

GUÍA DE MANEJO AMBIENTAL DE CORREDORES DE TRANSPORTE VIAL

CONTENIDO

1. INTRODUCCION	1-2
1.1 Los Corredores Viales como parte del Comercio Regional	1-2
1.2 El tema del manejo ambiental de los Corredores Viales	1-3
1.2a La información ambiental	1-3
1.2b Falta de conciencia en instituciones públicas	1-4
1.2c Aplicación de métodos y procedimientos estándares	1-4
1.2d Ausencia de diagnósticos globales	1-5
1.2e Debil participación dela comunidad en Proyectos Viales	1-5
1.3 La actitud de los paises	1-6
1.3a Los procesos de transformación económica	1-6
1.3b La necesidad de realizar reformas	1-7

1.0 INTRODUCCION

1.1 Los Corredores Viales como parte del Comercio Regional

001 Para consolidar su economía y conquistar un lugar de importancia en la economía globalizada, América Latina necesita hacer importantes inversiones en infraestructura. Los países de la Región sufren de carencias en sectores claves, tanto para el despeque de sus economías, como para enfrentar, en las mejores condiciones posibles, la eventual conformación de una Area de Libre Comercio de las Américas (ALCA).

002 Para poner en producción el continente en condiciones competitivas, hace falta:

* *Desarrollar los recursos subutilizados* que se encuentran en las áreas interiores de cada país.

* *Posibilitar su salida a los mercados internacionales* más importantes, como los del Sudeste Asiático, la Unión Europea y Norteamérica.

Atlántico * *ofrecer alternativas competitivas para comercializar, conectando los océanos y Pacífico* a través de Corredores de Exportación Terrestres y/o Multimodales.

003 Para ello es necesario contar con redes de circulación poderosas y bien diseñadas, capaces de acercar los avances tecnológicos y las capitales a las áreas de producción, a la vez que poder ofrecer alternativas de accesibilidad a mercados regionales, nacionales e internacionales, donde es posible realizar una comercialización variada y eficiente de productos.

004 Los **Corredores de Exportación** son en la actualidad concebidos como ejes de desarrollo productivo, a la par que vías de penetración para regiones de variada geografía, que durante mucho tiempo han estado marginadas parcialmente de los mecanismos de la producción y el comercio internacional.

005 Este esfuerzo se ve también como una posibilidad concreta para integrar a una multitud de **grupos sociales dispersos y marginados**, en los beneficios de la educación, la cultura, la salud y el bienestar general, ya que los Corredores son también vías para acceder con mayor facilidad y frecuencia a centros urbanos, de complejidad diferenciada que contienen estas ventajas comparativas. Junto con el extraordinario avance y difusión de las mejoras en las comunicaciones, los Corredores de Transporte son los elementos dinamizadores que facilitan un proceso creciente de mejora de la calidad de vida para los países de América Latina en su conjunto.

006 La transformación de la demanda por transporte en América Latina está asociada con los **Corredores Comerciales**, fenómenos que aparecen cuando el comercio adquiere dimensiones de tal magnitud y tales exigencias que las economías de escala se hacen presentes en cada función y actividad del sistema. En ellos, deben existir *economías de cobertura, confianza en los servicios, itinerarios eficientes y competitividad*, todos estos elementos de base para la permanencia de los agentes en el sistema.

“ Un corredor internacional de comercio puede ser construido por una industria o por el intercambio comercial de muchas industrias entre países y/o entre áreas económicas. Así existen, por ejemplo, corredores de comercio internacional entre las grandes potencias: Japón, los NIE (en Asia), Norteamérica y Norte de Europa. Ejemplos de industrias que han creado sus propios corredores son: los jugos concentrados de naranja de Brasil, la fruta fresca chilena a la costa este de EEUU, y varios otros a nivel internacional (muebles de Taiwan a la costa oeste de EEUU)”¹

¹ - Escobar Luis: Globalización de los mercados internacionales y su impacto en la demanda por transporte en la región. En Seminario Interamericano de infraestructura de transporte como factor de integración. DDRMA-OEA, Washington D.C.USA, 1995, pag. 390

