



Aportes al proyecto de Reglamento de Participación Ciudadana en Asuntos Ambientales del Sector Transportes

Agosto 2026



Aportes al proyecto de Reglamento de Participación Ciudadana en Asuntos Ambientales del Sector Transportes



Autores: Vera Morveli, Bryan Jara y Wendy Ancieta

Edición: Sociedad Peruana de Derecho Ambiental

Foto de portada: Vico Mendez / SPDA

Diagramación: Luz Guzmán

Cita sugerida:

Morveli, V.; Jara B.; y Ancieta, W. (2026). *Aportes al proyecto de Reglamento de Participación Ciudadana en Asuntos Ambientales del Sector Transportes*. Lima: SPDA.

Se prohíbe la venta total o parcial de esta publicación, sin embargo, puede hacer uso de ella siempre y cuando cite correctamente a los autores.

Sociedad Peruana de Derecho Ambiental

Av. Prolongación Arenales 437, San Isidro, Lima, Perú

Teléfono: (+51) 612-4700

www.spda.org.pe

Presidente: Jorge Caillaux

Directora ejecutiva: Isabel Calle

Directora de Política y Gobernanza Ambiental: Carol Mora

Primera edición digital: agosto 2026

Publicación electrónica de acceso abierto en: www.spda.org.pe

La Sociedad Peruana de Derecho Ambiental (SPDA) es una asociación civil sin fines de lucro que –desde su fundación en el año 1986– ha trabajado de manera ininterrumpida en la promoción de políticas y legislación ambiental y en el diseño e implementación de instrumentos que favorezcan el desarrollo sostenible bajo principios de gobernanza, equidad y justicia.

Bosques Resilientes es un proyecto regional liderado por la SPDA, Amazon Conservation Team y Afronta, que busca fortalecer la gobernanza forestal en la Amazonía desde un enfoque basado en derechos. El proyecto promueve el liderazgo indígena, la reducción de delitos ambientales y el desarrollo de políticas sostenibles para proteger más de 58 millones de hectáreas de bosques en Perú y Colombia.

Esta publicación ha sido elaborada con el apoyo financiero de la Iniciativa Internacional de Clima y Bosques de Noruega (NICFI). Su contenido es responsabilidad exclusiva de la SPDA.

ÍNDICE

I. CONTEXTO	5
II. PRINCIPALES ASPECTOS DEL PROYECTO DE REGLAMENTO	7
III. RECOMENDACIONES Y PROPUESTAS DESDE LA SPDA	11
IV. CONCLUSIÓN	23

I. Contexto

El 9 de junio de 2026 se publicó la Resolución Ministerial 315-2026-MTC/01.02, mediante la cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) dispuso la prepublicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Participación Ciudadana en Asuntos Ambientales del Sector Transportes y su Exposición de Motivos, con el fin de recibir comentarios de la ciudadanía.

La propuesta busca desarrollar un marco específico para el ejercicio del derecho a la participación ciudadana en los procedimientos de evaluación ambiental del sector transportes.

En ese sentido, el sector transportes comprende el desarrollo de proyectos de infraestructura, como carreteras, puertos y aeropuertos, entre otros, que pueden ser desarrollados en la Amazonía y generar impactos sobre ecosistemas estratégicos, particularmente los bosques. En este contexto, resulta necesario contar con procesos efectivos de participación ciudadana que permitan incorporar las preocupaciones, conocimientos e intereses de la población en la toma de decisiones vinculadas con el desarrollo de estos proyectos.

Por ello, contar con una normativa actualizada en materia de participación ciudadana para el sector transportes contribuirá a fortalecer la prevención y gestión de los impactos ambientales y sociales asociados a los proyectos de infraestructura. Asimismo, permitirá abordar de manera oportuna los riesgos vinculados con la deforestación y la pérdida de cobertura boscosa, así como los efectos indirectos que puede generar la apertura o ampliación de infraestructura de transporte, entre ellos, la expansión de actividades ilegales, que ejercen presión sobre los bosques y otros ecosistemas.

Recordemos que la participación ciudadana es un derecho contemplado en el artículo 2, numeral 17 de la Constitución Política del Perú, en el que se establece que toda persona tiene derecho a “participar en forma individual o asociada en la vida política, económica, social y cultural de la Nación”.

En materia ambiental, de acuerdo con el artículo III del Título Preliminar de la Ley General del Ambiente, Ley 28611, el derecho a la participación ciudadana otorga a toda persona la facultad de intervenir, de manera responsable, en los procesos de toma de decisiones relacionados con la gestión ambiental que puedan tener alguna incidencia sobre sus intereses. En similar sentido, el Reglamento sobre Transparencia, Acceso a la Información Pública Ambiental y Participación y Consulta Ciudadana en Asuntos Ambientales, aprobado por Decreto Supremo 002-2009-MINAM, establece en su artículo 21 que la ciudadanía participa responsablemente, de buena fe y con transparencia y veracidad en el proceso de toma de decisiones públicas sobre materias ambientales, así como en su ejecución y fiscalización.

La participación ciudadana constituye, asimismo, uno de los tres derechos de acceso, junto con el acceso a la información pública ambiental y el acceso a la justicia en asuntos ambientales. Estos derechos son interdependientes y resultan indispensables para garantizar el ejercicio efectivo del derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida, reconocido en el artículo 2, numeral 22 de la Constitución Política del Perú. Corresponde al Estado promover y garantizar el derecho a la participación por su carácter instrumental, a fin de contar con procesos participativos, transparentes e inclusivos, así como por su reconocimiento como un derecho fundamental.

En este contexto, el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo 004-2017-MTC establece en el primer párrafo del artículo 85 la obligación

del MTC de aprobar un reglamento de participación ciudadana en el sector transportes, en el cual se precisen los mecanismos de participación ciudadana que serán implementados en los diferentes los instrumentos de gestión ambiental del sector.

En atención a esta obligación, el MTC publicó un proyecto de Reglamento de Participación Ciudadana en Asuntos Ambientales del Sector Transportes, el cual busca solucionar el siguiente problema público, previsto en Agenda Temprana 2026-2027 del MTC, aprobada por Resolución Ministerial 046-2026-MTC/01:

“Limitada participación de la población en los procesos de evaluación ambiental de los proyectos de inversión del sector transportes a nivel nacional, debido a la insuficiencia de los mecanismos de participación ciudadana, lo que podría generar impactos sociales y ambientales en la población del área de influencia de dichos proyectos, evidenciada entre 2023 y 2025, periodo en el que el 78,6% de los mecanismos de participación ciudadana presentados no consideraron a la población del área de influencia indirecta”.

Es preciso señalar que este problema público identificado por el propio MTC parte de la falta de una normativa sectorial actualizada que garantice mecanismos de participación ciudadana adecuados en la evaluación ambiental.

