



DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES PERÍODO ANUAL DE SESIONES 2024-2025

Señor presidente:

Ha ingresado para estudio y dictamen de la Comisión de Transportes y Comunicaciones el Proyecto de Ley 8667/2024-CR, presentado por el grupo parlamentario Acción Popular, a iniciativa del congresista Elvis Hernán Vergara Mendoza, por el que propone la **"Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Ucayali, tramo Pucallpa-confluencia con el río Marañón"**.

El presente dictamen fue aprobado por unanimidad, en la vigésima sesión extraordinaria de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, realizada en la ciudad de Lima, el 16 de junio de 2025.

Votaron a favor los congresistas Hilda Marleny Portero López, Nilza Merly Chacón Trujillo, Segundo Acuña Peralta, Guido Bellido Ugarte, Raúl Felipe Doroteo Carbajo, Hamlet Echeverría Rodríguez, Jhaec Darwin Espinoza Vargas, Alex Randu Flores Ramírez, Mery Eliana Infantes Castañeda, Vivian Olivos Martínez, Karol Ivett Paredes Fonseca, Kelly Roxana Portalatino Ávalos, Cheryl Trigozo Reátegui, Héctor Valer Pinto y Jorge Arturo Zeballos Aponte.

I. Situación procesal

I.1 Antecedentes procedimentales

El Proyecto de Ley 8667/2024-CR, fue presentado al Área de Trámite y Digitalización de Documentos el 20/08/2024 y fue decretado e ingresó a la Comisión de Transportes y Comunicaciones el 21/08/2024 como única comisión dictaminadora.

Admisibilidad del Proyecto de Ley 8667/2024-CR

La iniciativa legislativa en estudio cumple con los requisitos generales y específicos establecidos en los artículos 75, 76 y 77 del Reglamento del Congreso de la República para la admisibilidad de los proyectos de ley, por lo que se procedió a solicitar opiniones y a realizar el estudio correspondiente; asimismo, se ha tomado en consideración para su estudio el artículo 76 del Reglamento del Congreso, referido a la relación que se tiene con la Agenda 2024-2025¹ aprobada de conformidad con el artículo 29² y las políticas de Estado expresadas en el Acuerdo Nacional.

¹ La Agenda Legislativa es un instrumento concertado de planificación del trabajo parlamentario en materia legislativa y que el debate de los proyectos de ley ahí contenidos tiene prioridad, tanto en las comisiones como en el Pleno del Congreso. Fue aprobada mediante Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR publicada en *El Peruano* el 2 de noviembre de 2024.

² "Artículo 29.

(...)

Al inicio del Periodo Anual de Sesiones, los Grupos Parlamentarios y el Consejo de Ministros presentarán una propuesta

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

I.2 Antecedentes parlamentarios

El proyecto de ley no tiene antecedentes legislativos en el Periodo Legislativo 2016-2021 ni en el Periodo Legislativo 2021-2026.

II. Contenido del proyecto de ley

El **Proyecto de Ley 8667/2024-CR**, consta de dos artículos (2) y una única Disposición Complementaria Final.

El artículo 1 esta referido al objeto de la ley declarando de necesidad publica e interés nacional el proyecto denominado Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Ucayali, tramo Pucallpa-Confluencia con el río Marañón.

El artículo 2 esta referido a la finalidad de la ley, señalando que la norma tiene como finalidad la priorización del proyecto denominado Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Ucayali, tramo Pucallpa-Confluencia con el río Marañón, para la mejora de las condiciones de navegabilidad en estas vías fluviales, para que el tráfico de pasajeros y cargas sea eficiente, económico, seguro, confiable durante todo el año.

La Única Disposición Complementaria Final está referida a las acciones de gestión, encargándose al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la realización de las acciones necesarias para el cumplimiento de la presente ley, conforme a sus funciones y atribuciones, en coordinación con la Agencia de Promoción de la Inversión Privada - Proinversión.

III. Marco normativo

III.1 Legislación nacional

- Constitución Política del Perú.
- Reglamento del Congreso de la República.

Las normas más importantes que regulan el transporte acuático son las siguientes:

- Ley N° 27446³, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.
- Ley N° 27783⁴, Ley de Bases de la Descentralización.

detallando los temas y proyectos de ley que consideren necesario debatir y aprobar durante dicho periodo. El Pleno del Congreso votará la inclusión en la Agenda Legislativa de estos proyectos, incluyéndose en la misma sólo a los que obtengan mayoría simple. El debate de estos proyectos de ley tiene prioridad, tanto en Comisiones como en el Pleno del Congreso, salvo lo dispuesto por el artículo 105 de la Constitución Política del Estado y no impide que puedan dictaminarse y debatirse otros proyectos."

³ Publicada el 23 de abril de 2001.

⁴ Publicada el 20 de julio de 2002.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

- Ley N° 27866⁵, Ley del Trabajador Portuario.
- Ley N° 27943⁶, Ley del Sistema Portuario Nacional.
- Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades
- Ley N° 28245⁷, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental.
- Ley N° 28263⁸, Ley que regula el Registro y Certificado de Matrícula de Embarcaciones de Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre.
- Ley N° 28356⁹, Ley que faculta al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a ejercer la potestad sancionadora en el ámbito de los servicios de transporte fluvial, servicios de agenciamiento, labores de estiba y desestiba y de los servicios de transporte marítimo y conexos prestados en tráfico de bahía y áreas portuarias.
- Ley N° 28611¹⁰, Ley General del Ambiente.
- Ley N° 29325¹¹, Ley del Sistema Nacional de Evaluación y Fiscalización Ambiental.
- Ley N° 29370¹², Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Decreto Legislativo N° 644¹³, Eliminan todas las restricciones y obstáculos administrativos y legales que impidan el libre acceso a las rutas y tráfico internacional, para las empresas navieras nacionales.
- Decreto Legislativo N° 674¹⁴, Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado.
- Decreto Legislativo N° 683¹⁵, Declaran necesidad y utilidad pública y de preferente interés nacional el transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje, sea marítimo, fluvial o lacustre.
- Decreto Legislativo N° 1022¹⁶, Decreto Legislativo que modifica la Ley del Sistema Portuario Nacional – Ley N° 27943.
- Decreto Legislativo N° 1362¹⁷, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos.
- Decreto Supremo N° 070-92-PCM¹⁸, Reglamento de la Ley de Promoción de la Inversión Privada en las Empresas del Estado.
- Decreto Supremo N° 010-99-MTC¹⁹, Aprueban Reglamento de Agencias Generales Marítimas, Fluviales, Lacustres, Empresas y Cooperativas de Estiba y Desestiba, del Decreto

⁵ Publicada el 16 de noviembre de 2022.

⁶ Publicada el 1 de marzo de 2003.

⁷ Publicada el 8 de junio de 2004.

⁸ Publicada el 1 de julio de 2004.

⁹ Publicada el 6 de octubre de 2004.

¹⁰ Publicada el 15 de octubre de 2005.

¹¹ Publicada el 5 de marzo de 2009.

¹² Publicada el 3 de junio de 2009.

¹³ Publicado el 4 de julio de 1991.

¹⁴ Publicado el 27 de septiembre de 1991.

¹⁵ Publicado el 3 de noviembre de 1991.

¹⁶ Publicado el 17 de junio de 2008.

¹⁷ Publicado el 23 de julio de 2018.

¹⁸ Publicado el 16 de julio de 1992.

¹⁹ Publicado el 12 de abril de 1999.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

Legislativo N° 707.

- Decreto Supremo N° 017-99-MTC²⁰, Disponen que determinados Permisos de Operación de empresas navieras comprendan el servicio de apoyo logístico de abastecimiento de combustible en bahía.
- Decreto Supremo N° 003-2004-MTC²¹, Reglamento de la Ley del Sistema Portuario Nacional.
- Decreto Supremo N° 013-2004-TR²², aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento de la Ley del Trabajo Portuario.
- Decreto Supremo N° 019-2004-MTC²³, Dictan medidas para la aplicación del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).
- Decreto Supremo N° 015-2006-MTC²⁴, Aprueban Reglamento de la Ley que faculta al Ministerio a ejercer la Potestad Sancionadora en el ámbito de los servicios del Transporte Marítimo, Fluvial y Lacustre en Tráfico Nacional, y de Agenciamiento General.
- Decreto Supremo N° 035-2008-MTC²⁵, Establecen límites de Terminales Portuarios y Aeroportuarios de Uso Público.
- Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM²⁶, Aprueban el Reglamento de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental
- Decreto Supremo N° 013-2011-MTC²⁷, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento para la Recepción y Despacho de Naves en los Puertos de la República del Perú.
- Decreto Supremo N° 240-2018-EF²⁸, Aprueban Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos de Activos.
- Decreto Supremo N° 015-2022-MTC²⁹, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Sanciones y Régimen de Incentivos en Materia Ambiental para el Sector Transportes.
- Decreto Supremo N° 242-2022-EF³⁰, Aprueban el Plan Nacional de Infraestructura Sostenible para la Competitividad 2022-2025.
- Decreto Supremo N° 014-2024-MINAM³¹, Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de la Ley N° 28245, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental.
- Decreto Supremo N° 027-2024-MTC³², Decreto Supremo que aprueba el Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
- Resolución Ministerial N° 259-2003-MTC-02³³, Aprueban Reglamento de los Servicios de

²⁰ Publicado el 21 de junio de 1999.

²¹ Publicado el 4 de febrero de 2004.

²² Publicado el 27 de octubre de 2004.

²³ Publicado el 23 de abril de 2004.

²⁴ Publicado el 4 de junio de 2006.

²⁵ Publicado el 29 de octubre de 2008.

²⁶ Publicado el 25 de septiembre de 2009.

²⁷ Publicado el 12 de abril de 2011.

²⁸ Publicado el 30 de octubre de 2018.

²⁹ Publicado el 11 de septiembre de 2022.

³⁰ Publicado el 24 de octubre de 2022.

³¹ Publicado el 3 de diciembre de 2024.

³² Publicado el 28 de diciembre de 2024.

³³ Publicada el 4 de abril de 2003.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

Transporte Acuático y Conexos Prestados en Tráfico de Bahía y Áreas Portuarias.

Las normas específicas relacionadas al Proyecto Hidrovía Amazónica son las siguientes:

- Decreto de Urgencia N° 121-2009³⁴, Prioriza promoción de la inversión privada de diversos proyectos, de asociaciones público privadas y concesiones de obras públicas de infraestructura y de servicios públicos en el Año 2010.
- Resolución Ministerial N° 616-2015-MTC/01.02³⁵, Crean Grupo de Trabajo Multisectorial encargado de promover el diálogo con los pueblos y comunidades indígenas del área de influencia del Proyecto Hidrovía Amazónica.
- Resolución Ministerial N° 166-2017-MTC/01³⁶, Crean el Grupo de Trabajo Multisectorial del Proyecto Hidrovía Amazónica.
- Resolución Ministerial N° 362-2023-MTC/01³⁷, Aprueban el documento técnico denominado "Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032".

Las normas que regulan el proceso de consulta previa cuando se trate de decisiones legislativas o administrativas que afecten el derecho de los pueblos indígenas u originarios - tal como es el proyecto de ley bajo análisis - son las siguientes:

- Ley N° 29785³⁸, Ley del derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios, reconocido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).
- Decreto Supremo N° 001-2012-MC³⁹, Reglamento de la Ley N° 29785 Ley del derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios, reconocido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

III.2 Legislación comparada

Respecto a las hidrovías en América Latina, tenemos las siguientes normas que las regulan:

- **Ley N° 18.811 de 23/09/2011 Acuerdo entre la República Oriental del Uruguay y la República Federativa del Brasil sobre Transporte Fluvial y lacustre en la Hidrovía Uruguay - Brasil**
Fue firmado en la ciudad de Santana do Livramento, el 30 de julio de 2010, promulgado el 23 de setiembre de 2011 y publicado el 11 de octubre de 2011.
- **Acuerdo de sede entre la República Argentina y el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná**

³⁴ Publicado el 24 de diciembre de 2009.

³⁵ Publicada el 28 de octubre de 2015.

³⁶ Publicada en *El Peruano* el 23 de marzo de 2017.

³⁷ Publicada el 30 de marzo de 2023.

³⁸ Publicada el 7 de septiembre de 2011.

