a las razones de un fenómeno natural catastrófico. Básicamente, es el cambio en la descripción ambiental.	Impacto Ambiental	1.1 Impacto ambiental negativo.	Tipo y Diseño de investigación: Tipo: Descriptivo Diseño: Fenomenológico

<p>PE (1): ¿Qué secuelas dejaría el impacto ambiental negativo al ecosistema a causa de la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana</p>	<p>OE (1): Identificar que secuelas dejaría el impacto ambiental negativo al ecosistema a causa de la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la</p>	<p>1.2 Estándares de calidad ambiental.</p>	<p>Escenario de Estudio: El estudio de dicha investigación tiene como escenario las entidades estatales las cuales son el SENACE, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental, los mismos que con la ayuda de los miembros de sus instituciones, que conllevan a tener el amplio conocimiento de sus expertos, los mismos que mediante las entrevistas que se llevaran de manera concisa y precisa para que puedan de acuerdo a sus experiencias personales, precisar y dar a conocer la problemática que se suscita a causa de los agentes contaminantes producidos por la construcción de carreteras en la Amazonía peruana.</p>
--	---	---	--

Amazonía
peruana

PE (2): ¿De qué manera repercute el aspecto económico en la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en **OE (2) :** Interpretar de qué manera repercute el aspecto económico en la vulneración de la normatividad que regula la certificación

Participantes:

Caracterización	Participantes
Doctor en Medio Ambiente Ingeniero	Jaime Cesar Mayorga Rojas
Abogado	Pillco Gálvez Juan Bryan Jara Palomino

construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana? ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana

PE (3): ¿De qué manera la falta de fiscalización continua del gobierno implica en la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en OE (3): Dar a conocer de qué manera la falta de fiscalización continua del gobierno implica en la vulneración de la normatividad que regula la certificación

Abogada Lilyan Delgadillo Hinostroza

Abogado Dulanto Tello Andrés

Técnicas e instrumentos de recolección de datos:

Técnica:

Entrevista

Instrumento:

Entrevista individual estructurada

Procedimientos:

Para tener acceso a las entrevistas con los expertos, los mismos que son solicitados a la Escuela de Derecho de la Universidad Cesar Vallejo, el mismo que remite una carta de presentación, donde nos brinda el

construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana? ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana.

El impacto económico se da a causa o razón a los gastos que se generan para mitigar los agentes contaminantes que se producen por las acciones humanas, siendo esta un punto primordial porque

2. Impacto económico

2.1 Comunidades

2.2 Estado

respaldo para poder solicitar la entrevista con los expertos del tema de investigación, a su vez se remite dicho documento mediante mesa de partes, las oficinas administrativas de las entidades correspondientes o al mismo profesional, para obtener el trato directo y realizar las entrevistas correspondientes.

Métodos de análisis de información:
Tabla de Categorización.

Aspectos Éticos: La presente investigación reúne todos requisitos establecidos por la guía de productos observables, a su vez es única en su totalidad, cumpliendo con los parámetros de la metodología la misma que es brindada por la universidad Cesar Vallejo.

afecta no solo al estado si no a los pobladores.

La legislación alimentaria se define como la normativa legislativa de un país que reglamenta la elaboración, administración, comercialización y control de los alimentos.

Salvaguarda la salud de los consumidores contra la estafa y las prácticas deshonestas, y promueve el comercio.

3. Impacto Social

3.1 Salud

3.2Derechos fundamentales

Anexo 05: Artículo Científico

Vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana
(Violation of the regulations that regulate the environmental certification in constructions of land roads in the Peruvian Amazon)

Erika Yolanda Mayorga Lopez ¹, Roxangell Delfina Ruiz Palomeque²,
¹Universidad Cesar Vallejo