007 Estos Corredores Comerciales están vinculados a diferentes componentes:

“Según la definición empleada por la CEPAL (1992), un corredor es un concepto que integra cuatro componentes:

- * Normas y prácticas comerciales y financieras.
- * Exigencias gubernamentales.
- * Infraestructura , vehículos, equipos e instalaciones.
- * Actores”.²

008 Estos componentes interactúan entre sí y además, el nivel de desarrollo, las características, la competitividad y las ventajas que ofrecen cada uno de ellos, son los elementos que pueden generar ajustes en el comportamiento del Corredor. Por otro lado, existe una relación muy estrecha entre los Corredores Comerciales y la **Red Fundamental de Transporte, ya que estas redes de infraestructura son el asiento de los movimientos y flujos del corredor comercial.**

009 En consecuencia, en el contexto de la economía globalizada de competencia internacional que nace en América Latina, la **oferta de transporte** debe adecuarse a las demandas del comercio y de la producción, sirviendo a la Región como parte de una red global. Requiere de empresas grandes, o bien alianzas estratégicas, entre empresas para operar estas macro-redes de abastecimiento, distribución, con experiencia y recursos suficientes. Requiere así mismo de grandes inversiones, tanto en construcción como en mantenimiento y en mejoras constantes de las redes, ya que cada actividad productiva se asociará, en cada momento de su desarrollo, a aquellos Corredores de Transporte que le ofrecen ventajas competitivas. Estos Corredores concentran sobre ellos los flujos del comercio local, regional, nacional e internacional a través de las diferentes redes viales, ferroviarias, fluviales, marítimas, que convergen sobre ellos.

010 En este conjunto, los **Corredores Viales** que sirven de sustento geográfico y funcional, cumplen un papel desencadenante en la configuración y transformación de los países de América Latina, además de constituir un instrumento estratégico para los planes de integración de los Mega-Bloques latinoamericanos (Mercosur, Pacto Andino, entre otros). Además, son responsables de canalizar más del 70 % del comercio general del continente.

1.2 El Tema del Manejo Ambiental de los Corredores Viales

011 El trazado de los Corredores Viales latinoamericanos plantean fuertes desafíos desde el punto de vista ambiental. En una primera etapa, se puede observar en todos los países la necesidad de superar los cuadros de pobreza del continente, situación que los lleva a priorizar y a evaluar con más profundidad las ventajas económicas que acompañan a los proyectos.

012 Sin embargo, en los niveles nacionales y regionales, a poco de poner en funcionamiento los grandes caminos, además de las ventajas previstas, comienzan a aparecer costos públicos y privados no calculados que provienen del mal manejo de las áreas atravesadas por el Corredor, áreas que comienzan a cambiar en su estructura y funcionamiento como consecuencia de las nuevas condiciones de accesibilidad.

013 En muchas oportunidades - como ya se ha comprobado en algunos corredores brasileros y argentinos - las dificultades de circulación a causa de problemas de amenazas naturales, tecnológicas y humanas, se traducen en costos marginales muy elevados que causan que los gobiernos y los operadores privados tomen medidas coyunturales y de corto alcance para mejorar la situación con rapidez. Pero de tanto repetirse las situaciones e incrementarse las pérdidas, se **toma conciencia de la necesidad de invertir para reducir estos riesgos a niveles asimilables**. Es así que ya en América Latina aparece una cierta preocupación por los temas ambientales en los Corredores Viales y no solamente - como hasta ahora- una simple necesidad

² - Ibidem pag. 427

de cumplir con requisitos explícitos de insertar el manejo ambiental en los proyectos viales para conseguir fondos de inversión por parte de los organismos internacionales.

014 Cuando se comienza a trabajar en estos temas, aparecen también un conjunto de **dificultades** para incluir el *Manejo Ambiental y la Reducción de la Vulnerabilidad* en los Corredores Viales, que limitan la respuesta de los países y sus respectivos organismos públicos y privados. Entre las dificultades más importantes que se observan a nivel de los proyectos analizados en la Bibliografía Anotada, y de otros puestos en marcha en diferentes países, con aportes de los gobiernos nacionales, se puede listar las siguientes:

1.2a La información ambiental es pobre y a veces inexistente.