³⁹ Publicado el 3 de abril de 2012.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

Se suscribió el 9 de marzo de 2018 y entró en vigencia el 15 de agosto de 2024. En cumplimiento del artículo 11⁴⁰ del citado Acuerdo, se internalizó en diversos países según el siguiente detalle:

- ✓ Argentina: Nota EMSUR S.G. N° 53/21 de 15/07/2021 (ALADI/CR/di 5173)
- ✓ Bolivia: Nota EBUR -443/19 de 28/08/2019 (ALADI/CR/di 4866)
- ✓ Brasil: Nota 120 de 15/08/2024 - Decreto Legislativo N° 62 del 10/06/2024, publicado en el Diario Oficial de la Unión N° 110 del 11/06/2024 (ALADI/CR/di 5654)
- ✓ Paraguay: Nota RP/ALADI/4/N° 036/2020 de 07/09/2020 (ALADI/CR/di 5055)
- ✓ Uruguay: Nota N° 242/19 de 13/08/2019 (ALADI/CR/di 4858)

III.3 Normas convencionales

- Convenio Número 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales.
- Declaración de las Naciones Unidas sobre los derechos de los pueblos indígenas.

IV. Análisis del proyecto de ley

IV. 1 Análisis técnico

Declaración de necesidad pública e interés nacional⁴¹

Las propuestas normativas que incorporen las categorías necesidad pública e interés nacional deberán tener como objetivo el bienestar de la sociedad y reconducir a la satisfacción de los derechos fundamentales, lo cual tendrá como fin último la protección de la dignidad de la persona humana, atendiendo a los siguientes parámetros: que su contenido esté vinculado al bien común, que se contribuya a la realización de la dignidad humana, que se fortalezcan los principios democráticos y la convivencia pluralista, que permita evaluar otros dispositivos normativos que contengan derechos y deberes constitucionales, así como legales, que integre un proceso de toma de decisión y sea materializado por los entes competentes del Estado.

En aquellos dispositivos normativos en los que se incluyan las nociones jurídicas necesidad pública e interés nacional, se generan, en la mayoría de casos, una serie de efectos de los cuales se vislumbra que el Estado debe cumplir una serie de obligaciones que devienen en resultados cuantitativos y cualitativos. Respecto al primer resultado, implica que, para la ejecución de las prestaciones estatales resulte necesario que se autorice una transferencia de partida presupuestal para el sector correspondiente; mientras que, con referencia al segundo resultado se procura mejorar progresivamente la calidad de vida de los ciudadanos, lo cual deviene en brindar un mayor

⁴⁰ "Artículo 11

Vigencia

El presente Acuerdo entrará en vigor a partir de la comunicación por los cinco Estados Parte a la ALADI, informando que se ha dado cumplimiento a las formalidades internas necesarias, y mantendrá su vigencia mientras permanezca en vigor el Acuerdo de Santa Cruz de la Sierra."

⁴¹ Informe Legal N° 036-2013-JUS/DNAJ —10 de abril de 2013— Informe Legal sobre la naturaleza jurídica e implicancias de las normas consideradas "declaraciones de necesidad pública e interés nacional".

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

bienestar a la sociedad.

La importancia de las hidrovías

Según diversa literatura y conforme lo ha detallado también el proyecto de ley en estudio, las hidrovías constituyen un mecanismo de integración, así como un instrumento de desarrollo regional, tanto por el lado económico como por el lado social.

En efecto, por el lado económico permiten:

- Reducción del costo logístico y de transportes.
- Mejora de la competitividad del área de influencia.
- Surgimiento de nuevos polos de desarrollo.
- Mayor y mejor inserción en los mercados internacionales.
- Generación de empleo de calidad.
- Crecimiento sostenido del PBI regional⁴².

Desde el punto de vista social permiten:

- Más fácil acceso a servicios de educación y salud.
- Profundización de la integración social y cultural.
- Identificación con el territorio.
- Mayor inclusión social.
- Mejora de la calidad de vida⁴³.

Sin embargo, dado que las hidrovías se construyen en los ríos y tienen impacto directo e indirecto sobre diversas comunidades indígenas que viven y se desarrollan en las riberas de estos, así como impacto en reservas naturales, es necesario que se afecte en lo menos posible al río, que se privilegie la consulta previa a las poblaciones involucradas y se garantice su sostenibilidad ambiental, social y financiera.

El Proyecto Hidrovía Amazónica

El "Proyecto Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza – Iquitos – Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón" (en adelante, Proyecto Hidrovía Amazónica) fue un proyecto promovido por el gobierno peruano, como parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional – IIRSA, la cual pasó a llamarse UNASUR desde el 2008, y fue promovido

⁴²

https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/rterrazas_cepal_el_papel_de_las_hidrovias_en_el_desarrollo_nacional_0.pdf

⁴³

https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/rterrazas_cepal_el_papel_de_las_hidrovias_en_el_desarrollo_nacional_0.pdf

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

por su Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN)⁴⁴. En el año 2005, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) impulsó su implementación, teniendo como objetivo mejorar las condiciones de navegabilidad en las vías fluviales de los ríos Ucayali, Marañón, Huallaga y Amazonas.⁴⁵

Se realizaron estudios de navegabilidad y proceso de consulta previa hasta que, el 7 de setiembre de 2017, el Estado representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A. (COHIDRO) firman el contrato de concesión⁴⁶, según el siguiente detalle:

- Concesionaria COHIDRO S.A. conformada por la empresa peruana CASA S.A. (Construcción y Administración S.A.) y la empresa china SYNOHIDRO Corporation Ltd.
- Plazo de concesión: 20 años.
- Inversión inicial: \$95 millones de dólares.

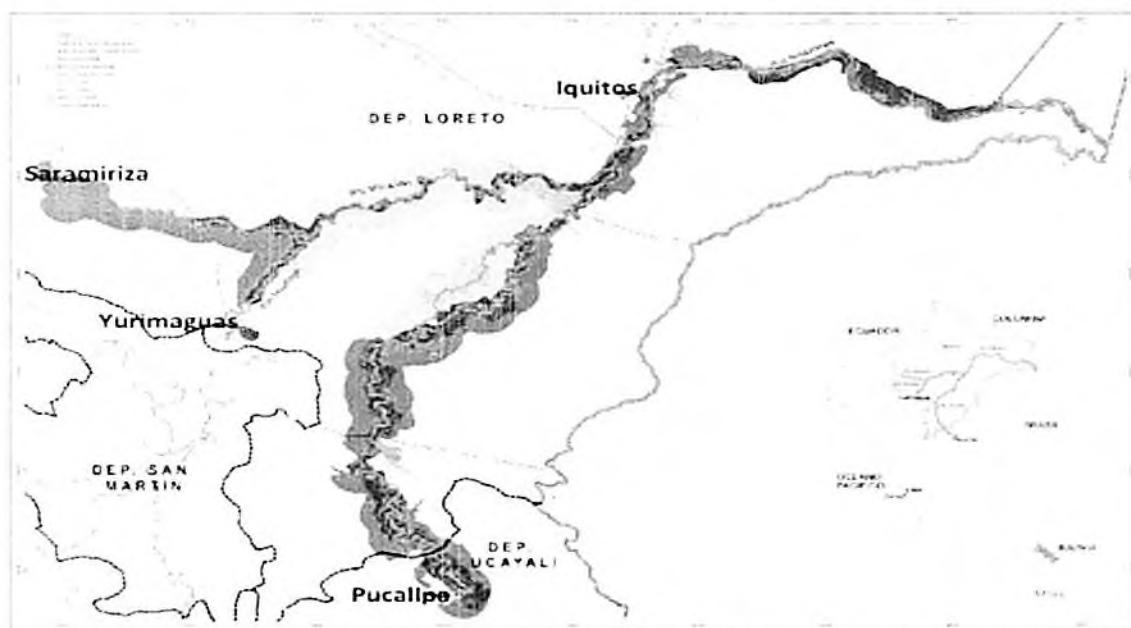


Imagen 1: Proinversión. Hidrovía amazónica, aspectos técnicos y medioambientales: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza - Iquitos-Santa Rosa; Río Huallaga, tramo Yurimaguas - confluencia con el Río Marañón; Río Ucayali, tramo Pucallpa - confluencia con el Río Marañón.

Fuente: Artículo "Hidrovía Amazónica" elaborado por la CAAAP, abril 2019

⁴⁴ AIDSEP et al. (2020) Hidrovía Amazónica: ¿Buen negocio para el Perú? Derecho, Ambiente y Recursos Naturales. <https://dar.org.pe/wp-content/uploads/2020/10/chidrovia2020.pdf>

⁴⁵ Respuesta de opinión presentada por Derecho, Ambientes y Recursos Naturales de fecha 30 de enero de 2025, ubicada en: <https://wb2server.congreso.gob.pe/spley-portal/#/expediente/2021/8667>

⁴⁶ https://www.investinperu.pe/RepositorioAPS0/0/2/JER/PC_HIDROVIA_AMAZONICA/VERSION_FINAL_DE_CONTRATO_ENE_2015.pdf

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

El proyecto consta de 3 etapas: la etapa preoperativa, la etapa operativa y la etapa de explotación y conservación, siendo que, a la fecha el proyecto se paralizó en la etapa preoperativa que consistió en la instalación de 13 estaciones limnimétricas y la elaboración del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) y el Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d).

En efecto, con fecha 15 de octubre de 2024, se suscribió el Acuerdo de Caducidad, entre concedente y concesionario, por la causal de mutuo acuerdo, habiéndose avanzado únicamente el 0.82% del Proyecto.⁴⁷

Realización de proceso de consulta previa⁴⁸ para determinar la viabilidad del Proyecto Hidrovía Amazónica

En tanto el Proyecto Hidrovía Amazónica afectaba los derechos de los pueblos indígenas u originarios, con fecha 11 de junio de 2013, la Asociación Cocama de Desarrollo y Conservación San Pablo Tipishca - ACODECOSPAT presentó acción de amparo para la realización de la Consulta Previa, constituyendo ello la primera consulta previa para proyectos de infraestructura en el país, conforme a lo dispuesto en la Ley N° 29785, Ley del derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios, reconocido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)⁴⁹ y su Reglamento⁵⁰, marcándose un precedente.

Con fecha 17 de enero de 2014, el Poder Judicial, en primera instancia, emitió fallo a favor de los pueblos indígenas para la realización de una **consulta previa**, decisión que fue ratificada en segunda instancia por la Sala Civil, la cual expresó como fundamento principal que:

VIGESIMO CUARTO: Expuestas estas razones, del estudio de autos se verifica que no existe prueba alguna en donde se demuestre que la entidad estatal a la que está adscrita la codemandada PROINVERSIÓN y/o el Ministerio de Transporte y Comunicaciones hayan realizado la consulta previa en el caso sub materia a las comunidades o pueblos indígenas ubicados en la zona de incidencia del proyecto, con las formalidades que establece el Convenio N° 169, que permita asegurar la participación de dichos pueblos en la toma de decisiones del Estado, velando directamente por sus preclaros intereses, y en donde se le obligue a éste a aceptar y brindar información sobre los impactos de dicha actividad, en un lenguaje y/o idioma entendible y públicamente accesible, infracción legal que configura una grave y latente amenaza para la supervivencia y subsistencia de dichos pueblos.

⁴⁷https://www.congreso.gob.pe/Docs/comisiones2024/Transportes/files/presentaciones/7ma_so_ositrان.pdf

⁴⁸https://portal.mtc.gob.pe/informacion_general/hidrovias/documentos/Plan%20de%20Consulta%20del%20proyecto%20Hidrov%C3%ADa%20Amaz%C3%B3nica.pdf

⁴⁹ Publicada en *El Peruano* con fecha 7 de setiembre de 2011.

⁵⁰ Publicado en *El Peruano* con fecha 3 de abril de 2012.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

Ante ello, la Sala Civil resolvió:

IV. FALLO

Por tales consideraciones, la Sala Civil de Loreto, **RESUELVE: CONFIRMAR** la sentencia contenida en la resolución número quince, de fecha diecisiete de octubre del dos mil catorce, en el extremo que **declaró FUNDADA EN PARTE** la demanda de amparo, debiendo puntualizarse que el proyecto se suspende hasta la culminación del proceso de consulta previa, siendo inoficioso pronunciarse sobre el momento a partir del cual rige dicha suspensión. Siendo ponente el señor **Mercado Arbieto** -----

Posteriormente, con fecha 22 de setiembre de 2015, se firmó el Acta de Consulta Previa, reiniciándose así el proceso de promoción de la inversión.