Resumen

Esta investigación tiene como objetivo describir las consecuencias que se generan por la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana, teniendo como referente que la Ley N° 30723 que declara de interés nacional la construcción de vías de acceso terrestre, aunado a ello también contribuyen a que se vulneren derechos y se deteriore el ambiente, la falta de cultura ambiental, la corrupción y la ausencia de criterio ambiental unificado y descentralizado de todos los organismos que velan por el cumplimiento de las normas ambientales, haciendo que se salten etapas del procedimiento y se deje de lado temas como la consulta previa y el respeto irrestricto a las comunidades indígenas y el ecosistema en su conjunto. Asimismo, la presente investigación se enmarca en un enfoque cualitativo, método inductivo, diseño fenomenológico, tipo descriptivo, para ello se aplicó la técnica de la entrevista individual semi estructurada. Llegando a la conclusión que no se está tomando en cuenta el marco jurídico para otorgar la certificación ambiental. La protección de las comunidades indígenas en aislamiento voluntario y contacto inicial; y la consulta previa. Lo cual denota una deficiencia en los procedimientos para otorgar la certificación ambiental en la construcción de vías de acceso terrestre.

Palabras Claves: Certificación Ambiental, comunidades indígenas, vulnerabilidad y ecosistema.

Abstract

This research aims to describe the consequences that are generated by the violation of the regulations that regulate the environmental certification in constructions of land roads in the Peruvian Amazon, having as reference that Law N° 30723 that declares the construction of roads of national interest Land access, coupled with this also contribute to the violation of rights and the deterioration of the environment, the lack of environmental culture, corruption

and the absence of unified and decentralized environmental criteria of all organizations that ensure compliance with environmental standards, causing the steps of the procedure to be skipped and issues such as prior consultation and unrestricted respect for indigenous communities and the ecosystem as a whole to be set aside. Likewise, the present investigation is framed in a qualitative approach, inductive method, phenomenological design, descriptive type, for this the semi-structured individual interview technique was applied, which was collected in audio, being the professional experts, as is the case in merit to the defense of the environment, specialists in environmental issues, environmental activists, and legal defenders dedicated to environmental matters, which enriched and attested to the environmental problems currently suffered by the Peruvian Amazon.

Keywords: environmental certification, indigenous communities, vulnerability and ecosystem.

1.- Introducción

En la actualidad, en nuestro país es indispensable tener vías de comunicación que interconecten con los diferentes departamentos y distritos del Perú. Por ello el estado toma las medidas necesarias para poder contribuir con tal fin, pero centrémonos en la Amazonía peruana, la misma que es rica en su biodiversidad, y en la cual habitan 64 tribus y sub tribus de seres humanos nativos y aborígenes, 14,712 especies entre aves insectos, reptiles y peces, 20,000 especies botánicas, por ello esta parte de nuestro Perú debe ser tratado con el respeto ambiental que amerita, dicho respecto que viene plasmado dentro de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, Ley N° 27446 y que dentro de su espíritu legal se encuentra la certificación ambiental para las inversiones sostenibles, el mismo que tiene como función evaluar y aprobar la certificación ambiental global.

Por ello, el problema que se genera es que la población o el gobierno regional o local no tienen la suficiente Cultura Ambiental para darse cuenta del gran impacto que se genera si no se toman las medidas necesarias para poder ejecutar los proyectos. Se tiene que tener presente, que por más que se produzca una ampliación de 2x2, dicha porción ya puede contribuir al rompimiento del ecosistema, por ello la certificación ambiental es un requisito primordial e indispensable para dar la luz verde a cualquier proyecto de construcción de carreteras que se va a realizar en el país, por lo cual no se puede romper el verdadero propósito de las construcciones viables.

Para el desarrollo de nuestra investigación consideramos artículos científicos, por ello contamos con Damasceno y Caldas (2008), Impactos ambientales en la ciudad de Manaus: una búsqueda de comprensión. *Revista Ingeniería de Construcción*, su artículo tiene como objetivo buscar y entender desde una reflexión, la relación que existe entre el espacio urbano, el proceso de producción, en relación de cómo el ser humano se integra con el ambiente natural, por lo tanto este conflicto que se está creando, está llevando a la ciudad a un caos ambiental, por lo que se han presentado deforestaciones sin tener en cuenta los estudios de los suelos y sin contar con las certificaciones ambientales adecuadas para la construcción de carreteras, trayendo consigo el aumento de las temperaturas, provocando la desaparición de diferentes tipos de vegetación. Llegando a la conclusión que es necesario tratar estos problemas de manera interdisciplinaria buscando el control, fiscalización y por supuesto exigiendo diferentes visiones para buscar la adecuada solución dependiendo de la capacidad de organización de los habitantes pero sobretodo de la acción del gobierno.