015 Aún cuando en algunos países se han realizado estudios regionales importantes con el apoyo de organismos internacionales - sobre todo cuando se plantea la necesidad de proteger y/o conservar áreas vírgenes o mejorar la gestión de áreas de vida silvestre muy ricas (OEA, ONU, BM, BID, etc) - la mayor parte de la información ambiental disponible en los países está dispersa, fraccionada, incompleta y casi siempre preparada con criterios de selección y de organización dispares. Prácticamente en ningún caso se tiene en cuenta, en forma integrada al tema ambiental, la información sobre peligros naturales, tecnológicos o de organización humana que permitirían evaluar la vulnerabilidad y calcular el riesgo para las nuevas inversiones viales.

016 Esta situación es la que lleva a la necesidad de prever y destinar **en cada proyecto vial**, una partida para evaluar los impactos a través de la elaboración de los EIAs, ya que los países no cuentan con bases de datos actualizadas y confiables que puedan ser consultadas para el diseño de los proyectos de Corredores Viales. En consecuencia, los EIAs frecuentemente son los únicos documentos disponibles para el diseño de los Corredores. Por otro lado, por razones económicas, los estudios del EIA se desarrollan dentro del proyecto casi exclusivamente para el área de impacto directo, dando una visión **imperfecta e incompleta** de las respuestas ambientales y sociales que se pueden esperar del área del impacto indirecto en el mediano y largo plazo.

017 En consecuencia, se hace muy difícil realizar el cálculo de los riesgos previsibles que acompañarán al proyecto una vez que éste se ponga en marcha; y es de esperar que los mismos se presenten como costos no previstos, que se incorporarán al costo de transporte de las empresas (cierre de corredores por grandes nevadas, por lluvias torrenciales, por rotura de puentes, etc), a las empresas aseguradoras (pérdidas de cargas, de vidas, etc) y a veces, se distribuyen en el conjunto social cuando son muy altos (pérdidas por inundaciones, por terremotos, etc); incluso, algunos costos ambientales a veces son irrecuperables (pérdidas de aguas potables, de suelos fértiles, de comunidades autóctonas, etc).

1.2b Falta de conciencia en las instituciones públicas de la necesidad de incorporar estos temas en los programas de gobierno.

018 Las políticas ambientales y de reducción de la vulnerabilidad están generalmente fuera de los planes generales del Estado a nivel operativo, **aisladas funcionalmente de las políticas de Ordenamiento Territorial y de Planificación General** (en los países donde estas preocupaciones existen). Los lineamientos ambientales sí aparecen a nivel de cada uno de los proyectos de inversión, pero como una exigencia necesaria para acceder a los préstamos internacionales.

019 En los organismos públicos se advierte además la **escasa presencia de equipos multidisciplinarios** que puedan elaborar un contexto de referencia para el manejo ambiental de los nuevos corredores. Los profesionales han emigrado hacia la actividad privada, movidos por la falta de estímulos de la administración pública para retenerlos. De allí que incluso los EIAs no pueden ser elaborados por las agencias públicas, y por ende, no están disponibles tampoco para los proyectos viales.

020 Por otro lado, si bien la mayor parte de los países de América Latina disponen de oficinas nacionales y regionales que podrían evaluar la vulnerabilidad (oficinas de defensa civil, de protección civil, etc), éstas solo están diseñadas para **atender las emergencias**. Por lo tanto, es allí donde se elaboran los planes de contingencia, se establecen los mecanismos de alerta, de vigilancia, y se diseñan las campañas educativas, etc, para brindar socorro y para mejorar la respuesta de la población. Pero en muy pocas de ellas se hacen estudios sistemáticos para definir los tipos de peligros, las áreas vulnerables, mapas de riesgo, etc, que podrían servir de base para el diseño de los proyectos de Corredores Viales.