El sector cuenta con el Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en el Proceso de Evaluación Ambiental y Social en el Subsector Transportes, aprobado por Resolución Directoral 006-2004-MTC-16. Sin embargo, como lo señala el MTC en la exposición de motivos del proyecto, este reglamento “contempla de forma general aspectos sobre la participación ciudadana, dejando vacíos para su correcta aplicación en temas como el Plan de Participación Ciudadana, los mecanismos de participación ciudadana que pueden aplicarse en las etapas de elaboración y evaluación de los IGA, así como durante la ejecución de dichos proyectos, actividades y/o servicios”.

Más aún, según el MTC en la exposición de motivos del proyecto, el 57% de los participantes, que fueron encuestados para la solución del problema público referido a la falta de mecanismos de participación ciudadana adecuados, ha tenido dificultades para ejercer su derecho de participación ciudadana, debido a la falta de acceso a información clara y oportuna, limitaciones en los mecanismos de difusión y escasos espacios de diálogo efectivo, que restringen una intervención plena y efectiva de la ciudadanía en dichos procedimientos.

Como se advierte, el reglamento de consulta y participación ciudadana data del 2004, el cual no está alineado con la normativa ambiental sectorial prevista en el Reglamento de Protección Ambiental, ni la normativa que desarrolla la participación ciudadana, tal como la Ley 28611, Ley General del Ambiente, la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental y el Reglamento sobre Transparencia, Acceso a la Información Pública Ambiental y Participación y Consulta Ciudadana en Asuntos Ambientales, aprobado por Decreto Supremo 002-2009-MINAM.

Asimismo, el desarrollo a nivel nacional del derecho a la participación ciudadana no puede desconocer el avance internacional sobre los derechos de acceso en materia ambiental. Uno de los hitos más significativos de la región es la adopción del Acuerdo de Escazú. Aunque el Perú no ha ratificado el Acuerdo de Escazú, es Estado signatario. Este marco internacional constituye el principal instrumento regional en materia de derechos de acceso ambiental, recogiendo estándares internacionales sobre acceso a la información, participación pública y acceso a la justicia. Por ello, representa un referente para orientar la interpretación y el fortalecimiento de la regulación nacional sobre participación ciudadana ambiental y los derechos de acceso en general.

En este escenario, el proyecto de reglamento representa una oportunidad para fortalecer el ejercicio del derecho a la participación ciudadana en los procedimientos de evaluación ambiental del sector transportes. A través del presente análisis, se evalúa si la propuesta normativa responde adecuadamente al problema público identificado por el propio MTC y si se encuentra alineada con el marco jurídico nacional y los estándares internacionales sobre derechos de acceso en materia ambiental.

En ese sentido, se proponen mejoras al texto relacionadas con la inclusión de principios y enfoques, la precisión del ámbito de su aplicación, la definición de áreas de influencia directa e indirecta, así como la claridad en la aplicación de los mecanismos de participación ciudadana por instrumento de gestión ambiental. Asimismo, se propone explorar herramientas de gestión social para un mejor relacionamiento con la ciudadanía y la elaboración de lineamientos sobre la participación en la etapa de pre inversión de proyectos de transportes.

II. Principales aspectos del proyecto de reglamento

Los siguientes puntos clave permiten entender el proyecto normativo, sus alcances y principales disposiciones:

2.1. Principios y enfoques

El proyecto establece los siguientes principios que orientan la participación ciudadana:

- Principio de igualdad
- Principio de acceso a la información
- Principio de buena fe
- Principio de publicidad
- Principio de interculturalidad
- Principio de organización e integración

Por otro lado, también se incorporan los enfoques de discapacidad y el de igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

Según el enfoque de discapacidad, las autoridades ambientales, como el MTC, los Gobiernos Regionales y el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (Senace), deben asegurar la eliminación de barreras que podrían impedir la intervención de personas con discapacidad en el desarrollo de los mecanismos de participación ciudadana para garantizar el ejercicio de participación de las personas con discapacidad a través de la implementación de condiciones de accesibilidad.

La incorporación de este principio es importante pues eleva la garantía de protección del derecho a la participación ciudadana, y establece un nuevo estándar en dicha materia, que incluye a este sector de la ciudadanía.

2.2. Lineamientos de participación ciudadana

Entre los principales lineamientos establecidos en el proyecto normativo, se encuentran los siguientes:

- El reglamento de participación ciudadana propuesto se aplica a los titulares de los proyectos, actividades y/o servicios del sector transportes sujetos al proceso de evaluación del impacto ambiental, así como a las autoridades ambientales competentes.

- La participación ciudadana es un proceso público, inclusivo, flexible y dinámico, a través del cual los ciudadanos intervienen de buena fe, de manera responsable, transparente y veraz, en forma individual o colectiva, mediante sus opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes dentro de los plazos establecidos.
- Se debe brindar información comprensible, adecuada, necesaria, suficiente y oportuna, a fin de que la población ubicada en el área de influencia del proyecto, actividad y/o servicio del sector transportes pueda formular opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes de manera fundamentada, previo a su ejecución.
- Los mecanismos de participación ciudadana deben ser adecuados, oportunos y eficientes, los cuales responden a la naturaleza, alcance y magnitud del proyecto, actividad y/o servicio del sector transportes, así como a las características de la población.
- La información recopilada durante la implementación de los mecanismos de participación ciudadana debe ser analizada integralmente por el titular. Dicha información, junto con su análisis y evaluación, debe incorporarse como parte del respectivo instrumento de gestión ambiental.
- Los mecanismos de participación ciudadana deben desarrollarse de manera eficiente, representativa y con pertinencia cultural.
- Los mecanismos de participación ciudadana deben realizarse en idioma castellano y en el idioma o lenguas predominantes de la población ubicada en el área de influencia.

2.3. Plan de Participación Ciudadana

Se establece la obligación de elaborar un Plan de Participación Ciudadana, documento que contiene las actividades y mecanismos de participación ciudadana que se utilizan para informar, recoger opiniones, consulta, observaciones y/u otros aportes de la población ubicada en el área de influencia durante las distintas etapas del proceso de evaluación ambiental que puede generar impactos ambientales o sociales.

Conforme al proyecto normativo, para el Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIAd) y Semidetallado (EIA-sd) a cargo del Senace, la propuesta del plan debe presentarse de manera independiente y previa para su evaluación y correspondiente aprobación por dicha autoridad, conjuntamente con los Términos de Referencia.

En el caso de aquellos proyectos que no cuenten con clasificación anticipada, el Plan de Participación Ciudadana se clasifican conforme a las disposiciones aplicables del Procedimiento Único del Proceso de Certificación Ambiental del Senace, aprobado por Decreto Supremo 013-2024-MINAM. Además, como parte de este documento el titular debe incluir los mecanismos de verificación sobre la implementación de los mecanismos durante la evaluación del instrumento.

Otro punto importante que se señala en el Reglamento es que cuando el proyecto de inversión sea modificado y la modificación implique impactos ambientales negativos significativos, el Plan de Participación Ciudadana debe ser actualizado o modificado.

El Plan de Participación Ciudadana debe contener, entre otros, lo siguiente:

- Identificación de las poblaciones ubicadas en el área de influencia del proyecto.