Seguidamente, la Organización Regional de los Pueblos Indígenas del Oriente – ORPIO⁵¹ y Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana - AIDSEP⁵², con fecha 8 de mayo de 2018, presentaron una acción de amparo a efectos que se realice la **consulta previa** del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto Hidrovía Amazónica. En primera instancia esta demanda fue desestimada, pero en segunda instancia, la Primera Sala Constitucional admitió la demanda, precisando que:

“El derecho de consulta como expresión del autogobierno, y éste a su vez de la autodeterminación de los pueblos indígenas, reconoce su participación efectiva y libre en las esferas de decisión que les afecte, es decir, tiene como objetivo asegurar su participación en todos los niveles en la adopción de decisiones dentro de un diálogo intercultural. Así, el derecho de consulta se fundamenta en el derecho a que los pueblos indígenas establezcan libremente sus prioridades de desarrollo, a fin de llegar a un acuerdo o lograr el consentimiento acerca de las medidas propuestas que les afecten” (STC 0022-2009-PI/TC).⁵³

En similar sentido, la Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana – AIDSEP, con fecha 29 de mayo de 2019, presentó ante la Corte Superior de Justicia de Lima, una acción de cumplimiento para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones implemente los acuerdos de la consulta previa del proyecto.

Por tanto, se puede apreciar que el Proyecto Hidrovía Amazónica fue cuestionado judicialmente desde el año 2013. Las comunidades indígenas, a través de diversas asociaciones, han presentado sendas demandas judiciales vinculadas al proceso de cuestión previa, las cuales han concluido, hasta el momento, con fallos favorables. Por ello, cualquier otro proyecto que se pretenda construir

⁵¹ Representante de 15 pueblos indígenas y 21 federaciones de base.

⁵² Representante nacional de 09 organizaciones regionales, 109 federaciones y 1 809 comunidades indígenas amazónicas

⁵³ <https://www.orpio.org.pe/pj-admite-accion-de-amparo-para-la-consulta-previa-del-eia-de-la-hidrovia-amazonica/>

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

o implementar debe contar con una decisión emitida en un proceso de consulta previa, así como consulta previa respecto del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) formulado.

Procesos judiciales que afectaron el desarrollo de la concesión⁵⁴

Como ya se ha manifestado, diversas asociaciones o federaciones integradas por comunidades indígenas han defendido sus derechos a través de la presentación de demandas, las cuales se resumen en el siguiente cuadro:

Juzgado	Demandantes	Demandados	Inicio del Proceso	Materia	Resumen de pretensiones
14° Juzgado Contencioso Administrativo de Lima (Exp. 5261-2018)	Organización Regional de Pueblos Indígenas del Oriente (ORPIO)	i) SENACE ii) COHIDRO	17 de mayo de 2018	Nulidad de Resolución Administrativa.	Nulidad de las Resoluciones Jefatural y Directoral a través de las cuales el SENACE aprobó el Plan de Participación Ciudadana.
1° Juzgado Constitucional Transitorio de Lima. (Exp. 6731-2018)	i) AIDSEP ii) ORPIO iii) IDLADS PERÚ.	i) SENACE ii) COHIDRO	08 de mayo de 2018	Acción de Amparo	Se ordene que la resolución que tenga por objeto la aprobación del EIA-d del Proyecto Hidrovía Amazonica sea sometida a Consulta Previa.
11° Juzgado Constitucional Transitorio de Lima (Exp. 4166-2019)	i) AIDSEP ii) IDLADS PERÚ.	i) SENACE. ii) COHIDRO. iii) Min. Público iv) MTC. v) Defensoría del Pueblo (DP)	17 de julio de 2019	Acción de Amparo	Efectivizar los acuerdos de Consulta Previa. Por ejemplo, se ordene al MTC y SENACE que aplique los procedimientos establecidos en la Resolución N° 454/2012 del CONAMA, entre ellos el desarrollo de estudios complementarios como de ecotoxicología y bioacumulación.
2° Juzgado Civil - Sede Central Corte Superior de Justicia de Ucayali (Exp. N° 00040-2021-0-2402-JR-CI-02)	i) Federación de Comunidades Nativas de Ucayali y Afluentes (F.ECONAU). ii) Organización Regional Aidesep Ucayali (ORAU). iii) Federación de Comunidades Nativas del Distrito de Padre Marquez (F.E.DCIPAM) iv) la Federación de Comunidades Nativas del bajo Ucayali (F.ECONBU) con el apoyo del Instituto de Defensa Legal (IDL).	i) SENACE ii) COHIDRO iii) PROINVERSIÓN	22 de enero de 2021	Acción de Amparo	Declare fundada la demanda de cumplimiento, en su oportunidad, y ordene la suspensión del proyecto hasta que haya certeza científica que este no constituye una amenaza cierta e inminente a los ríos que serán dragados.

Fuente: Plan de Negocios 2024 COHIDRO⁵⁵

Asimismo, en reciente sentencia de fecha 17 de junio de 2024, la Sala Civil de Loreto falló a favor de las mujeres de la Federación Kukama Huaynakana Kamatahuara Kana que viven en comunidades ribereñas a orillas del río Marañón, ordenando que se apliquen los estándares internacionales en materia de elaboración del EIA reconocidos en el artículo 7.3 del Convenio 169 de la OIT y la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Es decir, el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles - SENACE deberá exigir a la consultora encargada de elaborar el EIA de la Hidrovía Amazónica evalúe los impactos sociales, culturales y espirituales del proyecto en las comunidades nativas y que lo realice en colaboración con ellas. La sentencia también toma en cuenta la Opinión Consultiva 23 (OC-23/17) de la CIDH, instrumento vinculante en materia ambiental pues reconoce el enfoque ecocéntrico de los ríos.⁵⁶

⁵⁴ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/04/pdn-2024-cohidro.pdf>

⁵⁵ <https://www.ositran.gob.pe/anterior/wp-content/uploads/2024/04/pdn-2024-cohidro.pdf>

⁵⁶ <https://www.servindi.org/actualidad-noticias/20/06/2024/hidrovía-amazonica-no-va-si-no-aplican-convenio-169>

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

Estos procesos fueron, entre otros, una de las causas para la suscripción del Acuerdo de Caducidad por mutuo acuerdo mencionado.

Paralización del proyecto Hidrovía Amazónica

El proyecto Hidrovía Amazónica se paralizó, luego de que COHIDRO desistiera de continuar con su EIA tras las más de 400 observaciones recibidas al mismo de la incidencia de las organizaciones indígenas y sociedad civil, entre ellas la Asociación Civil Derecho, Ambiente y Recursos Naturales (DAR), y del incumplimiento por parte del Gobierno del acuerdo de consulta previa referente a la realización de los estudios eco toxicológicos.

Proceso de caducidad

El 2 de diciembre de 2022, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en una reunión con la Organización Regional AIDSESEP Ucayali - ORAU informó sobre el proceso de caducidad del proyecto, a solicitud del Consorcio COHIDRO, concesionario del proyecto. El propio Ministerio de Transportes y Comunicaciones reconoció que un elemento central para la solicitud de la caducidad es la falta de elementos para definir los "malos pasos", puntos por donde se hubieran realizado los dragados del lecho del río en el marco del proyecto.

El dragado, según lo propuesto en el marco del proyecto, generó un rotundo rechazo por parte de las organizaciones indígenas debido a la falta de estudios técnicos que aseguren que no se vea afectada la seguridad alimentaria de las 424 comunidades en el área del proyecto, que dependen de la pesca y los ríos para su bienestar.

Razones de la caducidad del contrato de Concesión del Proyecto Hidrovía Amazónica

Según el Acuerdo de Caducidad suscrito⁵⁷, así como el Informe N° 0168-2024-MTC/18.03 - remitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, las razones de la caducidad por mutuo acuerdo son las siguientes:

- Existencia de un bucle técnico que impide que se cumpla con el objeto del Contrato de Concesión, toda vez que la dinámica de los ríos amazónicos y de los malos pasos permanecen en el tiempo; el Concesionario no hubiera podido cumplir con el nivel de servicio referido al mantenimiento de la profundidad del canal de navegación, toda vez que el Concesionario para la etapa de mantenimiento solo podría dragar aquellos malos pasos que se encuentren identificados y aprobados en el Estudio de Ingeniería (EDI) y EIA-d (Estudios que tiene como base los malos pasos identificados en los trabajos de campo realizados por la Concesionaria en el año 2018), no pudiendo dragar los nuevos malos pasos que hubieran aparecido en los años que se ejecutan los dragados de mantenimiento, toda vez que estos no contarían con la certificación ambiental correspondiente, ni tampoco tendrían un EDI para ser dragados.
- Rechazo social al proyecto por parte de determinadas organizaciones civiles, federaciones

⁵⁷ Acuerdo de Caducidad remitido a la Comisión mediante Oficio N° 0127-2025-MTC/04

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

indígenas, entre otras, que representan a la población del área de influencia. Esta oposición viene haciendo eco en diferentes medios de comunicación a nivel de las regiones del área de influencia y nacional.

- Exigencia para el desarrollo de una nueva Consulta Previa, para el caso que el proyecto de Hidrovía Amazónica ejecute nuevas obras de dragado en nuevos malos pasos, distintos a los 13 malos pasos del estudio de factibilidad que fueron expuestos en el proceso de consulta previa, sería necesarios realizar una nueva consulta previa, lo cual tomaría casi un año para poder culminar dicha consulta previa, similar al realizado en el año 2015.
- Estimación de mayores volúmenes de dragado, tanto en los dragados de apertura como de mantenimiento, generando que los costos de inversión del proyecto se han superado ampliamente el 15% de dicho valor.
- Presencia de sedimentos con metales pesados en parte de las zonas de dragado, generando que se desarrollen estudios y actuaciones especiales para su tratamiento y disposición, cuyos costos son elevados.

Así también, en el Informe N° 0679-2024-MTC/19.02, incluido dentro del expediente de caducidad, se señala que es inviable socialmente. En efecto, se precisa lo siguiente:

“tratándose de un proyecto cofinanciado, este debe cumplir con la normativa del Sistema Nacional de Programación Multianual y Gestión de Inversiones (INVIERTE.PE); es decir, se debe evaluar que las inversiones adicionales permitan que el proyecto siga siendo viable socialmente, verificar que los Beneficios Sociales sean mayores a los Costos Sociales. De acuerdo a la metodología de evaluación social Costo- Beneficio se debe obtener un Van Social Positivo (VANS), para afirmar que el proyecto es viable socialmente; sin embargo, del análisis realizado se tiene como resultado que el incremento de costos producto de las inversiones adicionales requeridas, supera los límites del análisis de sensibilidad con relación a la variable costos del proyecto, convirtiéndose en un proyecto inviable socialmente en el marco de la normativa INVIERTE.PE; es decir, el VANS es negativo.”

Por su parte, el Acuerdo de Caducidad suscrito expresamente señala:

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

- 4.1 Las Partes reconocen que existen múltiples y severas causas y efectos que impiden ejecutar el proyecto "Hidrovia Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza - Iquitos - Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón" (en adelante, el Proyecto Hidrovia Amazónica) consistentes en: a) la existencia de un bucle técnico (referido al desarrollo del estudio de impacto ambiental, estudio de caracterización de sedimentos, estudio definitivo de ingeniería y las necesarias y continuas actualizaciones de cada uno de ellos cada vez que aparezca un nuevo mal paso y/o la presencia de sedimentos que superen el nivel 1 de la Resolución CONAMA N° 454-2012) no considerado en el diseño del Contrato de Concesión, que impide que se cumpla con el objeto de la Concesión, principalmente, el cumplimiento de algunas de las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión, como son la ejecución de las Obras Obligatorias, la provisión del Servicio Estándar y alcanzar los niveles de servicio; b) la probada y creciente oposición social al Proyecto Hidrovia Amazónica por parte de distintas organizaciones de la Amazonia; c) que lo indicado en a) y b) no se puede resolver vía adenda, y d) impacto en el costo del proyecto.



Pronunciamiento de comunidades u organizaciones indígenas

Conforme se ha señalado, el Proyecto Hidrovia Amazónica ha sufrido un permanente rechazo social por parte de las comunidades indígenas, así como por la sociedad civil, desde el inicio de su formulación.