021 Esta situación pone en evidencia a través de los proyectos y experiencias analizadas que - a pesar de los grandes esfuerzos realizados en este campo - se mantienen vigentes en muchos ámbitos de América Latina las limitaciones ya analizadas en detalle en el Capítulo 2, en el tema *Limitaciones y Políticas Recomendadas para la Reforma de la Administración Ambiental*. En consecuencia, también está vigente para muchos países la necesidad de instrumentar las **reformas en las agencias de transport** aconsejadas en el mismo Capítulo.

1.2c Aplicación de métodos y procedimientos estándares generalizados

022 Estos procedimientos se aplican a todos los estudios ambientales de corredores viales de la misma manera, sin diferenciar los procesos específicos de cada ambiente y por ende, los tipos de respuestas previsible. Se puede observar que en todos los proyectos evaluados se presenta una estructura de organización homogénea en el estudio ambiental, usando los mismos conceptos para tratar ambientes diferentes. Esto revela que en los proyectos prevalecen **objetivos macroeconómicos**, vinculados con la disponibilidad o existencia de ciertos recursos, un flujo de beneficios, una asignación por el uso de la tierra, incentivos para invertir en determinadas actividades, etc., que a veces tienen incidencia directa negativa sobre el ambiente o bien disminuyen el efecto de las políticas ambientales en el mediano plazo.³

023 Los estudios ambientales de detalle en América Latina señalan con claridad la **especificidad de algunos procesos, la configuración especial de ciertos ecosistemas, su diferente nivel de asimilación de impactos, etc.**, y como consecuencia, la imposibilidad de manejarlos con las mismas herramientas. No es lo mismo tratar un ambiente desértico, una zona selvática un sector de montaña o una zona urbana densa, particularmente en el diseño del estudio, en la composición del equipo de profesionales, en los aspectos a tener en cuenta y sobre todo, en las políticas ambientales y los costos operativos. La situación se acentúa si se tiene en cuenta la **longitud** de algunos Corredores - que superan generalmente los 500 km - y la **heterogeneidad y dimensiones de los ambientes naturales** que conectan el mismo corredor, tanto a nivel de **ecosistemas** como de **políticas** para su tratamiento. Si tomamos como ejemplo el corredor Arica-Santa Cruz- Sao Paulo, podemos observar que a través de sus más de 2.000 km, conecta a los ambientes de tres países con diferentes estructuras legales, desiertos costeros, ambientes de alta montaña, zonas de selvas tropicales, mesetas deforestadas, áreas urbanas muy densas, zonas mineras, zonas agrícolas, zonas industriales, zonas de reservas indígenas, etc. Cada una de ellas constituye en sí misma, por sus dimensiones, un conjunto heterogéneo de **impactos y respuestas ambiente-corredor, corredor- ambiente**, y un conjunto heterogéneo de políticas nacionales y locales para su manejo, que meritan estudios especiales para prever con cierta certeza su comportamiento, una vez construido el corredor. Aquí se impone una dialéctica muy dinámica entre la introducción de las dimensiones ambientales en el desarrollo de los Corredores Viales a nivel macroeconómico, y la necesidad de formular estrategias ambientales y de recursos naturales a nivel nacional y local.

1.2d Ausencia de diagnósticos ambientales globales nacionales, regionales y locales, que permitan contextualizar los proyectos de los Corredores Viales y , en consecuencia, los EIAs que se elaboran en cada caso.

024 A pesar que los estudios ambientales están ampliamente difundidos en los diferentes países de América Latina, es difícil encontrar programas que evalúen en forma sistémica el ambiente de cada país y sean capaces de seleccionar ambientes críticos o vulnerables para su manejo. El avance de los procesos de integración hace que estos aspectos comiencen a ser tenidos en cuenta y se trabaje rápidamente en ello. Como ejemplos podemos ofrecer los estudios realizados por:

³ - "Las políticas macroeconómicas no son neutrales desde el punto de vista espacial del desarrollo. Por el contrario, suelen generar importantes modificaciones espaciales, como ocurre , por ejemplo, con las políticas que modifican los patrones de empleo y migración, o la localización y grado de concentración urbana o rural de las industrias. Considerar esta dimensión espacial del desarrollo sustentable es fundamental para la gestión y el mejoramiento del medio ambiente. Basta recordar al respecto el enorme impacto de la construcción de carreteras en el avance de la frontera agropecuaria y del mejoramiento de los sistemas de transporte urbano en el crecimiento de las ciudades". CEPAL: El desarrollo sustentable. Transformación productiva, equidad y medio ambiental. ONU, Santiago de Chile, 1991.pag 40.