- Los mecanismos de participación ciudadana que se desarrollaron antes y durante la elaboración del instrumento de gestión ambiental, así como aquellos a desarrollarse en la fase de evaluación.
- Sustento y selección de la idoneidad de los lugares, fecha y horario en los que se desarrollan los mecanismos de participación ciudadana, así como la ubicación de las comunidades campesinas, comunidades nativas, pueblos indígenas, reservas indígenas o reservas territoriales, de corresponder.
- Propuesta de cronograma.
- Mapa del área de influencia; entre otros.

2.4. Mecanismos de participación ciudadana

La propuesta establece que los mecanismos de participación ciudadana obligatorios son:

- Distribución de resumen ejecutivo
- Audiencias públicas,
- Talleres participativos,
- Talleres informativos,
- Reunión informativa específica

Asimismo, señala que también hay mecanismos complementarios como:

- Oficinas de información permanente,
- Buzón de sugerencias,
- Visitas guiadas,
- Distribución de materiales informativos
- Promotores ambientales

Sobre este punto, se precisa también que, sin perjuicio de la aplicación obligatoria de ciertos mecanismos de participación ciudadana, la autoridad competente puede disponer que el titular implemente mecanismos complementarios en atención a las características particulares del proyecto. De igual modo, el titular puede implementar o proponer voluntariamente la implementación de mecanismos adicionales.

Asimismo, se establece que la información que se recoja a través de los mecanismos de participación ciudadana debe ser analizada por el titular en su integridad y dicha evaluación debe ser presentada como parte del instrumento de gestión ambiental sujeto a evaluación. Se debe incluir el sustento de por qué se tomó o no se tomó en consideración las opiniones, observaciones y/o aportes de la ciudadanía.

En ese sentido, de la revisión del proyecto normativo, los mecanismos de participación ciudadana que se aplicarían por instrumento de gestión ambiental son los siguientes:

Instrumento de gestión ambiental	Mecanismos de participación ciudadana
Declaración de Impacto Ambiental (DIA)	Mecanismos de participación obligatorios • Distribución del resumen ejecutivo • Taller participativo (antes y durante la evaluación) • Taller informativo (durante) Mecanismos de participación complementarios • Oficina de información permanente • Buzón de sugerencias • Visitas guiadas • Promotores ambientales
Estudio de impacto ambiental semidetallado (EIA-sd)	Mecanismos de participación obligatorios • Distribución del resumen ejecutivo • Audiencia pública (en caso corresponda) • Taller participativo (antes y durante la evaluación) • Taller informativo (durante) Mecanismos de participación complementarios • Oficina de información permanente • Buzón de sugerencias • Visitas guiadas • Promotores ambientales
Estudio de impacto ambiental detallado	Mecanismos de participación obligatorios • Distribución del resumen ejecutivo • Audiencia pública (en caso corresponda) • Taller participativo (antes y durante la evaluación) • Taller informativo (durante) Mecanismos de participación complementarios • Oficina de información permanente • Buzón de sugerencias • Visitas guiadas • Promotores ambientales
Programa de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA)	Mecanismos de participación obligatorios • Distribución del resumen ejecutivo • Taller participativo (antes y durante la evaluación y de corresponder) • Taller informativo (durante) Mecanismos de participación complementarios • Oficina de información permanente • Buzón de sugerencias • Distribución de materiales informativos • Visitas guiadas • Promotores ambientales

Instrumentos de gestión ambiental complementarios	Mecanismos de participación obligatorios • Taller informativo (durante). Mecanismos de participación complementarios • Oficina de información permanente • Buzón de sugerencias • Distribución de materiales informativos • Visitas guiadas • Promotores ambientales
Plan de Afectaciones y Compensaciones (PAC)	Mecanismos de participación obligatorios • Reunión informativa específica

III. Recomendaciones y propuestas desde la SPDA

Los comentarios buscan fortalecer el proyecto de reglamento para asegurar que la participación ciudadana sea más inclusiva, accesible, transparente y efectiva durante todo el proceso de evaluación ambiental de los proyectos del sector transportes, alineándolo con la normativa nacional y los estándares internacionales, como el Acuerdo de Escazú.

3.1. Ampliar el ámbito de aplicación del reglamento de participación ciudadana

Conforme al artículo 21 del Reglamento sobre Transparencia, Acceso a la Información Pública Ambiental y Participación y Consulta Ciudadana en Asuntos Ambientales, Decreto Supremo 002-2009-MINAM, la participación ciudadana ambiental es el proceso mediante el cual los ciudadanos participan responsablemente, de buena fe y con transparencia y veracidad, en forma individual o colectiva, en la definición y aplicación de las políticas relativas al ambiente y sus componentes, que se adopten en cada uno de los niveles de gobierno, y en el proceso de toma de decisiones públicas sobre materias ambientales, así como en su ejecución y fiscalización. Además, las decisiones y acciones de la gestión ambiental buscan la concertación con la sociedad civil.

Considerando ello, se sugiere incorporar en el artículo 3 “Ámbito de aplicación” del reglamento de participación ciudadana a los grupos de interés tanto del área de influencia directa e indirecta del proyecto, en tanto son los actores principales durante el proceso de participación ciudadana en todas sus etapas.

Asimismo, la ciudadanía en general también debería ser considerado dentro del ámbito de aplicación del reglamento a aprobarse, en tanto poseedor del derecho a la participación ciudadana e interesado en su debida aplicación.

A continuación, se propone el siguiente artículo (subrayado agregado):

Artículo 3.- Ámbito de aplicación

El presente Reglamento es de aplicación a los Titulares de los proyectos, actividades y/o servicios del Sector Transportes sujetos al proceso de evaluación del impacto ambiental, a las Autoridades Ambientales Competentes, a los grupos de interés del área de influencia del proyecto y la ciudadanía en general.

3.2. Fortalecer principios y enfoques

Consideramos la importancia de incorporar dentro del artículo 4 “Principios y enfoques” al principio de flexibilidad, los enfoques de derechos humanos e intergeneracional; asimismo, incluir los principios de pro persona y de no regresión y progresividad.

Al respecto, el principio de flexibilidad, recogido en el Reglamento de Participación Ciudadana para la realización de Actividades de Hidrocarburos, aprobado por Decreto Supremo 002-2019-EM, propone que el proceso de participación ciudadana es dinámico y flexible y se desarrolla conforme al plan de participación ciudadana y las reglas del reglamento. En ese sentido, dicho proceso deberá considerar las circunstancias y características de la población involucrada, el contexto social y las etapas del proyecto, así como las circunstancias y características especiales de los pueblos indígenas u originarios involucrados, según corresponda.

Por su parte, el enfoque de derechos humanos y el enfoque intergeneracional, ambos recogidos en la Ley Marco sobre Cambio Climático, Ley 30754, permitirán contar con un marco para la protección y promoción de derechos humanos y de las generaciones futuras, como ejes centrales que deben guiar el actuar estatal y de los privados desde la toma de decisiones hasta la ejecución de proyectos del sector transportes.