Silva (2015). Certificación Global Ambiental: ¿Buenas intenciones? En su artículo para *Forseti en Perú*, tiene como objetivo analizar la viabilidad de la Certificación Global Ambiental y también se identificaron los puntos críticos que el estado debe fortalecer para que se cumplan con los objetivos de la IGA; concluyendo que la implementación de la Certificación Ambiental Global es una medida que busca fortalecer la institucionalidad ambiental y su aporte a la competitividad, por ello al representar una innovación en la gestión ambiental debe recuperar la legitimidad de los EIA y la confianza de la población; por ello uno de los puntos clave es la capacitación y el fortalecimiento del SENACE, contando en primer lugar con la capacidad de sus certificadores de no solo aprobar si no fiscalizar y brindar solución a posibles impactos ambientales que se generan.

Rubio (2019). El problema de las carreteras en la amazonía. En su artículo para la *Sociedad Peruana de Derecho ambiental de la investigación Conservation Strategy Fund*, tiene como objetivo resumir en 5 puntos que en los grandes proyectos de carreteras en la amazonía tienen proyectos con errores dentro de sus diseños, donde tienen como principal problema la deforestación; y que tiene como conclusión que se cuenta con carreteras buenas que promueven el comercio, facilitan el acceso a servicios y generan desarrollo local a un costo ambiental razonable. No obstante, existen también carreteras que además de generar impactos ambientales significativos, no llegan a justificarse económicamente. Punto importante de la investigación ya que si no se obtiene una justificación económica que genere el comercio a un buen porcentaje de la población entonces no se debería dar luz verde a los

proyectos para no producir impactos ambientales ni la deforestación que no tengan ninguna justificación.

A continuación, mencionaremos el marco teórico respecto a diversos conceptos como son la Certificación ambiental, que abarca en el aspecto que toda persona natural o jurídica, de derecho público o privado, nacional o extranjera, que pretenda desarrollar un proyecto de inversión susceptible de generar impactos ambientales negativos de carácter significativo, debe gestionar una Certificación Ambiental ante la autoridad competente que corresponda. (Andia, 2014, p.18).

Las medidas establecidas por ley, la evaluación de impacto ambiental, la difusión de una cultura ambiental, el IGA y la fiscalización ambiental mediante las entidades adscritas al Ministerio del Ambiente, son insuficiente, porque se sigue registrando construcción de carreteras sin la Certificación Ambiental, se sigue evadiendo responsabilidad, se sigue atentando contra la naturaleza, el ecosistema, la población; cuando se da inicio al proyecto de construcción de carreteras se debe tener el análisis de todo el proyecto de inversión, para poder evaluar la susceptibilidad de generar impactos ambientales y a su vez ver como estos se van a mitigar y remediar. (Baldeón, 2016, p.489)

En las construcciones de carreteras se tiene que reconocer la existencia de los factores ambientales los cuales son, el medio biótico que abarca la degradación de la vegetación colindante a la construcción de las carreteras, la modificación del hábitat, la disminución de la abundancia de la fauna; en el medio físico señala la erosión, arrastre, sedimentación, alteración del drenaje natural, contaminación de aire con gases y polvo; en el medio humano la modificación de la estructura urbana de los centros de población; y que el factor contaminante que pone en la lista roja de supervisión y cuidados en el manejo y tratamiento de estos son el banco de material, la preparación de la mezcla, comprobación de la superficie, escobillado, curado, corte y sellado, entre otros. (Balbuena, 2001, p.345).