En esa línea, la organización indígena ORAU (Organización Regional AIDSEP Ucayali) y sus bases FECIDPAM (Federación de Comunidades Nativas del Distrito de Padre Márquez), FECONBU (Federación de Comunidades Nativas del Bajo Ucayali), FECONAU (Federación de Comunidades Nativas de Ucayali y Afluentes) y FECOIRP se pronunciaron ratificando su oposición en contra del proyecto Hidrovia Amazónica, debido a las debilidades técnicas, económicas, ambientales y culturales y pidiendo que se concrete el proceso de caducidad del proyecto lo antes posible.

Ranin Koshi, responsable del programa de industrias extractivas y megaproyectos en la Amazonia, sostiene que *«el cambio constante de los llamados malos pasos lo venimos diciendo desde el proceso de consulta previa del 2015, desde nuestros saberes locales sobre nuestros ríos amazónicos. No nos escucharon, ante su falta de información continuaron, y siete años después su ciencia confirma lo que dijimos hace 7 años»*.

«Este es un ejemplo de que deben incluirnos mejor y fortalecer la participación de los pueblos indígenas en la planificación de proyectos, sino se pierden recursos y tiempo», resaltó Koshi.⁵⁸

Diversas comunidades han hecho pronunciamientos públicos⁵⁹ en los que manifiestan su rotunda

⁵⁸ <https://dar.org.pe/ministerio-de-transportes-y-comunicaciones-dio-a-conocer-en-ucayali-proceso-de-caducidad-del-proyecto-hidrovia-amazonica/>

⁵⁹ <https://www.orpio.org.pe/pueblos-indigenas-de-loreto-el-proyecto-hidrovia-amazonica-es-inviabile/>

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

negativa al proyecto, todo lo cual sumó para que concedente y concesionario acuerden caducar el proyecto.

Propuesta de las comunidades indígenas

A pesar del rotundo rechazo social por el Proyecto Hidrovía Amazónica, las comunidades no se oponen a la realización de proyectos. Así, como alternativa para tener un transporte amazónico seguro, moderno y sostenible, ORAU viene planteando una propuesta de lineamientos para el transporte fluvial sostenible basada en lineamientos tales como desarrollar puertos y embarcaderos locales como condición para conectar las comunidades y territorios a los sistemas de transporte; la formalización y seguridad del transporte fluvial; y elaborar un programa de mitigación de impactos de los sistemas y medios de transporte fluvial que proteja la seguridad alimentaria e incluya el monitoreo ambiental, entre otros.

En esa línea DAR, en la respuesta al pedido de opinión solicitado recomienda que un nuevo proyecto de hidrovía incluya el desarrollo de una consulta previa, libre e informada del proyecto, que se cumpla con óptimos, oportunos y eficientes procesos de participación ciudadana, con enfoque intercultural y de género, con adecuados procesos de difusión y socialización con actores clave del territorio como la sociedad civil y las organizaciones indígenas a nivel nacional y regional. Precisa también que debería señalarse de manera específica el cumplimiento del marco legal ambiental y el respeto a los derechos colectivos de los pueblos indígenas, como la consulta previa.

Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032

Mediante Resolución Ministerial N° 362-2023-MTC/01 se aprobó el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032 (en adelante, PNSILT 2032). Este Plan busca realizar una configuración logística y de transporte del país, detallando sus necesidades y oportunidades, identificando las inversiones en el corto, mediano y largo plazo para mejorar la competitividad logística del Perú, diversificando su sistema modal de carga, integrando sus nodos regionales de concentración, impulsando la digitalización e innovación y sentado los ejes de un sistema logístico nacional con institucionalidad.

La Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuático y Logística (en adelante, DPNTAL) señala en el Informe N° 0168-2024-MTC/18.03 que en el PSNSILT 2032 se identificaron corredores logísticos, definidos como aquel componente que articula de manera integral los orígenes y destinos en aspectos físico y funcionales como la infraestructura del transporte, los flujos de información y comunicaciones, las prácticas comerciales y de facilitación del comercio. A priori, constituye cualquier vínculo existente entre dos ámbitos logísticos expresado sobre un medio o una infraestructura de transporte.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

En ese sentido, en el Perú se han identificado 41 corredores logísticos, de los cuales 20 son los estructurantes y consolidados que movilizan actualmente la carga de Perú y los 21 restantes, corredores en consolidación (17 corredores) y corredores potenciales (4 corredores).

La DPNTAL precisa que, en concordancia con los corredores identificados, se encuentran los corredores 9. Corredor Hidrovía Yurimaguas – Iquitos – Santa Rosa, 10. Corredor Hidrovía Pucallpa – Iquitos que tiene la orientación estratégica de Mejorar la conectividad entre los nodos potenciando la consolidación de cargas en nodos fluviales intermedios, para lo cual se requiere infraestructuras fluviales y mejorar la navegabilidad de los ríos.

En tal sentido, coincidiendo con la opinión de la DPNTAL, se considera que persiste la necesidad de garantizar una adecuada navegabilidad en los principales ríos de la Amazonía en beneficio del intercambio comercial y el transporte de pasajeros en condiciones seguras y en concordancia con las intervenciones planteadas en el PNSILT 2032.

Por ello, se plantea como texto sustitutivo la construcción e implementación de una hidrovía, pero en otro tramo, de acuerdo a la respuesta brindada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Resulta evidente que, en tanto el Proyecto Hidrovía Amazónica se encuentra caducado por las causales ya expuestas, NO se puede insistir con la fórmula legal materia de análisis y debe formularse un texto sustitutivo que contemple otro tramo o contemple los mismos tramos, pero con la reformulación del proyecto original.

Nueva inversión bajo el mecanismo de obra pública como texto sustitutivo

Según el Informe N° 0168-2024-MTC/18.03 enviado a esta Comisión por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes viene evaluando una nueva inversión bajo el mecanismo de obra pública, para priorizar y promover la inversión en la ruta Yurimaguas – Nauta – Santa Rosa, debido a las favorables condiciones hidráulicas y socioeconómicas en dicha zona de la Amazonía.

Según el citado informe, una vez que se suscriba el Acuerdo de Caducidad del Contrato se podrá iniciar la elaboración del estudio de preinversión, para lo cual se están gestionando los términos de referencia, tomando en consideración las condiciones técnicas, sociales y ambientales. Propone que se priorice y promueva la inversión privada en la hidrovía en la ruta Yurimaguas – Nauta - Santa Rosa, por las favorables condiciones mencionadas. La ruta propuesta está conformada por los siguientes tramos:

1. Tramo: Nauta – Santa Rosa
 - No existe restricciones de profundidad en el canal de navegación.
 - Problemas de profundidad en el Puerto de Iquitos.
 - Conexión internacional (Brasil).
2. Tramo: Yurimaguas – Nauta
 - Existe restricciones de profundidad en el canal de navegación.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

- En esa ruta opera el puerto de Yurimaguas.
- Conexión con la ruta Nauta Santa Rosa y conexión terrestre (Puerto de Paita).

Los tramos identificados tienen diferentes necesidades, por ello se deberá desarrollar alternativas diferenciadas según su requerimiento, pero complementarias entre sí, ya que forman parte de una sola ruta y su objetivo principal es mejorar la conectividad en los distintos tramos, permitiendo la conexión nacional pero también la internacional.

Por tanto, se plantea una fórmula sustitutiva que contemple este tramo y que además precise, a partir de las lecciones aprendidas con el desarrollo del Proyecto Hidrovía Amazónica, la exigencia de la consulta previa, de un enfoque intercultural y de género y un adecuado proceso de difusión y socialización con cada uno de los actores involucrados, lo cual tiene que hacerse con el desarrollo de un nuevo proyecto y no con el inicialmente formulado, pues a la fecha ya ha caducado.

En efecto, conforme lo ha señalado el DAR, es necesario precisar en el proyecto de ley, que la propuesta se enmarca en el obligatorio cumplimiento del marco legal, ambiental y de derechos. Este punto es clave, pues en el proyecto anterior de la hidrovía se generaron alertas y observaciones desde las organizaciones indígenas, sociedad civil y entidades públicas, respecto a los principales riesgos sociales y ambientales del proyecto. Asimismo, de las lecciones aprendidas en el proyecto anterior, el diseño de un proyecto de inversión de esta magnitud requiere un proceso oportuno de difusión e involucramiento de los actores locales, como los pueblos indígenas y originarios, a fin de garantizar una participación efectiva de los mismos en el diseño, formulación y ejecución de proyectos de inversión y el cumplimiento de los derechos colectivos. Asimismo, en cumplimiento del marco legal nacional e internacional sobre consulta previa, así como de la Sentencia de Acción Popular N° 29126-2018, que establece la obligatoriedad de la consulta previa en servicios públicos, como la construcción de carreteras, líneas de transmisión u otros tipos de infraestructura, se recomienda que el proyecto de ley incorpore la obligatoriedad de la consulta previa a pueblos indígenas u originarios y la necesidad de participación ciudadana efectiva.⁶⁰

Inclusión del tramo Pucallpa - confluencia con el Marañón sobre el río Ucayali y el tramo Saramiriza - confluencia con el río Huallaga sobre el río Marañón

El Proyecto Hidrovía Amazónica en su diseño original, según el contrato, constaba de cuatro (4) tramos:

- Tramo 0: Instalación de Estaciones Limnimétricas, hasta la aprobación del EDI.
- Tramo I a): Yurimaguas-Iquitos - Santa Rosa, sobre los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas.
- Tramo I b): Canal de acceso al Puerto de Iquitos.
- Tramo II: Río Ucayali (Pucallpa - confluencia con el Marañón) y río Marañón (Saramiriza - confluencia con el río Huallaga)

Al momento de declararse la caducidad, el Proyecto no había ni siquiera superado el Tramo 0, quedando el avance de este tramo al 92.5%.

⁶⁰ Carta N° 006-2025-DAR/DE

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

No obstante, este avance del 92.5% del Tramo 0, significó la instalación de trece (13) estaciones limnimétricas-hidrometeorológicas y la suscripción de un contrato de locación de servicios para la operación y mantenimiento de las mismas. Dichas estaciones se encuentran funcionando y en dinero ascienden, según el valor de liquidación efectuado por el concesionario COHIDRO, a US\$17'050,333.3 o su equivalente a S/. 30'925,143.29⁶¹. Su uso permite contar con información necesaria para la navegabilidad en los ríos de la Amazonía.

Al momento de la caducidad, se suscribió un Acta de Reversión de los Bienes de la Concesión, los cuales ascienden a más de 30 millones de soles que, al pasar al Concedente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones), el Estado ya tendría como capital físico, para continuar con la elaboración y puesta en marcha de un nuevo proyecto, que pueda incluir este tramo, pero con cada una de las correcciones, recomendaciones y/o sugerencias a nivel contractual, ambiental y judicial, que han sido ya determinadas para lograr su real consecución y evitar una nueva caducidad. Así, por ejemplo, según señalan los informes técnicos contenidos en el expediente caducidad, los Estudios de Caracterización de Sedimentos y su propuesta de manejo, repercutió en el cumplimiento de la obligación de la presentación del informe final de EIA-d y ajuste final del EDI, etc., dentro de los plazos establecidos, por lo que este aspecto debería ser contemplado en la reformulación del proyecto.

Asimismo, resulta importante mencionar que para contar con las áreas sobre las cuales se encuentran ubicadas las estaciones limnimétricas, se han suscrito diversos contratos con comunidades nativas. Así, según el Informe N° 3333-2023-MTC/19.02 obrante en el expediente de caducidad, se detallan los siguientes contratos:

- Comunidad Campesina Puerto Alegría (Estación Hidrometeorológica Puerto Alegría).
- Comunidad Nativa Carocurahuyte (Estación Hidrometeorológica Carocurahuyte).
- Comunidad Nativa Chapis y Anexos Nueva Alegría (Estación Hidrometeorológica Nueva Alegría).
- Comunidad Nativa Estrella y Anexo Nuevo Laurel (Estación Hidrometeorológica Estrella).
- Comunidad Nativa Mariscal Castilla (Estación Hidrometeorológica Mariscal Castilla).
- Comunidad Nativa San Luis Bajo Huallaga (Estación Hidrometeorológica San Luis).
- Comunidad Nativa Selva Alegre - Río Huallaga (Estación Hidrometeorológica Selva Alegre).