El enfoque de derechos humanos aplicado al proceso de participación ciudadana comprende un conjunto de normas jurídicas nacionales e internacionales, principios éticos ejercidos individual e institucionalmente, así como políticas públicas aplicadas por el Estado que involucran a actores públicos y privados y que buscan empoderar a los titulares de dichos derechos en su capacidad de ejercerlos y exigirlos. Se concreta en actitudes que llevan a la práctica el ideal de la igual dignidad de todas las personas, promoviendo cambios en las condiciones de vida de las poblaciones más vulnerables. El enfoque basado en derechos humanos incluye los principios rectores sobre empresas y derechos humanos: proteger, respetar y remediar.

De otra parte, en enfoque intergeneracional permite que las decisiones y acciones tomadas por las generaciones actuales garanticen que las futuras generaciones puedan tener derecho a vidas seguras y saludables en un entorno ambiental sostenible de no menor calidad al de la generación actual. Así, refleja la idea fundamental de justicia y equidad entre generaciones, idea que se basa en la noción de que cada generación comparte el planeta con otras (pasadas y futuras) y tiene la obligación de protegerlo para las que están por venir¹.

Asimismo, considerando el marco orientativo del Acuerdo de Escazú, se propone la inclusión de los principios de pro persona y de no regresión y progresividad para la aplicación del derecho de acceso a la participación ciudadana, en tanto la interpretación de la normativa debe ser amplia y garante de este derecho, buscando la progresividad para su efectiva aplicación.

El principio pro persona asegura que la normativa de participación ciudadana deba interpretarse de la forma más amplia posible para el reconocimiento del derecho de participación ciudadana y, de la forma más restrictiva posible, cuando se impongan límites.

Por último, el principio de no regresión y progresividad, los que se encuentran interrelacionados, implican que la aplicación de la normativa no debe perjudicar ni afectar negativamente el desarrollo del derecho a la participación ciudadana, debiendo hacer uso de todos los recursos para lograr su plena efectividad progresiva.

¹ Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Acuerdo Regional sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe: Guía de implementación. Santiago. 2023. P. 87.

Artículo 4. Principios y enfoques

La participación ciudadana en el proceso de evaluación ambiental de los instrumentos de gestión ambiental exigibles a los proyectos, actividades y/o servicios del Sector Transportes se rige por los siguientes principios y enfoques:

(...)

4.8 Enfoque basado en Derechos Humanos: El proceso de participación ciudadana se rige por el enfoque basado en derechos humanos, el cual comprende un conjunto de normas jurídicas nacionales e internacionales, principios éticos ejercidos individual e institucionalmente, así como políticas públicas aplicadas por el Estado que involucran a actores públicos y privados, empoderando a los/las Titulares de los derechos en la capacidad de ejercerlos y exigirlos. Se concreta en actitudes que llevan a la práctica el ideal de la igual dignidad de todas las personas, promoviendo cambios en las condiciones de vida de las poblaciones más vulnerables. El enfoque basado en derechos humanos incluye los principios rectores sobre empresas y derechos humanos: proteger, respetar y remediar.

4.9 Enfoque intergeneracional: Las decisiones y acciones tomadas por las generaciones actuales garantizan que las futuras generaciones puedan tener derecho a vidas seguras y saludables en un entorno ambiental sostenible de no menor calidad al de la generación actual.

4.10 Flexibilidad: El proceso de Participación Ciudadana es dinámico y flexible y se desarrolla conforme al Plan de Participación Ciudadana y/o las reglas previstas en el presente Reglamento. Dicho proceso debe considerar las circunstancias y características de la población involucrada, el contexto social y las etapas del proyecto, así como las circunstancias y características especiales de los pueblos indígenas u originarios involucrados, según corresponda.

4.11 Pro persona: La normativa de participación ciudadana debe interpretarse de la forma más amplia posible para el reconocimiento del derecho de participación ciudadana y, de la forma más restrictiva posible, cuando se impongan límites.

4.12 No regresión y progresividad: La aplicación de la normativa no debe perjudicar ni afectar negativamente el desarrollo del derecho a la participación ciudadana, debiendo hacer uso de todos los recursos para lograr su plena efectividad progresiva.

3.3. Precisar las definiciones de Área de Influencia Directa e Indirecta

Proponemos incorporar dentro del artículo 5 “Definiciones, acrónimos y siglas”, definiciones que actualmente no están contempladas referidas a la Área de Influencia Directa (AID) y al Área de Influencia Indirecta (AII) con la finalidad de dotar de mayor predictibilidad el establecimiento de dichas áreas. La adecuada delimitación de dichas áreas repercutirá en una participación más inclusiva y acorde a las necesidades del proyecto, de forma tal que se salvaguarde el derecho a participar de todas las personas posiblemente afectadas por el mismo.

Asimismo, se podrían considerar los siguiente criterios que permita la delimitación del AID y AII desarrollados por el Senace en la Guía para la elaboración de Evaluaciones Preliminares en los proyectos del subsector Transportes², tales como: (i) la ubicación de componentes principales y

² Senace. Guía para la elaboración de Evaluaciones Preliminares en los proyectos del subsector Transportes. 2018. P. 31.

auxiliares, actividades del proyecto, (ii) las áreas afectadas por el consumo de recursos (toma de agua, desbroce de áreas, etc.) o descarga de subproductos (cuerpo receptor de efluentes, zonas receptoras de emisiones o ruido), (iii) presencia de centros poblados y las jurisdicciones afectadas, (iv) características del terreno, (v) presencia de cuerpos de agua y (vi) otros elementos de importancia ambiental.

En ese sentido, tomando como referencia las definiciones previstas en el Anexo I del Reglamento de la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado por Decreto Supremo 019-2009-MINAM, el AID podría estar definida como el área en la que se manifiestan los impactos sobre los componentes ambientales por el emplazamiento de los componentes principales y auxiliares del proyecto, actividad, y/o servicio del sector transporte. Por su parte, el AII puede ser definido como el área en la que se manifestarían los impactos indirectos de segundo o tercer orden respecto a las actividades del proyecto de inversión, acumulativos o sinérgicos del proyecto de inversión. Esta área circunscribe el AII.

En ese sentido, proponemos la siguiente redacción (subrayado agregado):

Artículo 5.- Definiciones, acrónimos y siglas

5.1 Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se establecen las siguientes definiciones:

- b. Área de influencia directa.- Área en la que se manifiestan los impactos sobre los componentes ambientales por el emplazamiento de los componentes principales y auxiliares del proyecto, actividad, y/o servicio del Sector Transporte.*
- c. Área de influencia indirecta.- Área en la que se manifiestan los impactos indirectos de segundo o tercer orden respecto a las actividades del proyecto de inversión, acumulativos o sinérgicos del proyecto de inversión. Esta área circunscribe el Área de Influencia directa.*

3.4. Mejorar la accesibilidad de los mecanismos de participación

Se sugiere que se incorporen precisiones en el proyecto normativo para facilitar el acceso de la población a los mecanismos de participación, garantizando la presencialidad en la realización de estos mecanismos, y la virtualidad cuando corresponda, el uso de la lengua predominante en la zona de influencia y el fortalecimiento en la difusión de la información del proyecto.