2. Metodología

La relevancia es lograr aplicar un país sostenible en el ámbito de la necesidad humana que es la construcción de carreteras, libre de agentes contaminantes y esta a su vez sea desarrollada para el único fin supremo que es la protección del medio ambiente y el ecosistema, que la legislación sea más rigurosa para la fiscalización no solo de las construcciones de carreteras si no de los certificadores, a su vez se tiene que verificar y hacer el seguimiento de la necesidad de la población pero buscando alternativas de vías de acceso

para que no afecten al ecosistema ni a las comunidades indígenas en aislamiento voluntario, las mismas que enmarcan nuestro derecho ambiental.

La contribución es que se observe la necesidad de la población, para que estas se interconecten pero buscando vías alternas de comunicación cuando el informe de gestión ambiental les detalla que esa construcción no es viable, cuando no es sostenible, cuando se vulneran derechos, como es el caso de las comunidades nativas en aislamiento voluntario, las mismas que no están de acuerdo que se construyan carreteras colindantes a sus comunidades; por lo tanto, tiene que haber mayor difusión sobre la cultura ambiental, a su vez tiene que haber una mayor fiscalización no solo de los certificadores a los grandes proyectos de construcción si no a los municipios para que verifiquen que no se estén realizando construcciones sin ningún documento legal que lo respalde.

Tiene como alcance descriptivo la siguiente investigación ya que se observa las conductas naturales sin que estos sean alterados de alguna forma. Sin embargo, los resultados de una investigación descriptiva no pueden ser manipulados como una respuesta exacta o para refutar una hipótesis, pero, si las limitaciones son alcanzadas, pueden establecer un instrumento útil en muchas áreas de la investigación. (Ramírez, 2017, p.310).

3. Resultado y discusión

La investigación busca establecer y desarrollar la vulnerabilidad de la normativa que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana, proponiendo la derogación de la ley 30723, de acuerdo a los resultados obtenidos se ha identificado que en primer lugar al ser promulgada esta ley, no ha contado con los informes adecuados por parte de las entidades responsables, como los Ministerios del Ambiente, Cultura y Transporte; y trayendo consigo un daño hacia las comunidades indígenas en aislamiento voluntario, por ello es necesario tomar en cuenta las respuestas de los entrevistados que dieron como resultado que efectivamente si se está dando la vulneración en relación a la regulación de la normativa de la certificación ambiental.

Nuestros entrevistados, coincidieron en que los impactos ambientales sean positivos o negativos se desarrollan en base a los cambios que se generan con la ruptura del ecosistema y en el caso de las construcciones de las vías terrestres estos impactos ambientales negativos se dan desde la fase de construcción y durante su utilidad, ya que desde un inicio se está originando la pérdida de la capa vegetal, y sobre todo a una falta de una adecuada aprobación del instrumento de gestión ambiental, tal como lo establece la Ley de Evaluación de Impacto

Ambiental tiene que ser previo, recogiendo y tomando las medidas necesarias para que los impactos sean mínimos.

Los participantes coincidieron que si se vulnera el Sistema Nacional de evaluación del Impacto Ambiental, ya esta ley fue aprobada sin contar con los informes adecuados por las entidades competentes; si bien Ucayali es una zona de vulnerabilidad bastante alta ya que existe un conflicto con las madereras ilegales por lo que existe una gran corrupción y viendo en el aspecto de las zonas de las comunidades en aislamiento el sistema nacional de impacto ambiental debería resguardar, pero en la práctica no se está desarrollando de esa manera.

Algunos entrevistados, consideran que los impactos económicos son positivos ya que la Amazonía peruana cuenta con un déficit de conectividad y es por ello que para muchas personas termina siendo muy costoso desplazarse y tomando más tiempo de lo necesario y por esa razón existen muchos proyectos de carreteras que buscan atender estas necesidades ya que se les abre el paso a ser más accesibles con las necesidades básicas si no lo tuvieran.

Sin embargo, por otro lado una entrevistada indica que de acuerdo a los aspectos económicos son especialmente para las poblaciones indígenas que viven en la zona y ellos se ven altamente sometidos a la vulnerabilidad porque al priorizarse la construcción de carreteras se les olvida que ellos también tienen muchas necesidades usualmente económicas, sociales y están desatendidas todas estas necesidades.