* El **Instituto de Estudios Ambientales** de la Pontificia Universidad Católica de **Perú** (IDEA-PUCP), con el patrocinio del Gobierno Nacional para mejorar la gestión ambiental del país.

*La **Red de Desarrollo Sostenible (RDS) de Bolivia**, integrada por miembros institucionales de todos los niveles, organizaciones no gubernamentales, instituciones académicas, y agencias de cooperación internacional, que integran un sistema de comunicación para el desarrollo sostenible. Entre estas instituciones se encuentra el **Ministerio de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente** del Gobierno de Bolivia, que tiene a su cargo la elaboración de diagnósticos ambientales nacionales, globales, y sectoriales y el **Centro de Documentación e Información (CEDIB)** de Bolivia, que tiene entre sus grupos temáticos el de Ecología, Medio Ambiente y Desarrollo, y el de Catástrofes Naturales, cuyos resultados se publican en la Revista "Medio Ambiente y Desarrollo" del citado organismo.⁴

1.2e Débil participación de la comunidad en los procesos de definición de proyectos de Corredores Viales.

025 En realidad la participación comunitaria es débil en todo lo que se refiere a toma de decisiones: está poco estructurada y motivada, y funciona de una manera irregular y discontinua. Esta situación está vinculada con la debilidad de los **programas educativos** y la reciente **apertura** de algunos gobiernos nacionales y locales para reconocer la necesidad de trabajar con los estamentos sociales organizados. Si bien es cierto se puede registrar un fuerte movimiento social en América Latina estimulado por organismos internacionales, los esfuerzos están orientados en esta primera etapa en forma dominante hacia la superación de la pobreza y la activación de los recursos humanos subutilizados en cada sistema nacional. Las actividades agrícolas, la identificación de áreas con carencias especiales, la atención de la salud y el acceso a la educación y la vivienda son motivos prioritarios para la organización social en la mayor parte de Latinoamérica.⁵ Los temas ambientales aparecen **vinculados** con ellos, pero se dan solo ocasionalmente instancias de participación en la elaboración de los proyectos viales, que están reservados como temas a las agencias públicas y las empresas privadas que participan en las licitaciones. En estos casos, la comunidad es vista como un mero receptor de los proyectos y de sus beneficios a mediano plazo, pero participa debilmente en el diseño de los programas. Se puede verificar, en algunos casos, que se llega a instancias de consulta pública pero no más allá.

026 Las dificultades detalladas hasta aquí son aquellas **comunes al conjunto de los países** comprometidos en el desarrollo de los proyectos de Corredores Viales; pero también pueden llegar a presentarse otros - vacíos legales, desorganización institucional, etc - que llevan a plantear problemas muy importantes no solo de diseño de los proyectos sino sobre todo de funcionamiento y de dinámica de los impactos que los mismos provocarán en el mediano y largo plazo.

1.3 La Actitud de los Países

027 ¿Cómo están trabajando los países para superar estas dificultades e introducir los temas de manejo ambiental sustentable y reducción de la vulnerabilidad en los Corredores Viales?

028 En primera instancia, es necesario reconocer que los procesos de integración han precipitado la toma de conciencia sobre la necesidad de realizar **reformas dentro de un marco de estabilidad, participación y progreso**. *"El punto de equilibrio para estas reformas depende de la forma en que cada país resuelva aspectos tales como participación, asociación, concertación y consenso para el desarrollo."*⁶ Pero estos no son procesos fáciles de conducir, teniendo en cuenta que requieren de un periodo de tiempo razonable para ser realizados. Por otro lado, también es necesario poner de relieve que la administración del ambiente y su gestión eficiente depende de diferentes factores y de un proceso que comprende etapas vinculadas con:

⁴ - SDNP: Integrando la comunicación con la información. PNUD, MDSMA, Bolivia, 1995.