Para ello, en el artículo 10 “Mecanismos de participación ciudadana” de la propuesta normativa, se recomienda que se establezca que los mecanismos de participación ciudadana se deben desarrollar de forma presencial y, en casos particulares en atención a las características del proyecto, se realizarán de forma presencial y virtual. Ello con la finalidad de facilitar la participación ciudadana, considerando que ciertas localidades podrían tener un mayor acercamiento al proyecto si la reunión se realiza de forma presencial, por ejemplo, en proyectos de carreteras de la Amazonía.

Por otra parte, se sugiere agregar en el artículo propuesto que la autoridad evaluadora puede realizar observaciones a la información presentada por el titular y, en caso no se tengan como subsanadas, las mismas formarán parte de las observaciones de la evaluación técnica y social del expediente.

En consecuencia, se propone el siguiente artículo (subrayado agregado):

*Artículo 10.-Mecanismos de participación ciudadana
(...)*

10.3 Los mecanismos se desarrollan de manera presencial. De acuerdo a la circunstancia particular del proyecto y en atención a las características de la población, se pueden realizar de forma presencial y virtual. En el caso de la participación ciudadana virtual, esta debe realizarse bajo condiciones adecuadas, considerando aspectos como el acceso a energía eléctrica, conectividad, disponibilidad de equipos o dispositivos, así como las capacidades de la población participante para el uso de tecnologías. Asimismo, debe implementarse una metodología adaptada al entorno virtual que garantice una participación efectiva e inclusiva.
(...)

10.9 La información recopilada durante la implementación de los mecanismos de participación ciudadana debe ser analizada integralmente por el Titular. Dicha información, junto con su análisis y evaluación, debe incorporarse como parte del IGA correspondiente, adjuntando toda la documentación generada durante el proceso. Asimismo, el Titular debe sustentar adecuadamente aquellas opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes de la población que no hayan sido considerados. La Autoridad Ambiental Competente realizará la evaluación correspondiente y, en caso corresponda, deberán ser subsanadas por el titular.

Según el artículo 43 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo 004-2017-MTC, la evaluación técnica y social del expediente se realiza en paralelo a la ejecución de los mecanismos del proceso de participación ciudadana aplicable. Asimismo, se indica que los aportes del proceso deben ser considerados por la autoridad y trasladados al titular del proyecto, quien debe subsanarlas en el plazo determinado y de subsistir observaciones se otorgará un plazo adicional para la presentación de información complementaria.

Se considera necesario agregar dicha aclaración a fin de que el análisis realizado por el titular sobre las opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes de la población sea debidamente evaluado por la autoridad certificadora, a fin de verificar si aquellos aportes de la ciudadanía que no fueron incorporados se deben a razones debidamente sustentadas.

De otro lado, se sugiere precisar en el artículo 11 “Idioma” que los mecanismos de participación ciudadana deben realizarse en los idiomas o las lenguas indígenas u originarias, de conformidad con el Registro Nacional de Lenguas Indígenas u Originarias del Perú y el Mapa Etnolingüístico del Perú, ello con la finalidad de contar con una herramienta oficial que permita establecer cuáles son las lenguas predominantes de una región, evitando la discrecionalidad en cuanto a la selección de la lengua predominante.

Es preciso indicar que el proyecto de reglamento de participación del Sector Cultura (Resolución Ministerial 335-2025-MC) propone que la participación ciudadana debe realizarse en los idiomas o las lenguas indígenas u originarias, de conformidad con el Registro Nacional de Lenguas Indígenas u Originarias del Perú y el Mapa Etnolingüístico del Perú. Dichas herramientas están reguladas en la Ley que regula el uso, preservación, desarrollo, recuperación, fomento y difusión de las lenguas originarias del Perú, Ley 29735 y su reglamento aprobado por Decreto Supremo 004-2016-MC.

Asimismo, se sugiere que, en caso, no sea posible la contratación intérpretes registrados, se pueda contar con la participación de personas de la zona con comprobado dominio de la lengua.

Por ello, se propone la siguiente redacción en los artículos 11, 12, 14 y 17 (subrayado agregado):

Artículo 11.- Idioma

11.1 Los mecanismos de participación ciudadana deben realizarse en idioma castellano y en los idiomas o las lenguas indígenas u originarias, de conformidad con el Registro Nacional de Lenguas Indígenas u Originarias del Perú y el Mapa Etnolingüístico del Perú, predominantes de la población ubicada en el área de influencia, en cuyo caso, el Titular tiene la obligación de adaptar la participación a esa realidad cultural y lingüística, para lo cual debe realizar las siguientes acciones:

- a. Contar con facilitadores, traductores o intérpretes.
- b. Contratar a facilitadores, traductores e intérpretes inscritos en el Registro Nacional de Intérpretes y Traductores de Lenguas Indígenas u Originarias del Ministerio de Cultura.
- c. Si no es posible contratar a este personal, recurrir a personas de la zona que conozcan la lengua con comprobado dominio de la lengua.
- d. Elaborar y entregar documentación en la lengua predominante de la población.

Artículo 12.- Distribución de Resumen Ejecutivo
(...)

12.1 El Resumen Ejecutivo es una síntesis de los aspectos más relevantes del Estudio Ambiental o PAMA, el cual debe ser redactado en un lenguaje sencillo y en idioma castellano y en las lenguas indígenas u originarias predominantes en el área de influencia, de conformidad con el Registro Nacional de Lenguas Indígenas u Originarias del Perú y el Mapa Etnolingüístico del Perú, el cual debe contener como mínimo lo siguiente:
(...)

12.2 El Titular debe definir los lugares en los que se encuentra a disposición del público el Resumen Ejecutivo del Estudio Ambiental o PAMA, así como el lugar donde se pueden presentar las opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes que se consideren pertinentes. La autoridad ambiental competente podrá disponer que el resumen ejecutivo sea distribuido en otras áreas seleccionadas por el titular considerando las características del proyecto.

Artículo 14.- Convocatoria de la Audiencia Pública
(...)

14.4 La convocatoria se realiza en idioma castellano y, de ser el caso, en las lenguas indígenas u originarias predominantes en el área de influencia, de conformidad con el Registro Nacional de Lenguas Indígenas u Originarias del Perú y el Mapa Etnolingüístico del Perú.
(...)

Artículo 17.- Convocatoria de los Talleres Participativos
(...)

17.5 La difusión de la convocatoria se efectúa en idioma castellano y en las lenguas indígenas u originarias, de conformidad con el Registro Nacional de Lenguas Indígenas u Originarias del Perú y el Mapa Etnolingüístico del Perú, precisando la fecha, lugar, hora de la realización del taller y la temática a desarrollar.

De otro lado, con referencia al artículo 13 “Audiencia Pública” del proyecto normativo, se sugiere precisar que las circunstancias que el titular puede alegar para modificar el lugar de la audiencia pública de la AID al AII, deben ser debidamente justificadas y previamente evaluadas por la autoridad evaluadora.