Los entrevistados coincidieron en que el estado ha delegado las funciones fiscalizadoras a la OEFA, por la cual ellos como entidad están trabajando para poder cumplir con las funciones requeridas pero se cuenta con un problema que es la falta de la descentralización, y que no se establezca un buen presupuesto para que se pueda realizar la labor. Y, por lo contrario la entrevistada D-AB5 indica que el estado no está actuando adecuadamente, respecto a la fiscalización por lo que no comprende cuáles son las acciones de sanción y fiscalización que se vienen realizando para evitar los impactos ambientales económicos.

Los impactos sociales que se dan son la vulneración del derecho de la Salud, ya que de acuerdo a los entrevistados consideran que si no se realiza la consulta previa, se estaría vulnerando el derecho a la salud de las comunidades indígenas. Por lo tanto tenemos que tener presente que las comunidades nativas en aislamiento por su misma condición, su cuerpo no cuenta con las suficientes defensas para contrarrestar las diversas enfermedades provenientes de la contaminación y mucho menos vulnerar su estilo de vida ya que ellos decidieron de manera voluntaria vivir de esa forma.

De las respuestas obtenidas nuestros entrevistados consideran que no se tiene que vulnerar los derechos fundamentales de ningún ser humano, más aun de las comunidades indígenas en aislamiento que de manera voluntaria decidieron tomar ese estilo de vida. Y también con respecto a la consulta previa, que para ellos es muy importante este es el aspecto especialmente legal social que se debe tomar en cuenta para estos casos para respetar el ecosistema y los pueblos indígenas de la zona.

4. Conclusiones

En cuanto a describir las consecuencias que se generan por la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana; concluimos, que no se está tomando en cuenta el marco jurídico para otorgar la certificación ambiental. La protección de las comunidades indígenas en aislamiento voluntario y contacto inicial; y la consulta previa. Lo cual denota una deficiencia en los procedimientos para otorgar la certificación ambiental en la construcción de vías de acceso terrestre.

En relación a identificar que secuelas dejaría el impacto ambiental al ecosistema a causa de la vulneración de la normativa que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana, concluimos que la construcción de carreteras en sí misma, genera grandes impactos ambientales causando una ruptura en el ecosistema, generando impactos negativos fuertes como las deforestaciones, contaminación de los suelos, agua y aire.

En relación a interpretar de qué manera repercute el impacto económico en la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcciones de vías terrestres en la Amazonía peruana, concluimos que en la construcción de vías de acceso terrestre, no se está evaluando previamente en factor costo beneficio, generando que una vez realizada la vía de acceso terrestre no cumpla las expectativas que como estado o población la tenemos.

En relación a dar a conocer el impacto social que se genera a causa de la vulneración de la normatividad que regula la certificación ambiental en construcción de vías terrestres en la Amazonía peruana, podemos precisar que el impacto más grande que se desarrollaría es en las comunidades indígenas en aislamiento ya que no se estaría respetando en primer lugar la Ley Piaci y mucho menos el convenio 169° de la OIT que indica que si el Estado dicta medidas administrativas o legislativas o proyectos susceptibles de afectar a pueblos indígenas, éstos tienen que ser consultadas.

VI.- Referencias

- Andia, C. (2014). Criterios tomados por el gobierno para una buena certificación ambiental. Perú: Minam.
- Andia, W. (2012). Los estudios de impacto ambiental y sus implicancias en las inversiones de los proyectos. Recuperado de:
<https://www.redalyc.org/pdf/816/81629470003.pdf>.
- Balbuena, R. (2001). Manual Estadístico del Sector de Transporte del 2001. En su artículo para la Secretaria de Comunicaciones y transporte de México.
- Baldeon, U. (2016). La certificación ambiental en el Perú. Lima: Minam
- Damasceno & Caldas (2008). Impactos ambientales en la ciudad de Manaus. Brasil: Revista ingeniería de construcción.
- Mosquera & Vasquez (2014). Herramientas de gestión ambiental para las carreteras de cuarta generación (4G) en Colombia. Colombia: Universidad Cooperativa de Colombia,
- Silva, E. (2015). “Certificación Global Ambiental: ¿Buenas intenciones?”. Perú: En su artículo para Forseti.