Dichos contratos tienen una vigencia de diez (10) años y fueron suscritos en el año 2018, siendo que el Concesionario ya ha realizado los pagos correspondientes por todo el plazo de duración, por lo que, conforme menciona el citado informe "las referidas estaciones otorgan información valiosa que servirá para determinar con mayor exactitud el nivel de referencia de los ríos (nivel mínimo promedio), el mismo que servirá para determinar los volúmenes de dragado (para futuros proyectos de Hidrovías en dichos ríos, así como proyectos de terminales portuarios y embarcaderos) o determinar e informar la profundidad permitida a lo largo del año (en caso se caduque el proyecto Hidrovía Amazónica)."

Siendo así, se tiene que un nuevo proyecto de hidrovía amazónica ya contaría con este paso inicial

⁶¹ Dato extraído del Informe N° 0483-2024-MTC/08.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

y además involucra a la comunidad, lo cual resulta beneficioso a efectos de lograr una participación ciudadana efectiva, sobre todo de las comunidades nativas. En tal sentido, resulta prioritario no descartar el desarrollo de una hidrovía sino de incluir en el nuevo proyecto que se formule en cada uno de los tramos inicialmente contemplados cada una de las recomendaciones efectuadas a nivel técnico, económico, ambiental, social, cultural y judicial.

Recomendaciones para que el proyecto de hidrovía en la Amazonía peruana pueda ser realizado en los diferentes tramos inicialmente contemplados

En el Informe N° 0679-2024-MTC/19.02 elaborado por la Dirección de Inversión Privada en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones⁶², se cita a su vez, el Informe N° 1074-2023-MTC/19.02, el mismo que señala que el Proyecto Hidrovía Amazónica en su versión original – ya caducada - no podía ser reformulado a través de una adenda porque los cambios alterarían las condiciones de competencia del proceso de promoción de la inversión privada⁶³. En el caso concreto, según detalla el citado informe, la implementación de las Inversiones Adicionales generarían un incremento del 118.8% respecto al monto previsto durante el estudio de factibilidad para los primeros 10 años de inversión, superando así el límite del 15% del costo total del proyecto posterior, lo cual, según lo señalado en el artículo 137° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, la entidad pública titular del proyecto debe evaluar la posibilidad y conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección, como alternativa a negociar una modificación.

En tal sentido, se señaló entre esos cambios, que finalmente vendrían a ser recomendaciones técnicas⁶⁴ para la puesta en marcha de un nuevo proyecto, las siguientes:

- Estructuración de un proyecto que establezca plazos suficientemente holgados, para que el inversionista efectúe estudios en vaciante y creciente por períodos prolongados en todos los ríos del proyecto, para lo cual es necesario que se considere un valor referencial de PAO (Potencial de Almacenamiento del Ojo⁶⁵) largamente superior al actual.
- Para asegurar que el estudio sea lo suficientemente global y amplio, a efectos de que sean suficientes los protocolos y no se exija modificaciones al EIA-d y el EDI por cada mal paso nuevo o desplazamiento de un mal paso existente, el PAO debe retribuir de manera suficiente al inversionista por la realización de un estudio ambiental sobre toda el área concesionada y no solo sobre las potenciales áreas de dragado.

⁶² De fecha 8 de marzo de 2024.

⁶³ A tal efecto tener en cuenta el artículo 137° del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362 que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos en el que se establece que si una modificación contractual propuesta supera el 15% del Costo Total del Proyecto, la entidad pública titular del proyecto debe evaluar la posibilidad y conveniencia de realizar un nuevo proceso de selección, como alternativa a negociar una modificación al contrato de asociación público privada.

⁶⁴ Se trata únicamente de recomendaciones técnicas pues las recomendaciones sociales, ambientales, culturales, judiciales, ya están desarrolladas a lo largo del dictamen y tal como contempla la fórmula legal sustitutiva, se tratan de condiciones obligatorias para la puesta en marcha de cualquier hidrovía que se realice en la Amazonía peruana.

⁶⁵ Capacidad de almacenamiento de agua de los ríos.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

- Asignación de la responsabilidad de elaboración de los estudios sobre sedimentos contaminados al inversionista, a efectos de evitar costos de transacción por la variación o actualización del contenido del EIA-d, para lo cual ello supone que dicha contingencia esté presupuestada.
- Emisión de disposiciones legales específicas en materia ambiental para dar solución al bucle técnico referido al desarrollo de modificaciones del EIA-d y actualizaciones del EDI todos los años.

Todas estas recomendaciones fueron materia de análisis técnico al momento de plantearse la caducidad por mutuo acuerdo del Proyecto Hidrovía Amazónica inicial, por lo que, sin ser necesariamente una guía obligatoria, se trata de aspectos técnicos que deberían ser contemplados para que un nuevo proyecto de hidrovía se ponga en marcha.

IV.2 Análisis sobre la necesidad, viabilidad y oportunidad de la propuesta legislativa

La presente iniciativa legislativa es necesaria para optimizar el flujo de tránsito e incrementar la conectividad fluvial en la región beneficiaria, de tal modo que las actividades económicas, sociales, turísticas, culturales y productivas alcancen dinámicas más competitivas. De esta forma, los proyectos que declaran de necesidad pública permiten que el Poder Ejecutivo, a través de los órganos competentes, prioricen la asignación presupuestal y en un futuro, se ejecuten las obras objeto de declaración de interés nacional y necesidad pública. Es necesario potenciar la construcción de corredores fluviales, para promover la integración regional pero siempre con una visión de sostenibilidad y respeto de los derechos de las comunidades indígenas.

Asimismo, la propuesta legislativa bajo análisis es viable, ya que, como se ha evaluado en el acápite anterior, existe fundamento constitucional y legal para la emisión de normas declarativas de necesidad pública del subsector de hidrovías. Asimismo, de cumplirse con los requisitos establecidos en el segundo párrafo del texto sustitutivo, se permitirá que, en un futuro, el proyecto pueda ser llevado a cabo con estricto respeto a los derechos de las comunidades indígenas.

Por último, el texto sustitutivo que se propone es oportuno por el momento de expansión del sector marítimo (puertos e hidrovías) y por el futuro incremento de las actividades económicas que demandarán estos servicios, por lo que se requiere priorizar la construcción e implementación de más corredores viales en nuestra Amazonía.

IV.3 Análisis del marco normativo y efecto de la vigencia de la norma

De acuerdo con lo señalado en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, en concordancia con lo establecido en el artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, la iniciativa legislativa no puede contener propuesta de creación ni aumento del gasto público, por lo que la iniciativa materia de estudio cumple con lo señalado en las normas legales antes citadas y no contravienen la Constitución Política del Perú, ni ninguna norma legal peruana, en este aspecto.

El proyecto de ley examinado en el presente documento tiene como objeto declarar de interés nacional y necesidad pública la construcción e implementación de una hidrovía, dada la importancia

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

de esta para la mejora de las condiciones de navegabilidad en estas vías fluviales, para que el tráfico de pasajeros y cargas sea eficiente, económico, seguro, confiable durante todo el año. Si bien es cierto, no se está declarando de interés nacional y necesidad pública el tramo inicialmente solicitado en el proyecto de ley, sí se está declarando de interés nacional y necesidad pública el tramo Yurimaguas – Nauta – Santa Rosa en la Amazonía Peruana, lo que en sí no significa iniciativa de gasto, pues no se está creando obras públicas por ley, más aún cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha indicado que se está evaluando la viabilidad del tramo indicado.

Asimismo, la norma propuesta permite que se cumpla con el Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032, el cual busca realizar una configuración logística y de transporte del país, detallando sus necesidades y oportunidades, identificando las inversiones en el corto, mediano y largo plazo para mejorar la competitividad logística del Perú, diversificando su sistema modal de carga, integrando sus nodos regionales de concentración, impulsando la digitalización e innovación y sentado los ejes de un sistema logístico nacional con institucionalidad.

Finalmente, la formulación del texto sustitutivo propuesto permite que no se repitan las deficiencias que tuvo el Proyecto Hidrovía Amazónica inicialmente formulado y ya caducado, estableciendo como obligatoriedad la realización del proceso de consulta previa según lo establecido en la Ley N° 29785 y su reglamento y cumpliendo con la normativa en materia ambiental vigente. De esta manera existe un efecto positivo pues se cumple con respetar los derechos colectivos de los pueblos indígenas, con enfoque intercultural y de género y con adecuados procesos de difusión y socialización con cada uno de los actores involucrados.

Vinculación con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y la Agenda Legislativa

El proyecto de ley que se dictamina y su texto sustitutivo tienen vinculación directa con:

Primera Política de Estado, "Democracia y Estado de Derecho". En el punto 8, Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú que tiene como tema en el punto c) promover la eficiencia y transparencia en la regulación y provisión de servicios públicos, así como en el desarrollo de infraestructura en todos los ámbitos territoriales.

Décima Política de Estado "Reducción de la Pobreza". De conformidad a esta política, el Estado se compromete a dar prioridad efectiva a la lucha contra la pobreza y a la reducción de la desigualdad social, mediante la promoción del desarrollo empresarial local y el empleo; asimismo, se comprometen a promover la ejecución de proyectos de infraestructura logística y productiva para el desarrollo local y regional.

Para ese logro, precisamente, la idea de construir e implementar una hidrovía, articulando e integrando diversos ríos, poblaciones, centros productivos y economías locales constituye una de las formas de reducir la pobreza.

Vigésima Primera Política de Estado "Desarrollo en infraestructura y vivienda". De conformidad a esta política, el Estado tiene la obligación de elaborar un plan nacional de infraestructura

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones.

IV.4 Análisis de las opiniones e información recibidas

Para la elaboración del presente dictamen la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha solicitado opinión a las siguientes entidades:

Fecha de envío	Institución	Documento
17/09/2024	Gobierno Regional de Amazonas	Oficio N° 157-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/09/2024	Gobierno Regional de Loreto	Oficio N° 158-2024-2025-CTC-HMPL-CR
26/09/2024	Gobierno Regional de Ucayali	Oficio N° 159-2024-2025-CTC-HMPL-CR
21/10/2024	Municipalidad distrital de Santa Rosa – Amazonas	Oficio N° 160-2024-2025-CTC-HMPL-CR
26/09/2024	Ministerio de Economía y Finanzas – MEF	Oficio N° 161-2024-2025-CTC-HMPL-CR
17/09/2024	Municipalidad provincial de Coronel Portillo	Oficio N° 162-2024-2025-CTC-HMPL-CR
18/09/2024	Municipalidad provincial de Marañón	Oficio N° 163-2024-2025-CTC-HMPL-CR
17/09/2024	Municipalidad provincial de Ucayali – Contamana	Oficio N° 164-2024-2025-CTC-HMPL-CR
26/09/2024	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC	Oficio N° 165-2024-2025-CTC-HMPL-CR
10/01/2025	Gobierno Regional de Amazonas	Oficio N° 1112-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Gobierno Regional de Loreto	Oficio N° 1113-2024-2025-CTC-HMPL-CR (reiterativo)

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

Fecha de envío	Institución	Documento
09/01/2025	Gobierno Regional de Ucayali	Oficio N° 1114-2024-2025-CTC-HMPL-CR (reiterativo)
10/01/2025	Municipalidad distrital de Santa Rosa – Amazonas	Oficio N° 1115-2024-2025-CTC-HMPL-CR
09/01/2025	Ministerio de Economía y Finanzas - MEF	Oficio N° 1116-2024-2025-CTC-HMPL-CR (reiterativo)
09/01/2025	Municipalidad provincial de Coronel Portillo	Oficio N° 1117-2024-2025-CTC-HMPL-CR
09/01/2025	Municipalidad provincial de Marañón	Oficio N° 1118-2024-2025-CTC-HMPL-CR (reiterativo)
09/01/2025	Municipalidad provincial de Ucayali	Oficio N° 1119-2024-2025-CTC-HMPL-CR (reiterativo)
08/01/2025	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC	Oficio N° 1120-2024-2025-CTC-HMPL-CR (reiterativo)
08/01/2025	Federación de Mujeres Indígenas "Huaynakana Kamatahuara Kana"	Oficio N° 1124-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Asociación Cocama de Desarrollo y Conservación San Pablo Tipishca – ACODECOSPAT	Oficio N° 1125-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Asociación Interétnica de Desarrollo de la Selva Peruana – AIDSESP	Oficio N° 1126-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Federación de Comunidades de Ucayali y Afluentes – FECONAU	Oficio N° 1127-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Organización Regional de los Pueblos Indígenas del Oriente – ORPIO	Oficio N° 1128-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Federación de Comunidades Nativas del distrito de Padre Márquez – FEDCIPAM	Oficio N° 1129-2024-2025-CTC-HMPL-CR

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

Fecha de envío	Institución	Documento
08/01/2025	Federación de Comunidades Nativas del Bajo Ucayali – FECONBU	Oficio N° 1130-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Organización Regional AIDSEP Ucayali – ORAU	Oficio N° 1131-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Ministerio del Ambiente - MINAM	Oficio N° 1132-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN	Oficio N° 1133-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSION	Oficio N° 1134-2024-2025-CTC-HMPL-CR
08/01/2025	Derecho, Ambiente y Recursos Naturales – DAR	Oficio N° 1135-2024-2025-CTC-HMPL-CR
09/01/2025	Centro Amazónico de Antropología y Aplicación Práctica – CAAAP	Oficio N° 1136-2024-2025-CTC-HMPL-CR

A la fecha, se han recibido las siguientes opiniones:

Fecha de recepción	Institución	Documento
16/01/2025	Municipalidad provincial de Marañón	Oficio N° 32-2025-MPM/A
24/01/2025	Centro Amazónico de Antropología y Aplicación Práctica - CAAAP	C/007-25/DIR
27/01/2025	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público –	Oficio N° 0052-2025-PD-OSITRAN

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

	OSITRAN	
31/01/2025	Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC	Oficio N° 015-2025-MTC/01
03/02/2025	Derecho, Ambiente y Recursos Naturales – DAR	Carta N° 006-2025-DAR/DE
04/02/2025	Federación de Mujeres Indígenas "Huaynakana Kamatahuara Kana"	Oficio N° 00001

Asimismo, cabe precisar que, mediante Oficio N° 0127-2025-MTC/04 recibido el 17 de enero de 2025, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones da respuesta al Oficio N° 1140-2024-2025-CTC-HMPL-CR mediante el cual se solicitó el acuerdo de caducidad del Contrato de Concesión del Proyecto Hidrovía Amazónica, adjuntando una copia del mismo.