Es necesario una evaluación previa de dicha solicitud para velar que las razones expuestas por el titular se encuentren debidamente justificadas, puesto que es obligatorio realizar por lo menos una audiencia en el área de la población más cercana a la zona de influencia del proyecto; ello según el artículo 34 del Decreto Supremo 002-2009-MINAM.

Asimismo, consideramos que es importante incorporar una disposición que precise que el titular es quien asumiría los costos del traslado de la población del AID al lugar de la audiencia fuera de la misma para asegurar una efectiva participación de la ciudadanía posiblemente afectada por el proyecto.

Por lo tanto, se sugiere lo siguiente (subrayado agregado):

*Artículo 13.- Audiencia Pública
(...)*

13.5 La Audiencia Pública se realiza dentro del AID del proyecto, actividad y/o servicio del Sector Transportes. Excepcionalmente, cuando ello no sea posible, por razones debidamente sustentadas por el Titular y evaluadas previamente por la autoridad evaluadora, puede realizarse dentro del AII. El lugar de su realización debe contar con las condiciones adecuadas de aforo, infraestructura, accesibilidad y seguridad, que garanticen la asistencia ordenada, segura y confortable de los participantes. La ejecución de la audiencia debe considerar los principios establecidos en la presente norma. Los costos de traslado de la población del AID al lugar de la audiencia pública en el AII serán asumidos por el titular.

3.5. Fortalecer los mecanismos de participación ciudadana

En términos generales, se sugiere estructurar el proyecto normativo y definir con mayor claridad cuándo corresponde aplicar cada mecanismo de participación ciudadana (Antes y durante la elaboración del IGA, durante su evaluación, y posterior a su aprobación), precisando su oportunidad dentro del procedimiento de certificación ambiental, así como establecer reglas más claras para su implementación.

En ese sentido, proponemos la siguiente redacción para los artículos 21, 25, 26 y 27 (subrayado agregado):

Artículo 21.- Taller Informativo

21.1 Es el mecanismo a través del cual el Titular brinda información sobre el proyecto, actividad y/o servicio del Sector Transportes antes de la evaluación del proyecto y/o del contenido del IGA durante su evaluación, así como absuelve las consultas, observaciones y aportes de la población. Para tal efecto, el Titular debe remitir cartas de invitación a los grupos de interés en un plazo mínimo de cinco (5) días calendario previos a la fecha del Taller Informativo.

Artículo 25.- Distribución de materiales informativos

25.1 Consiste en la entrega de información sobre el proyecto, actividad y/o servicio del Sector Transportes antes y durante la elaboración del IGA complementario, mediante trípticos, dípticos, afiches y/o folletos didácticos, entre otros materiales informativos elaborados en idioma castellano y en la lengua predominante de la población, con la finalidad de explicar de manera sencilla, clara y oportuna el alcance del proyecto, actividad y/o servicio del

Sector Transportes, así como los potenciales impactos ambientales, medidas ambientales, entre otros, según corresponda.

Artículo 26.- Visitas guiadas

26.1 Mecanismo que permite informar a la población del área de influencia del proyecto, actividad y/o servicio del Sector Transporte sobre sus características, posibles impactos ambientales, las medidas ambientales de prevención, control, mitigación u otras, según corresponda. Se realiza antes o durante la evaluación ambiental del IGA, o de forma posterior a su aprobación. En el supuesto que el Titular se encuentre ejecutando actividades, las visitas pueden ser realizadas en las instalaciones con las debidas medidas de prevención y equipos de protección personal, de corresponder.

Artículo 27.- Promotores sociales

27.1 Mecanismo que permite dar a conocer la convocatoria de los mecanismos de participación ciudadana obligatorios y complementarios, así como difundir información sobre el proyecto, actividad y/o servicio del Sector Transportes con el fin de absolver y/o aclarar las dudas y/o preocupaciones de la población del área de influencia. Se realiza antes o durante la evaluación ambiental del IGA, o de forma posterior a su aprobación. Para ello, se debe considerar los siguientes aspectos:
(...)

Por otro lado, en el marco de la envergadura y extensión de un proyecto dentro del sector transportes, sugerimos que también se considere la implementación de oficinas de atención itinerantes, que busquen brindar información a la población sobre el proyecto, actividad, y/o servicio del sector transportes y absolver sus consultas, observaciones y/o aportes. Asimismo, tanto las oficinas de información permanente e itinerante deben contar con materiales informativos en español y en el idioma predominante de la población que les permita consolidar la información brindada en estos espacios.

En ese sentido, proponemos la siguiente redacción:

Artículo 23.- Oficina de información permanente

23.1 Mecanismo a través del cual el Titular dispone la habilitación de un ambiente físico, situado dentro del AID, en la cual se brinda información a la población sobre el proyecto, actividad y/o servicio del Sector Transportes; asimismo, se reciben y absuelven opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes de la población respecto del IGA. Para tal efecto, se debe contar con una copia del IGA en idioma castellano y en la lengua predominante de la población, así como material informativo que pueda ser socializado con la población.
(...)

23.4 De acuerdo a la amplitud del área de influencia del proyecto y de las necesidades de información de la población, el/la Titular del proyecto, actividad y/o servicio del sector transportes debe implementar Oficinas Itinerantes a fin de lograr una mayor cercanía con la población y atender las opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes de la población respecto del IGA.

Asimismo, con relación a los talleres participativos y talleres informativos, se sugiere que se precisen conceptualmente cada mecanismo con la finalidad de conocer sus objetivos y características. Más allá de la diferencia en su convocatoria, es necesario contar con claridad sobre el funcionamiento de cada mecanismo para que no exista confusión en su aplicación, tanto para el titular como para la ciudadanía.

Por otro lado, con relación al numeral 16.3 del artículo referido al taller participativo, se considera necesario que se señale que la autoridad evaluadora podrá solicitar la realización de un taller participativo también en el AII, considerando la extensión y particularidades del proyecto. Los proyectos de carretera en Amazonía, por ejemplo, tienen un impacto significativo en poblaciones en el AII, quienes podrían verse afectados por la realización del mismo.

Por lo tanto, se propone el siguiente artículo (subrayado agregado):

*Artículo 16.- Taller Participativo
(...)*

16.3 El Taller Participativo se realiza dentro del AID del proyecto, actividad y/o servicio del Sector Transportes; cuando ello no fuera posible, por razones sustentadas por el Titular y previamente evaluadas por la autoridad evaluadora, se puede realizar dentro del AII, considerando un ambiente accesible, seguro y con aforo adecuado, a fin de albergar de manera segura y cómoda a los asistentes. La autoridad evaluadora podrá solicitar la realización de Talleres Participativos adicionales en el AII, considerando la extensión y particularidades del proyecto.

De otro lado, el primer párrafo del artículo 18 “Desarrollo de los Talleres Participativos” señala que en el taller participativo participan el titular (quien dirige el taller) y profesionales de la consultora ambiental. Al respecto, se sugiere que también se incluya la participación de la autoridad evaluadora, en tanto será responsable de la aprobación o desaprobación del IGA, siendo necesario su presencia en la aplicación de los mecanismos de participación ciudadana.