⁵ - I.A.F.: 1996. En resumen. Del 1 de octubre de 1995 al 30 de setiembre de 1996. Fundación Interamericana, Virginia USA, 1996.

⁶ - CEPAL: Instituciones y desarrollo sustentable. En El Desarrollo Sustentable. Transformación.... Op.Cit. pag100.

- El aumento sustantivo de la información necesaria para la toma de decisiones.
- El mejoramiento de la capacidad de diseño y evaluación de los programas de desarrollo de cada país.
- El fortalecimiento de organismos de educación, capacitación e investigación.

1.3a Los Procesos de Transformación Económica

029 Se encuentran en un nivel de desarrollo muy desequilibrado dentro de los diferentes países de América Latina⁷; hay todavía muchos temas pendientes y problemas sin resolver. En consecuencia, el tratamiento del ambiente y de la reducción de la vulnerabilidad de Corredores Viales dependerá en gran medida de los *avances y evolución* que tengan los países hacia estos temas. Así también de las *herramientas* que cada uno diseñe, desde el punto de vista legal, institucional, ambiental y social, para enfrentar las decisiones del desarrollo de sus respectivos territorios (*insertar Archivo ESCOR1.doc: Cuadro ???*).

030 En el contexto de los **Mega-Bloques** - Mercosur, Pacto Andino, etc - es posible que se encuentre el marco adecuado para avanzar más rápidamente, en la medida que las ventajas competitivas ofrecidas por los **grandes proyectos de infraestructura vial** - donde convergen intereses empresariales, estatales, locales e internacionales - exigen esfuerzos de todos los países miembros y sus respectivas sub-regiones, para superar las limitaciones y funcionar en forma eficiente en el nuevo modelo económico y territorial, aprovechando las ventajas competitivas que se ofrecen.

1.3b La Necesidad de Realizar Reformas

031 Si comparamos el análisis de las políticas y los lineamientos de planificación recomendados para la gestión de corredores viales, con lo que realmente ocurre en América Latina cuando se diseñan y ponen en marcha los proyectos de Corredores, es posible advertir que hay un extenso y complejo camino que recorrer para lograr el objetivo del Desarrollo Sustentable y la Reducción de la Vulnerabilidad.

032 Es evidente también que algunos países y determinadas agencias y operadores han comenzado a transitarlo y su experiencia indica que es necesario introducir **cambios importantes en las modalidades de gestión de los Corredores Viales**. Al sintetizar las transformaciones que aparecen como principales, se señala que las mismas tendrían que tener en cuenta las que se listan a continuación:

1 - Definir, con la mayor precisión posible, las áreas de impacto del proyecto vial, especialmente la área de *impacto indirecto*, con carácter obligatorio.

2 - Incorporar los *diagnósticos ambientales* locales, regionales y nacionales disponibles para identificar con ellos los ambientes y ecosistemas significativos que atravesará el Corredor Vial, definiendo con claridad los procesos residentes en ellos y las respuestas diferenciadas y posibles de esperar con la activación del Corredor. Contextualizar en ellos el EIA que surja del estudio del Corredor.

3 - *Ampliar, mejorar y profundizar la información ambiental* ya elaborada, a través de trabajos de campo o relevamientos en agencias públicas y privadas, incluyendo los datos sobre peligros naturales, tecnológicos y de organización humana, con efectos históricamente probados, ciclos de recurrencia y magnitud, para elaborar con ellos la cartografía especial necesaria; en particular, los mapas de peligros múltiples, de instalaciones críticas y de riesgos.

4 - Definir con claridad los *vacíos de información* existentes y los diagnósticos todavía no realizados pero necesarios para orientar y estimular la producción del Sector de Ciencia y Técnica de la región de influencia del Corredor.