Las opiniones solicitadas mencionan lo siguiente:

La **Municipalidad Provincial de Marañón**, mediante Oficio N° 32-2025-MPM/A, de fecha 16 de enero de 2025, firmado por el Alcalde, emite opinión señalando que la propuesta de proyecto de ley, que declara de necesidad pública e interés nacional el proyecto hidroviario no beneficia de manera directa a su provincia, sin embargo, por la implementación para los beneficios directos que corresponde a las regiones del norte del Perú, deben respaldar dicho proyecto y manifiestan su opinión favorable y que se proceda con los estudios y análisis de la propuesta legislativa.

El **Centro Amazónico de Antropología y Aplicación Práctica – CAAAP**, mediante de fecha 24 de enero de 2025, firmado por el presidente emite opinión negativa, adjuntando dos estudios que señalan lo siguiente:

- **Estudio sobre los impactos del Proyecto Hidrovía Amazónica en la relación entre el pueblo Kukama Kukamiria y su territorio y sobre su integridad y supervivencia, suscrito por la Lic. Antropóloga Rosario del Pilar Rodríguez Romani**

Este estudio concluye que:

"El Proyecto Hidrovía Amazónica representa un peligro para la conformación social y espiritual de los pueblos indígenas de la cuenca del río Marañón. Aunque no exista un sinceramiento de parte de la empresa concesionaria sobre las verdaderas dimensiones del impacto geológico, geomórfico, hidrológico, ecosistémico y mucho menos sociocultural, las comunidades indígenas saben cuáles son estos y son capaces de explicarlo de manera sencilla. Sin embargo, existe un nivel de desconocimiento alarmante respecto al Proyecto Hidrovía Amazónica y todo lo que sucedió en el proceso de

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

consulta previa del 2015 lo que deja expuestas las debilidades de dicho proceso, así como las dificultades que existen para informar de manera efectiva, sobre un proyecto tan complejo, a todas las comunidades.

Lo que las comunidades temen más son las transformaciones negativas de sus territorios (por desbarrancamientos, principalmente), la desaparición y contaminación de peces y otras especies comestibles y de los seres espirituales que viven bajo el agua y que son parte fundamental de la identidad kukama kukamiria pues lo que representan y la relación que existe con ellos permite entender, a su vez, la profundidad de la relación entre el pueblo kukama kukamiria y su territorio. Como señala el apu Alfonso López al preguntársele sobre la posibilidad planteada por el Estado y la empresa de arrendar o alquilar los territorios, contesta: "En ningún momento hemos pensado en eso, los indios no arrendamos a su madre, porque para el indio la tierra es su madre, le damos su uso responsable y respetuoso".

Es crucial que el Estado entienda la relación que el pueblo kukama kukamiria tiene con el río a fin de plantearse, seriamente, la viabilidad del Proyecto Hidrovía Amazónica tomando en cuenta que, además, cuenta con un EIA que ya viene siendo rechazado dos veces por SENACE".

- Hidrovía Amazónica suscrito por Rebecca Pagani y Caterina Rondoni de la CAAAP

Este estudio concluye que:

"Sujetos afectados por la construcción de la Hidrovía Amazónica:

Las consecuencias de la construcción de la Hidrovía afectarán a más de 400 comunidades, siendo un total de aproximadamente 8300 familias (EIA-d, 2018) y, en general, afectará la vida de todas las personas que viven a lo largo de los ríos sujetos a dragado.

Los más afectados serán los catorce pueblos indígenas⁶⁶ que viven a lo largo de las áreas donde se llevará a cabo el trabajo de la Hidrovía, ya que llevan una vida en comunidad con la naturaleza y, a menudo, no cuentan con servicios básicos de salud y higiene.

Impactos socioeconómicos del Proyecto Hidrovía Amazónica:

Ambos los Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Proyecto Hidrovía Amazónica (EIA-d, 2018 y EIA-d, 2019) indican que se presentarán tres impactos negativos principales.

1- ACTIVIDAD DE PESCA:

El pescado, la yuca y el plátano son la base de la dieta alimentaria de la gran mayoría de la población indígena (EIA-d, 2018 y 2019). Específicamente, el pescado es el alimento que proporciona la mayor cantidad de proteínas en la dieta indígena.

Según un estudio realizado por el Instituto de Investigaciones de la Amazonia Peruana, los peces ya tienen dentro de ellos cantidades de metales pesados 100 veces más altas que aquellas reconocidas como dañinas para la salud humana. El trabajo de dragado aumentará

⁶⁶ Achuar, Ashaninka, Awajun, Bora, Capanahua, Kichwa, Kukama-Kukamiria, Murui Muinani, Shawi, Shipibo-Konibo, Tikuna, Urapina, Yagua, Yine.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

la cantidad de metales pesados con los cuales los peces entrarán en contacto y podrían interferir con el mijano, afectando el tránsito de los peces y desove (DAR, 2018). Por esto la seguridad alimentaria de los pueblos indígenas está amenazada. (...)

2- SERVICIOS BASICOS – AGUA:

(...) Sin embargo, como el río es un entorno dinámico, para permitir la navegación los 365 días del año, será necesario dragar el lecho del río continuamente y para esto el agua mantendrá altas concentraciones de contaminantes.

Detener el acceso de los pueblos indígenas a su principal fuente de agua es una acción que viola el derecho fundamental a el agua y el derecho a la salud. (...)

3- COSMOVISIÓN LOCAL:

(...) Cada una de estas poblaciones vive su vida siguiendo los dictados de sus propias culturas ancestrales. Estos dictados se originan en la vida en contacto directo con la naturaleza y, especialmente, para estas poblaciones, con el río que siempre ha sido una fuente de sustento y espiritualidad. (...)

(...) Evidentemente, nos enfrentamos a una minimización del riesgo de afectar irreversiblemente a la cultura local. En el caso de Kukama, por ejemplo, cuyas creencias nos hablan de un mundo subacuático paralelo poblado por seres espirituales que viven en las aguas del río y personas que desaparecen de las comunidades y nunca se encuentran, la acción destructiva de los dragados tiene consecuencias irreparables e irreversibles.

Además, la construcción de la Hidrovía dará lugar a un aumento del paso de grandes cruceros para turismo y de los buques mercantes provocando un aumento de las influencias culturales externas (Dourojeanni, 2010).

Prestando atención a la cosmovisión local de los diferentes pueblos indígenas es bastante obvio que este trabajo afectará irreversiblemente los derechos de estas personas a su identidad étnica y cultural. Acción que viola el derecho fundamental reconocido por la constitución política peruana de 1993 en el artículo 2 literal 19 según el cual El Estado reconoce y protege la pluralidad étnica y cultural de la Nación.

(...) Por otra parte, debe considerarse el impacto de la expansión de la infraestructura portuaria y del movimiento de los mismos que, presumiblemente, por ofrecer empleos directos e indirectos influenciarán en el desarrollo urbano y, consecuentemente, generarán mayor presión sobre los servicios públicos (agua potable y desagües, energía, educación, etc.) y, en especial sobre seguridad pública (por esos ríos se mueven los traficantes de drogas, armas y animales silvestres). Asimismo, no deben descuidarse las amenazas relacionadas con la prostitución, el trabajo infantil y con la salud pública, por facilitar la dispersión de enfermedades nuevas o poco conocidas en la región (Dourojeanni, 2010)."

Agrega lo siguiente:

"(...) Otra curiosidad a destacar, en lo que respecta a la comparación entre los Estudio de Impacto Ambiental Detallado, es la forma arbitraria en que ciertos impactos pasan de ser directos a ser indirectos y viceversa, sin que haya cambiado ninguna premisa. A continuación, se muestra una tabla resumen de estos impactos.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

Actividad	Calificación de los impactos EIA d 2018	Naturaleza de los impactos EIA d 2018	Calificación de los impactos EIA d 2019	Naturaleza de los impactos EIA d 2019
Actividad de pesca	perturbación en la actividad de la pesca local	negativa, <u>indirecta</u> , reversible y no acumulativo.	Descenso en la actividad de pesca ribereña	negativa, <u>indirecta</u> , reversible y no acumulativo.
Servicios básicos	percepción de la interrupción de agua para consumo humano	negativa, <u>directa</u> , reversible y no acumulativo	disminución en el abastecimiento de agua de río para el consumo humano	negativa, <u>indirecta</u> , reversible y no acumulativo.
Servicio (medio de transporte fluvial)	Perturbación al tránsito fluvial local	negativa, <u>directa</u> , reversible y no acumulativo	Incremento en las dificultades del tránsito fluvial local	negativa, <u>indirecta</u> , reversible y no acumulativo.
Expectativa sociales	Incremento de las demandas sociales	negativa, <u>indirecta</u> , reversible y acumulativa	Incremento de expectativas por beneficios sociales	negativa, <u>directa</u> , reversible y no acumulativo.
Cosmovisión y práctica cultural	alteración de espacios vinculados a la cosmovisión local	negativa, <u>directa</u> , reversible y no acumulativo	Interrupción de prácticas culturales indígenas, vinculadas al río" (durante la etapa constructiva del proyecto (meses de abril a agosto))	negativa, <u>indirecta</u> , reversible y no acumulativo.

Tabla 2: Calificación y naturaleza de los impactos EIA-d 2018 y 2019 en comparación.

Fuente: Artículo *Hidrografía Amazónica* elaborado por la CAAAP, abril 2019

El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, mediante Oficio N° 0052-2025-PD-OSITRAN, de fecha 27 de enero de 2025, firmado por la presidente del Consejo Directivo señala que no les corresponde emitir opinión sobre el proyecto de ley, debido a que este organismo regulador no ejerce funciones, ni competencias sobre decisiones vinculada a políticas nacionales o sectoriales que le permitan emitir opinión respecto a la propuesta legislativa. No obstante, advierte que el proyecto de ley no ha considerado como parte del proyecto Hidrovía Amazónica al río Huallaga en el tramo desde Yurimaguas-Confluencia con el río Marañón, pese a que en la exposición de motivos del proyecto de ley se considera como sustento, para la declaración de interés nacional y necesidad pública, que el proyecto Hidrovía Amazónica conectará con el puerto fluvial de Yurimaguas, la carretera interoceánica IIRSA Norte y el Puerto de Paita en Piura.