Asimismo, se debería asegurar la participación de las otras autoridades públicas de nivel nacional, regional y local que pudieran estar relacionadas con los impactos de los proyectos, según lo previsto en el artículo 32 del Decreto Supremo 002-2009-MINAM.

Por ello, se propone la siguiente redacción (subrayado agregado):

Artículo 18.- Desarrollo de los Talleres Participativos

18.1 El desarrollo del Taller Participativo está a cargo del Titular quien dirige el taller; además, participan profesionales de la consultora ambiental inscrita en el Registro Nacional de Consultoras Ambientales que administra el SENACE, responsable de la elaboración del Estudio Ambiental o del PAMA, así como el Titular o sus representantes, debidamente acreditados. La autoridad ambiental competente puede estar presente en dichos talleres. Debe asegurarse la participación de las otras autoridades públicas de nivel nacional, regional y local que pudieran estar relacionadas con los impactos previsibles de los proyectos.

3.6. Garantizar la efectiva aplicación de la participación ciudadana

Sobre el artículo 19 “Suspensión y reprogramación de los mecanismos de participación ciudadana”, se propone eliminar la causal referida a la suspensión de la audiencia pública cuando no haya presencia del titular y/o representantes de la consultora ambiental que elaboró el estudio ambiental o PAMA, sus modificaciones o actualizaciones.

Dicha causal para la suspensión y reprogramación de los mecanismos de participación ciudadana podría ser utilizada de forma reiterativa por el titular con el objeto de no llevar a

cabo mecanismos de participación ciudadana y propiciar con ello una baja participación de la población, por ello, sugerimos su eliminación en la propuesta final.

Asimismo, dentro del mismo artículo, sobre la causal referida a la falta de presencia de un traductor o intérprete, se sugiere recalcar que la inasistencia del traductor o intérprete solo debe deberse a un hecho o caso fortuito, ya que debieron haber sido debidamente emplazados para la realización del mecanismo de participación ciudadana.

Por último, el numeral 19.3 señala que cuando se suspenda nuevamente el taller participativo, la autoridad ambiental competente puede disponer la realización de otros mecanismos de participación ciudadana complementarios, considerando la causa de la suspensión y las características del área de influencia.

Sobre este punto, se sugiere que en caso se realicen los mecanismos de participación complementarios, estos deban cumplir con la misma finalidad que el taller participativo que fue suspendido; ello a fin de garantizar la presencialidad, en lo que corresponda, una participación inclusiva y enfocada en la situación particular de la ciudadanía convocada.

En ese sentido, proponemos la siguiente redacción (subrayado agregado):

Artículo 19.- Suspensión y reprogramación de los mecanismos de participación ciudadana

19.1 La Autoridad Ambiental Competente puede suspender la Audiencia Pública o el Taller Participativo, de oficio o a solicitud del Titular, antes y durante su realización, conforme a los supuestos siguientes:

(...)

- e. Cuando no haya presencia de un traductor o interprete por caso fortuito o fuerza mayor, el cual fue debidamente emplazado, siendo este indispensable para la realización de la Audiencia Pública o el Taller Participativo.*
- f. Cuando no haya presencia del Titular y/o representantes de la consultora ambiental que elaboró el Estudio Ambiental o PAMA, sus modificaciones o actualizaciones.*
(...)

19.3 En caso se suspenda nuevamente el Taller Participativo, por los supuestos antes señalados, la Autoridad Ambiental Competente puede disponer la realización de otros mecanismos de participación ciudadana complementarios los que deberán cumplir con los mismos objetivos que el Taller Participativo, considerando la causa de la suspensión y las características del área de influencia.
(...)

De otro lado, se sugiere que el buzón de sugerencias se mantenga como un mecanismo de participación ciudadana durante toda la duración del proyecto, considerando que la población podrá tener acceso a un medio físico y virtual a través del cual puede hacer llegar sus dudas, consultas, sugerencias o quejas respecto del proyecto de inversión.

En ese sentido, proponemos la siguiente redacción (subrayado agregado):

Artículo 24.- Buzón de sugerencias

24.1 Consiste en la colocación de un dispositivo físico en lugares de fácil acceso al público, como mínimo durante quince (15) días calendario durante toda la duración del proyecto para recibir opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes al proyecto, actividad

y/o servicio del Sector Transportes. La Autoridad Ambiental Competente puede disponer que el Titular coloque uno o más buzones, dependiendo del alcance de estos proyectos, actividades y/o servicios.

24.2 El Titular debe utilizar los medios necesarios para que la población tenga conocimiento de la implementación y ubicación del dispositivo físico. Para su implementación, el Titular coloca un cartel informativo o anuncio con vista a la vía pública, cuyo contenido mínimo es proporcionado por la Autoridad Ambiental Competente, debiendo cumplir con la normativa de la autoridad local que haya sido emitida para efectos publicitarios, en el lugar donde se implemente el dispositivo físico.

24.3 Al término del plazo dispuesto para la permanencia del dispositivo físico o cuando la autoridad evaluadora así lo considere, se procede a su retiro, revisión y sellado, para lo cual el Titular, en compañía de Notario Público o Juez de Paz o autoridad local o representante de la comunidad o población, levanta un acta, en la cual se indica la cantidad de opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes obtenidos, los cuales son absueltos e incluidos en la etapa de elaboración y/o evaluación del IGA o durante todo el proyecto hasta su cierre, según corresponda.

24.4 El dispositivo físico puede ser implementado por el Titular, de forma complementaria, de manera electrónica, debiendo difundir la existencia de dicho mecanismo a través de su página web y redes sociales, considerando la eficacia de estos mecanismos en correspondencia a las condiciones de acceso a dichos medios por parte de la población, conforme a lo previsto en el presente Reglamento.

3.7. Mejorar la gestión de observaciones y aportes de la ciudadanía

Sobre el artículo 15 “Desarrollo de la Audiencia Pública”, con la finalidad de garantizar el ejercicio del derecho a la participación ciudadana, consideramos que se puedan recibir y evaluar comentarios o aportes de la población hasta antes de la emisión del informe de observaciones y no restringirse al plazo de 10 días hábiles perentorio (que se propone), ya que podría impedir un análisis integral de los aportes de la ciudadanía, más aún cuando la información socializada pueda llegar a ser de difícil comprensión o demasiado extensa por la envergadura del proyecto.

Es preciso indicar que la Audiencia Pública es un mecanismo de participación de realización obligatoria, conforme lo indica el artículo 14 de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, Ley 27446. En ese contexto, en concordancia con ello, el literal f) del artículo 51 de la Ley General del Ambiente establece que las audiencias públicas deben tener alcance hacia la población afectada; asimismo, el artículo 33 y 34 del Reglamento sobre Transparencia, Acceso a la Información Pública Ambiental y Participación y Consulta Ciudadana en Asuntos Ambientales, aprobado por Decreto Supremo 002-2009-MINAM, establece que dichas audiencias son de carácter abierto con la finalidad de permitir la participación de la población, y que resulta necesario contar con lineamientos para su adecuado desarrollo.