5 - Elaborar *definiciones comunes* - ya sea a nivel nacional, regional y local - para homogeneizar

⁷ - Gray de Cerdán, N: Integración en América Latina .Hacia un solo espacio económico? Fundación General de la Universidad Complutense, Cooperación Internacional, Madrid , España, 1997.pag 10.

los conceptos que serán utilizados en el proyecto, elaborando diccionarios y/o manuales, que permitan superar el problema de reemplazo de profesionales, incorporación de agentes nuevos, o cambios de administración.

6 - Reunir la *información del proyecto en bases de datos* - en la medida de lo posible geo-referenciadas - en formatos compatibles con los del país y/o la región. En los proyectos internacionales, prever un formato que sea migrable a los que existen en cada uno de ellos. Prever en todos los casos en qué agencias o ámbitos serán depósitos de la información del proyecto.

7 - Establecer *relaciones dinámicas entre agencias* de transporte, empresas, usuarios, ONGs , etc, para conocer mejor las nuevas demandas, los perfiles de expectativas comerciales, los nuevos tipos de productos que se desplazarán por el corredor, tipos de servicios requeridos, y nuevos componentes turísticos para evaluar el impacto del corredor una vez puesto en funcionamiento.

8 - Establecer relaciones e interés en el proyecto al Sector de Ciencia y Técnica y ONGs ambientalistas, para captar e introducir *ideas y tecnologías - de uso eficiente y adaptadas a la naturaleza de la región/es* - en el manejo ambiental y la reducción de desastres y/o impactos negativos que puedan derivar del proyecto.

9 - Fortalecer la formación de *equipos interdisciplinarios y multisectoriales* desde las etapas de diseño hasta las de postevaluación del proyecto.

10 - Vincularse con las agencias de Ordenamiento Territorial, Ordenamiento Ambiental y/o Planificación del Desarrollo de las distintas jurisdicciones para *integrar los objetivos del proyecto del Corredor con los objetivos de programas vigentes*, o bien, con finalidades esbozadas en forma implícita o explícita.

11 - Identificar los *vacíos legales e institucionales* que - en las distintas jurisdicciones y regiones - puedan limitar el desarrollo del corredor; así como también las normas legales que existen y que todavía no han sido aplicadas.

12 - *Identificar los actores del proceso*, tanto a nivel público, privado, y social, para evaluar a qué nivel de concientización y responsabilidad se encuentran frente a un proyecto. Mantener con ellos una fuerte *corriente de información recíproca* para captar y evaluar en forma permanente sugerencias, ideas, usos, costumbres y respuestas culturales.

13 - *Evaluar el conjunto de programas y planes de desarrollo* macro y micro económicos previstos en la zona de impacto indirecto del Corredor, y el impacto que producirá el Corredor sobre ellos, para combinar acciones ambientales y reducir los costos operativos.

14 - Estimular a las agencias, los diferentes operadores y a la comunidad en general, a *informarse, concientizarse y capacitarse*, para lograr una gestión ambiental eficiente y una reducción de la vulnerabilidad, minimizando los costos no deseados. Hacer uso para ello de los *medios de difusión (prensa, radio, televisión, etc.)*, *seminarios, cursos especiales*, etc., y no solamente de las audiencias públicas, para hacer conocer los objetivos e impactos que producirá el Corredor Vial.

15 - Si los aspectos definidos en los *ítems 2, 3, 5, 10 y 11 no existen* en la región, no están completos o son de validez dudosa, deberían definirse sub-programas en el diseño del proyecto del Corredor - con periodos cortos de ejecución - para producir los resultados mínimos e indispensables para el manejo del proyecto. Pero sobre todo, para dejar iniciado un camino para que *éstos temas sean tomados y perfeccionados por las diferentes agencias locales, regionales o nacionales, en el mediano plazo*.

Estas observaciones y sugerencias deberían ser recogidas junto con muchas otras, en una reflexión conjunta y sobre todo en un esfuerzo para colaborar en la formulación de un *Plan Hemisférico para el Manejo de los Corredores Viales*.