Asimismo, precisa que se suscribió la caducidad del Contrato de Concesión de la Hidrovía Amazónica el 15 de octubre de 2024 y que antes de dicha caducidad se logró un avance de ejecución que incluyó la instalación de las trece (13) Estaciones Limnimétricas, las cuales proveen información sobre temperatura, humedad, nivel de profundidad de los ríos entre otros, las cuales se encuentran operativas y en proceso de reversión a fin que la titularidad de estas pase al Estado peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante Oficio N° 015-2025-MTC/01, de fecha 31 de enero de 2025, firmado por el ministro de Transportes y Comunicaciones remite hasta 3 informes:

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

- Informe N° 0168-2024-MTC/18.03 suscrito por la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

Este informe concluye que:

- “4.2. (...) de acuerdo a lo manifestado por la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte, el Contrato de Concesión del proyecto “Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Ucayali, tramo Pucallpa-Confluencia con el río Marañón”, no resulta técnica, legal y económicamente viable, por lo que se viene tramitando su caducidad por mutuo acuerdo de las partes.
- 4.3. Considerando que el Contrato de Concesión del proyecto Hidrovía Amazónica se encuentra próximo a caducar, no resulta favorable continuar con el trámite del Proyecto de Ley N° 8667/2024-CR.
- 4.4. Sin perjuicio de ello, persiste la necesidad de mejorar las condiciones de navegabilidad en los principales ríos de la Amazonía, en beneficio del intercambio comercial y el transporte de pasajeros en condiciones seguras.
- 4.5. Por lo expuesto, (...), se concluye que el Proyecto de Ley N° 8667/2024-CR (...) se encuentra **CON OBSERVACIONES.**”

- Informe N° 2329-2024-MTC/08 suscrito por la Oficina General de Asesoría Jurídica

Este informe refiere que

- “3.14. (...) consideramos que **el contenido del Proyecto de Ley materia de análisis implicaría una afectación al principio constitucional de separación de poderes al pretender la ejecución de un proyecto, cuando dicho aspecto debe ser evaluado por el Poder Ejecutivo siguiendo los fundamentos técnicos y metodológicos que permitan determinar la necesidad de la implementación de infraestructura como la propuesta.**
- 3.15. Complementariamente a lo antes señalado, se debe mencionar que la aprobación del Proyecto de Ley, tal como está redactado, podría generar expectativas en la población y desorientación en el proceso de planificación, formulación y ejecución de un proyecto de inversión.
- 3.16. Por último, se debe precisar que, **la iniciativa formulada no se condice con lo establecido en el artículo 79 de la Constitución Política del Perú, conforme al cual los representantes ante el Congreso no tienen iniciativa para crear ni aumentar gastos públicos, salvo en lo que se refiere a su presupuesto. En esa misma línea, el literal a) del numeral 2.2. del artículo 76 del Reglamento del Congreso de la República, disponer que las proposiciones de ley, entre otros, no pueden contener propuestas de creación ni aumento de gasto público, sin que esta regla afecte el derecho de los Congresistas de hacer proposiciones en ese sentido durante el debate del Presupuesto.**
- 3.17. Por tanto, **la Única Disposición Complementaria Final del Proyecto de Ley conlleva al incremento del gasto de este Ministerio, la misma no se ajusta a lo dispuesto en el artículo citado de la Constitución Política del Perú, por lo que**

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARIMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

sería inconstitucional.

3.18. *Por lo anteriormente expuesto, en concordancia con la opinión técnica de la DGPRTM, esta Oficina General de Asesoría Jurídica, considera que **Proyecto de Ley, se encuentra con observaciones.**" (la negrita es nuestra)*

- Informe N° 0088-2025-MTC/08 suscrito por la Oficina General de Asesoría Jurídica (informe complementario)

Este informe refiere que el Contrato de Concesión del Proyecto "Hidrovia Amazónica" no resultaba técnica, económica y legalmente viable por las razones expuestas en el numeral 5.7. del Informe N° 2920-2024-MTC/19.02, motivo por el cual, se encontraba en trámite la caducidad del referido Contrato de Concesión por la causal de mutuo acuerdo.

Añade que:

- "2.5. (...) con fecha 15 de octubre de 2024, se suscribió el Acuerdo de Caducidad del Contrato de Concesión del Proyecto "Hidrovia Amazónica" (en adelante, el Acuerdo de Caducidad) entre el Estado de la Republica del Perú, en calidad de Concedente y representado por el MTC, y la empresa Concesionaria Hidrovia Amazónica S.A. en calidad de Concesionario, toda vez que, tal como reconocen las partes en los numerales 4.1. y 4.2 del Acuerdo de Caducidad existen severas causas y efectos no imputables a las partes (tales como causas técnicas, oposición social e impacto en el costo del proyecto) que impiden ejecutar el proyecto "Hidrovia Amazónica: Ríos Marañón y Amazonas, tramo Sarimiriza – Iquitos – Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón" e impiden que se cumpla con el objeto de la Concesión, principalmente, el cumplimiento de algunas de las principales actividades o prestaciones que forman parte de la Concesión, como son la ejecución de las Obras Obligatorias, la provisión del Servicio Estándar y alcanzar los niveles de servicio.
- 2.6. En atención a ello, mediante el presente informe se complementa el Informe N° 2329-2024-MTC/08, con el fin de actualizar la información señalada en la primera viñeta del numeral 3.10 del citado informe, considerando que el 15 de octubre de 2024 se suscribió el Acuerdo de Caducidad, el cual se sustenta en las razones antes expuestas.
- 2.7. Cabe precisar que, con la suscripción del Acuerdo de Caducidad se da por terminado el Contrato de Concesión del Proyecto "Hidrovia Amazónica", de conformidad con las opiniones emitidas por la DGPPT y la DGPRTM y de acuerdo con lo dispuesto en la Clausula 16.1 y el numeral 16.1.2 del referido contrato y el inciso 4 del numeral 112.2 del artículo 112 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos, aprobado por Decreto Supremo N° 240-2018-EF.
- 2.8. Teniendo en cuenta que, tanto en el Informe N° 2920-2024-MTC/19.02 de la DGPPT como en el Informe N° 0168-2024-MTC/18.03 de la DGPRTM la caducidad del

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

Contrato de Concesión del Proyecto "Hidrovia Amazónica" fue considerada como parte del sustento contenido en dichos informes para emitir opinión con observaciones respecto del Proyecto de Ley, se precisa que lo señalado en los numerales 2.5, 2.6 y 2.7 del presente informe no altera ni modifica la opinión emitida por esta Oficina General a través del Informe N° 2329-2024-MTC/08, la cual consta en los numerales 3.11 al 3.19 y en la conclusión del citado informe, en la cual se señala lo siguiente:

IV. CONCLUSIÓN:

Por lo expuesto, desde el punto de vista legal y teniendo en cuenta lo señalado por la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Acuáticos y Logística de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, esta Oficina General de Asesoría Jurídica, concluye que el Proyecto de Ley N° 8667/2024-CR (...) presenta observaciones.

Finalmente, este informe concluye que "en atención a lo expuesto, mediante el presente informe se complementa el Informe N° 2329-024-MTC/08 de fecha 20 de diciembre de 2024 conforme a lo señalado en los numerales 25, 2.6 y 2.7 de este informe, precisando que con ello no se altera ni modifica la opinión emitida por esta Oficina General a través del Informe N° 2329-2024-MTC/08."

La Asociación Derecho, Ambiente y Recursos Naturales, mediante Carta N° 006-2025-DAR/DE, remitida con fecha 03 de febrero de 2025, firmado por el director ejecutivo, emite opinión concluyendo lo siguiente:

Las hidrovías son un medio importante que puede facilitar el transporte de bienes y servicios, favoreciendo a las poblaciones más vulnerables de nuestro país, en el marco de un diseño que incorpore medidas y salvaguardas para evitar y/o reducir el impacto ambiental y social al mínimo, así como un sistema de monitoreo efectivo de la implementación de estas medidas durante el desarrollo de la obra.

El diseño del proyecto de hidrovía amazónica durante la década pasada, el incumplimiento de los acuerdos de consulta con los pueblos indígenas potencialmente afectados, así como el débil Estudio de Impacto Ambiental detallado elaborado, que no pudo darnos la certeza de todos los posibles impactos, hizo inviable la implementación de este proyecto, por lo que presentar un nuevo proyecto sin resolver estas condiciones previas necesarias para proteger los bosques y ríos amazónicos, así como a los pueblos indígenas y comunidades locales que viven en ella, hace inviable la propuesta.

En ese sentido, si bien la conectividad es clave para nuestro país, las inversiones para la conectividad vial deben asegurar su sostenibilidad ambiental, social y económica, integrando elementos técnicos y salvaguardas desde las etapas tempranas de los proyectos y/o programas. Por ello, un nuevo proyecto de hidrovía amazónica implicaría la integración de criterios técnicos para su sostenibilidad ambiental y social, que represente beneficios tangibles para la población local y pueblos indígenas y no los exponga a una situación de mayor vulnerabilidad.

Por ello, se recomienda el archivamiento del PL 8667 y la presentación de un nuevo proyecto de ley que proponga la conectividad sostenible de la amazonia con una visión multimodal

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

respetando derechos colectivos, a partir de un proceso de construcción conjunta y que en base a las lecciones aprendidas, incluya un análisis sólido de viabilidad social, ambiental y económica considerando las observaciones y recomendaciones mencionadas en el presente documento y otros documentos técnicos vinculados al proyecto Hidrovía Amazónica y otros ejecutados anteriormente, así como otras experiencias, entre las que podemos mencionar:

- Incluir criterios para el cierre de brechas sociales y de seguridad territorial, a partir del conocimiento del territorio, los usos y necesidades locales, así como la promoción de alternativas de desarrollo local.*
- Integrar la propuesta a una planificación estratégica para la conectividad en la Amazonía, con dimensión multimodal y con la aplicación de la Evaluación Ambiental Estratégica.*
- Asegurar un proceso de certificación ambiental previo al desarrollo del proyecto, con instrumentos técnicos sólidos, como por ejemplo un estudio de impacto ambiental sólidos, que incluya la identificación de riesgos e impactos acumulativos y sinérgicos asociados al proyecto de inversión y medidas de prevención y mitigación de impactos, identificación precisa de puntos de dragado, estudios toxicológicos, de sedimentos y otros, que permitan abordar de manera adecuada la prevención y mitigación de impactos, considerando la evaluación de alternativas, delimitación del área de influencia acorde a estudios prospectivos, inclusión de conocimientos locales y tradicionales.*
- Asegurar el desarrollo de un proceso de consulta previa, libre e informada, desde la etapa de diseño del proyecto y con mecanismos que aseguren el cumplimiento de los acuerdos.*
- Identificar mecanismos de supervisión y fiscalización oportunos, que incluyan la articulación con los sistemas de vigilancia indígena.*
- Identificar mecanismos de gobernanza efectiva, asegurando la participación efectiva de la ciudadanía, con pertinencia cultural y enfoque de género, así como acceso de manera oportuna y fácil a la información sobre la intervención.*
- Asegurar la concordancia entre los instrumentos enmarcados en el Sistema Nacional de Inversión Pública (Invierte.pe) y el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).*
- Incorporar el análisis de riesgo climático y vulnerabilidad.*
- Incorporar elementos de sostenibilidad basada en la implementación de la infraestructura natural (IN) y la conectividad ecológica de los ecosistemas.*
- Alinear con una estrategia de desarrollo local basada en el transporte fluvial."*

La Federación de Mujeres Indígenas "Huaynakana Kamatahuara Kana", mediante Oficio N° 00001, recibido con fecha 04 de febrero de 2025, firmado por la presidente, emite opinión concluyendo lo siguiente:

- Archive el Proyecto de Ley N° 8667/2024-CR, por vulnerar los derechos de los pueblos indígenas y representar una grave amenaza ambiental.*
- Respete los fallos judiciales que han reconocido nuestras demandas y han ordenado la suspensión del proyecto.*
- Garantice un verdadero proceso de diálogo con los pueblos indígenas, en especial con*

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

las mujeres, para asegurar que nuestras voces y derechos sean el eje central de cualquier iniciativa en la Amazonía.

Análisis de las opiniones recibidas

Conforme se puede verificar, cada una de las respuestas de opinión recibidas son negativas pues declaran inviable o con observaciones el texto del proyecto de ley inicialmente propuesto, llegando incluso a recomendar su archivo. La inviabilidad del Proyecto Hidrovía Amazónica se debe principalmente a que el citado proyecto ha sido caducado por mutuo acuerdo entre las partes, por tener resoluciones judiciales en contra y contar con múltiples observaciones técnicas en su formulación.