Por ello, para garantizar que la audiencia pública, mecanismo obligatorio para los EIAd, pueda lograr su efectiva aplicación y recoger todos los aportes, comentarios o sugerencias de la ciudadanía que podrían remitirse inclusive después de su realización, es necesario contar con un criterio flexible y garantista para el análisis de estos aportes hasta antes de la emisión del informe de observaciones.

A continuación, se propone el cambio correspondiente (subrayado agregado):

Artículo 15.- Desarrollo de la Audiencia Pública

15.11 Dentro de los diez (10) días hábiles contados desde el día siguiente de realizada la Audiencia Pública, los interesados pueden presentar a la Autoridad Ambiental Competente, por escrito, las opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes relacionados con el Estudio Ambiental que se encuentra en evaluación, a fin de que sean remitidos al Titular para su evaluación. Las opiniones, consultas, observaciones y/u otros aportes presentados luego de vencido el plazo indicado serán evaluados hasta antes de la emisión del informe de observaciones.

3.8. Precisar el instrumento de gestión ambiental por cada mecanismo

Como recomendación general, se sugiere que se incluya una sección en la que se desarrolle a qué mecanismo de participación ciudadana le corresponde cada categoría de estudio ambiental e instrumento de gestión ambiental complementario, así como se señale la aplicación del mecanismo antes o durante la evaluación ambiental o durante el desarrollo del proyecto, con la finalidad de contar con mayor orden y seguridad jurídica sobre los mecanismos aplicables.

Se puede tomar como referencia los reglamentos de participación ciudadana de los sectores vivienda, electricidad o hidrocarburos, en los cuales se han incorporado artículos relacionados con cada instrumento de gestión ambiental y el mecanismo de participación ciudadana que le corresponde.

3.9. Incluir lineamientos para la participación en los proyectos de preinversión

Según el segundo párrafo del artículo 85 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo 004-2017-MTC “Los procesos de participación ciudadana en el sector transporte se implementarán durante las etapas de pre inversión, inversión y post inversión, conforme al reglamento de participación ciudadana sectorial”.

En ese sentido, considerando este mandato previsto en la normativa sectorial ambiental, y en atención a las fases establecidas en el marco de Invierte.pe, se considera importante incluir mecanismos de participación ciudadana en las etapas de pre inversión de los proyectos del sector transportes. Para lo cual, se sugiere considerar un marco normativo que instruya a los tres niveles de gobierno y/o a los titulares de proyectos de inversión sobre cómo se debería aplicar la participación ciudadana desde la elaboración del estudio de preinversión (o documento similar) y antes de la etapa de evaluación ambiental.

Por tanto, se propone como una disposición complementaria que el MTC, en el plazo de noventa (90) días calendario se aprueben los lineamientos de participación ciudadana para la etapa de pre inversión en los proyectos del sector transportes.

Por tanto, se propone lo siguiente (subrayado agregado):

Disposición complementaria final:

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en el plazo de noventa (90) días calendario contados a partir del día siguiente de su publicación en el diario oficial El Peruano, aprueba los lineamientos de participación ciudadana para la etapa de pre inversión en los proyectos del sector transportes.

3.10. Fortalecer la gestión social y el relacionamiento con la ciudadanía

Con la finalidad de fortalecer la aplicación del enfoque intercultural en la evaluación ambiental, se sugiere que se consideren, en lo que corresponda, los lineamientos de gestión social elaborados por el Senace, los cuales se basan en cuatro pilares los que son accesibilidad, transparencia, inclusión y diálogo continuo. Dichos pilares tienen como objetivo la eliminación de barreras de acceso, el respeto por la oralidad, contenidos y medios culturalmente pertinentes, así como la transparencia y buena fe.

Se puede tomar como referencia la “Guía de participación ciudadana con enfoque intercultural para la certificación ambiental”, aprobada mediante Resolución Jefatural 00005-2018-SENACE/PE, así como las “Herramientas de Gestión Social para la Certificación Ambiental del Senace”, aprobadas mediante Resolución Jefatural 033-2016-SENACE/J.

Dentro de las herramientas de gestión social del Senace, se encuentra la avanzada social, la cual es el despliegue inicial de la autoridad hacia el área de influencia de un proyecto de inversión, antes del inicio de la elaboración del estudio ambiental, con el objetivo de conocer de cerca el entorno social, informar a las autoridades sobre el papel de la autoridad certificadora, construir relaciones de confianza y credibilidad e informar a la población respecto de sus derechos y de los mecanismos de participación ciudadana existentes.

Según el Senace, la importancia de la avanzada social radica en que es una estrategia temprana de relación del Estado con la población involucrada en el ámbito del proyecto de inversión, que permite a la población tener conocimiento sobre sus derechos, las autoridades involucradas en un procedimiento de evaluación y el rol que cumplen y, al evaluador, al permitirle conocer el contexto específico del lugar.

Considerando estas herramientas de gestión social, se recomienda su análisis y aplicación por parte del MTC, en aquellos casos que correspondan, a fin de mejorar el acercamiento de la autoridad evaluadora hacia la ciudadanía, con la finalidad de fortalecer la aplicación de los mecanismos de participación ciudadana del sector transportes y, evitar, en la medida de lo posible, situaciones de conflicto que surgen ante la falta de conocimiento de los alcances e impactos de un proyecto de inversión.

IV. Conclusión

La propuesta de Reglamento de Participación Ciudadana para el sector Transportes representa una oportunidad para fortalecer la gestión ambiental de dicho sector. Es importante tomar en cuenta que se han aprobado importantes proyectos de inversión en dicho sector, con reglas de participación ciudadana obsoletas, que no cumplen con estándares garantistas de derechos humanos, y que complejizan el relacionamiento de los actores involucrados en las actividades de transportes; es por ello que, el sector Transportes debe aprobar el Reglamento de Participación Ciudadana, y convocar a una reunión de comentaristas antes de la aprobación de la versión final de dicho Reglamento. Esta buena práctica ayudaría a que haya una debida participación en esta etapa consultiva.

En ese sentido, los aportes de la SPDA están orientados a consolidar un reglamento que promueva una participación ciudadana inclusiva y efectiva, fortaleciendo de esta manera la transparencia de los procedimientos de certificación ambiental y asegurando su coherencia con el marco normativo nacional y los estándares internacionales sobre derechos de acceso en materia ambiental.

BOSQUES RESILIENTES

Bosques Resilientes es un proyecto regional que busca fortalecer la protección de la Amazonía en Perú y Colombia a través de una gobernanza forestal más transparente, inclusiva y efectiva.

El proyecto promueve el liderazgo de pueblos indígenas y comunidades locales, el fortalecimiento de políticas públicas, la seguridad territorial y la reducción de delitos ambientales que amenazan los bosques, la biodiversidad y los medios de vida de quienes los habitan.

Desde un enfoque basado en derechos, Bosques Resilientes conecta conservación, acción climática y desarrollo sostenible para contribuir a un futuro más justo y resiliente para la región.