Asimismo, en tanto se trata de un proyecto que involucra o afecta a diversas comunidades indígenas, algunos de las opiniones recibidas han realizado un análisis antropológico, social, cultural y ambiental, el cual concluye también que el Proyecto Hidrovía Amazónica tal como se encontraba formulado inicialmente resulta inviable, decidiendo el órgano competente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) optar por un proyecto alternativo pues se evidencia igual la necesidad de realizar proyectos que permitan la integración nacional e internacional, así como generar un transporte fluvial sostenible.

En ese sentido, en concordancia a la finalidad que persigue el proyecto de ley en análisis, se ha optado por formular un texto sustitutivo que permita lograr la misma finalidad en favor de la Amazonía peruana.

Documentos adicionales recibidos

Con fecha 17 de enero de 2025, a solicitud nuestra, la Comisión recibió copia del Acuerdo de Caducidad suscrito entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Concesionaria Hidrovía Amazónica S.A. – COHIDRO.

Con fecha 2 de abril de 2025, a solicitud nuestra, el Ministerio del Ambiente, remitió el Anexo 1 del Informe N° 00060-2025-MINAM/VMDERN/DGOTGIRN referido al Proyecto de Ley N° 8667/2024-CR "Ley declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Ucayali, tramo Pucallpa-confluencia con el río Marañón". Sin embargo, no contiene mayor elemento de análisis pues se menciona que el Instituto de Investigaciones de la Amazonía Peruana – IIAP, organismo adscrito al Ministerio del Ambiente no es competente para emitir opinión respecto del citado proyecto.

Asimismo, con fecha 05 de mayo de 2025, a solicitud nuestra, la Comisión recibió del Ministerio de Transportes y Comunicaciones un listado de documentos que fueron citados en el Informe N° 0168-2024-MTC/18.03. En tal sentido se recibieron los siguientes documentos:

- Informe N° 2920-2024-MTC/19.02 de fecha 30 de setiembre de 2024, de la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes que contiene la opinión respecto del Proyecto de Ley N° 8667/2024-CR.

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITURIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

- Carta N° 0157-2021-GG-COHIDRO de fecha 20 de mayo de 2021, suscrito por el Concesionario Hidrovía Amazónica S.A. mediante el cual solicita la caducidad de la concesión por mutuo acuerdo.
- Informe N° 3333-2023-MTC/19.02 de fecha 24 de octubre de 2023, suscrito por la Dirección de la Inversión Privada en Transportes que contiene el informe de sustento de los términos del proyecto de Acuerdo de Caducidad del Contrato de Concesión por mutuo acuerdo.
- Oficio N° 0029-2024-PD-OSITRAN de fecha 1 de febrero de 2024, suscrito por OSITRAN mediante el cual se emite opinión previa al proyecto de Acuerdo de Caducidad Contrato de Concesión "Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón."
- Informe Conjunto N° 0011-2024-IC-OSITRAN de fecha 1 de febrero de 2024 suscrito por OSITRAN que contiene la emisión de opinión previa al proyecto de Acuerdo de Caducidad Contrato de Concesión "Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón."
- Informe N° 0679-2024-MTC/19.02 de fecha 8 de marzo de 2024, suscrito por la Dirección de Inversión Privada en Transportes, que contiene el informe de sustento de los términos del proyecto de Acuerdo de Caducidad del Contrato de Concesión por mutuo acuerdo.
- Informe N° 0483-2024-MTC/08 de fecha 26 de marzo de 2024, suscrito la Oficina General de Asesoría Jurídica que contiene el proyecto de Acuerdo de Caducidad del Contrato de Concesión del Proyecto "Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón."
- Informe N° 1135-2024-MTC/08 de fecha 8 de julio de 2024, suscrito por la Oficina General de Asesoría Jurídica, mediante el cual remite el proyecto de Acuerdo de Caducidad del contrato de concesión del Proyecto "Hidrovía Amazónica: ríos Marañón y Amazonas, tramo Saramiriza-Iquitos-Santa Rosa; río Huallaga, tramo Yurimaguas – confluencia con el río Marañón; río Ucayali, tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón."
- Informe N° 2570-2024-MTC/19.02 de fecha 29 de agosto de 2024, suscrito por la Dirección de Inversión Privada en Transportes, que contiene el informe de levantamiento de observaciones formuladas por la OGAJ en relación al proyecto de Acuerdo de Caducidad del contrato de concesión por mutuo acuerdo.

V. Análisis costo beneficio

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

V.1 Costos

Tratándose de una ley declarativa no genera por sí misma gastos al erario nacional. El presupuesto estará considerado al momento que el Poder Ejecutivo decida poner en marcha el proyecto. Asimismo, debe tenerse presente lo señalado por el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos en la Consulta Jurídica N° 24-2028-JUS/DGDNCR, en donde estableció que *"las normas declarativas no generan impacto económico en el presupuesto estatal, debido a que no imponen ninguna obligación jurídica, y la inobservancia en el cumplimiento de estas leyes, no genera, per se, ningún tipo de responsabilidad."*

Queda en el ámbito del Poder Ejecutivo priorizar la ejecución del proyecto, desarrollar los estudios de preinversión, determinar los niveles de inversión, así como asignar los presupuestos para estos.

V.2 Beneficios

El Poder Legislativo deja constancia al Poder Ejecutivo de la necesidad de promover las inversiones y ejecutar proyectos de gran envergadura en la selva del país, lo que conllevará a nuevas inversiones en infraestructura marítima en los departamentos con sedes fluviales, incremento del empleo local, dinamización de la economía local, generando un círculo virtuoso económico y social.

Además, la nueva infraestructura fluvial puede permitir a futuro el desarrollo del transporte multimodal e incorporar al cabotaje como nueva actividad de transporte en la economía, ello en concordancia con el PNSILT al 2032, según el cual, en el largo plazo, se espera los siguientes beneficios:

- Beneficio a todas las familias del país reduciendo el costo de la canasta familiar
- Mas de 1.7 millones de empresas beneficiadas a nivel nacional
- Reducción de costos en transporte y distribución de 26.4% a 13.8% mediante la implementación del PNSILT al 2032
- Reducción de la distancia total recorrida en kilómetros por el transporte de carga del país en 28.4%, reducción de los costos operativos del transporte y reducción de la emisión de CO2
- Cierre de brechas en infraestructura y servicios logísticos a través de la ejecución del PNSILT por más de S/ 92 mil millones en base a 22 Programas de Actuaciones.⁶⁷

La ley busca acelerar el crecimiento portuario fluvial, mejorar las condiciones de transporte local, dinamizar e impulsar el crecimiento económico local, generar empleo local, atraer inversiones, reducir costos logísticos, mejorar la conectividad de los pueblos originarios, con estricto respeto de los derechos de las comunidades indígenas u originarias y cumpliendo con la normativa en materia ambiental vigente.

VI. Conclusión

⁶⁷ <https://www.investinperu.pe/dsi/vias-que-conectan/pdf/PPT-PLAN-NACIONAL-MTC.pdf>



Firmado digitalmente por:
FLORES RAJIRE Alex Randu
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/06/2025 11:57:59-0500

Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"



Firmado digitalmente por:
TRIGOSO REATEGUI Cheryl
FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 30/06/2025 10:18:58-0500



Firmado digitalmente por:
ESPINOZA VARGAS Jhaec
Darwin FAU 20181740126 soft
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 27/06/2025 15:30:12-0500

DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITUTIVO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA-CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA

Por lo expuesto, la Comisión de Transportes y Comunicaciones de conformidad con el literal b) del artículo 70 del Reglamento del Congreso de la República, recomienda la **APROBACIÓN** del Proyecto de Ley 8667/2024-CR, con el siguiente **TEXTO SUSTITUTIVO**:

LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA – SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA-CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA-CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONÍA PERUANA

Artículo único. Declaración de interés nacional y necesidad pública

Se declara de interés nacional y necesidad pública la construcción e implementación de una Hidrovía en el tramo Yurimaguas - Nauta - Santa Rosa sobre los ríos Huallaga, Marañón y Amazonas, en el tramo Pucallpa – confluencia con el río Marañón sobre el río Ucayali y en el tramo Saramiriza – confluencia con el río Huallaga sobre el río Marañón, en la Amazonía peruana, a fin de mejorar las condiciones de navegabilidad en las citadas vías fluviales, asegurar una navegación segura y eficiente, acelerar el crecimiento portuario fluvial, dinamizar e impulsar el crecimiento económico local, generar empleo local, atraer inversiones y reducir los costos logísticos.

Las intervenciones vinculadas al proyecto de hidrovía se ejecutarán siempre que exista factibilidad técnica, económica, ambiental, social, cultural y judicial, desarrollando el proceso de consulta previa según lo establecido en la Ley 29785, Ley del derecho a la consulta previa de los pueblos indígenas u originarios y su reglamento, y cumpliendo con la normativa en materia ambiental vigente, con el fin de respetar los derechos colectivos de los pueblos indígenas, con enfoque intercultural y de género, con adecuados procesos de difusión y socialización con cada uno de los actores involucrados, con estricto respeto a la dinámica fluvial de cada uno de los ríos intervenidos, previniendo futuros impactos y realizando un manejo adecuado de los ya identificados.

Salvo mejor parecer.
Dase cuenta.
Sala de la Comisión.

Lima, 16 de junio de 2025.



Firmado digitalmente por:
PORTALATINO AVALOS Kelly
Roxana FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/06/2025 12:18:51-0500



Firmado digitalmente por:
OLIVOS MARTINEZ Leslie
Vivian FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/06/2025 10:52:31-0500



Firmado digitalmente por:
PORTERO LOPEZ Hilda
Marleny FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/06/2025 12:08:28-0500



Firmado digitalmente por:
INFANTES CASTAÑEDA Ivry
Biana FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 27/06/2025 12:40:10-0500



Firmado digitalmente por:
CHACON TRUJILLO Nilza
Ivry FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/06/2025 14:07:15-0500



Firmado digitalmente por:
PAREDES FONSECA Karol
Ivett FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/06/2025 15:26:33-0500



Firmado digitalmente por:
BELLIDO UGARTE Guido FAU
20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/06/2025 14:50:37-0500



Firmado digitalmente por:
ACUNA PERALTA Segundo
Hector FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/06/2025 15:38:51-0500



Firmado digitalmente por:
DOROTEO CARBAJO Raul
Felipe FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 24/06/2025 16:59:09-0500



Firmado digitalmente por:
ZEBALLOS APONTE Jorge
Arturo FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 25/06/2025 17:17:34-0500



Firmado digitalmente por:
ECHEVERRIA RODRIGUEZ
Hamlet FAU 20181740126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 28/06/2025 16:36:49-0500

CONSEJO DIRECTIVO DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima, 19 de Agosto de 2021

Al orden del día



.....
JAIME ABENSUR PINASCO
Director General Parlamentario
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

MP Dictámenes

De: Aplicaciones Congreso
Enviado el: martes, 1 de julio de 2025 16:15
Para: Amilcar Fidel Cabezas Solis; mp.interno
Asunto: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes
Datos adjuntos: 896151a50bc337ed3e47f3ba7ae6cc72.pdf

[Solicitante]: acabezas@congreso.gob.pe

[Asunto]: Mensaje Usuario Interno - Dictámenes

[Mensaje]: DICTAMEN POR UNANIMIDAD RECAÍDO EN EL PROYECTO DE LEY 8667/2024-CR QUE PROPONE CON TEXTO SUSTITURIO UNA LEY QUE DECLARA DE INTERÉS NACIONAL Y NECESIDAD PÚBLICA LA CONSTRUCCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE UNA HIDROVÍA EN EL TRAMO YURIMAGUAS – NAUTA- SANTA ROSA SOBRE LOS RÍOS HUALLAGA, MARAÑÓN Y AMAZONAS, EN EL TRAMO PUCALLPA -CONFLUENCIA CON EL RÍO MARAÑÓN SOBRE EL RÍO UCAYALI Y EN EL TRAMO SARAMIRIZA – CONFLUENCIA CON EL RÍO HUALLAGA SOBRE EL RÍO MARAÑÓN, EN LA AMAZONIA PERUANA. SE DEJA CONSTANCIA, SE ACORDO LA DISPENSA DE APROBACION DEL ACTA PARA PODER EJECUTAR LOS ACUERDOS APROBADOS.

[Fecha]: 2025-07-01 16:14:43

[IP]: 192.168.10.219

Su mensaje ha sido recibido.

Por favor, **NO responda a este mensaje**, es un envío automático de una cuenta no supervisada.