



INFRAESTRUCTURA

TMT

DERECHO  
ADMINISTRATIVO

ARBITRAJE/SOLUCIÓN  
DE CONFLICTOS

CONSULTORÍA  
ECONÓMICA

## ALERTA REGULATORIA - INSIGHT 16

Con **Resolución Ministerial 315-2026-MTC/01.02** (publicada el 09/06/2026) el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha dispuesto la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprobaría un nuevo Reglamento de Participación Ciudadana en Asuntos Ambientales del Sector Transportes. Se otorga un plazo de quince (15) días calendario para comentarios y sugerencias.

### IDENTIFICACION DEL PROBLEMA<sup>1</sup>:

La propuesta de un nuevo marco normativo responde a una necesidad crítica identificada, ya que --según los informes técnicos y memorandos citados en la resolución<sup>2</sup>--, se ha advertido una insuficiente participación de la población en los procesos de evaluación ambiental de los proyectos de transporte. Los motivos principales para este cambio, detallados en el proyecto son:

1. **Limitación de mecanismos:** Los mecanismos actuales son insuficientes, lo que genera riesgos de impactos sociales y ambientales negativos en las áreas de influencia.
2. **Exclusión geográfica:** Se evidenció que, entre 2023 y 2025, el 78.6% de los mecanismos de participación presentados no consideraron a la población del área de influencia indirecta (AII), concentrándose únicamente en las zonas más cercanas al proyecto.
3. **Desactualización normativa:** El reglamento vigente (aprobado en 2004) ha quedado desfasado frente a estándares nacionales en la normativa, tales como la Ley General del Ambiente, la Ley del SEIA (Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental), y el Reglamento sobre Transparencia y Participación Ciudadana en Asuntos Ambientales (DS 002-2009-MINAM)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> La Agenda Temprana 2026-2027 del MTC, aprobado mediante la Resolución Ministerial N° 046-2026-MTC/01, lo incluye como Problema Público N° 12, en los siguientes términos:

*“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”.*

<sup>2</sup> Memorandos 1005-2026-MTC/16 y 1217-2026-MTC/16 e Informes 0977-2026-MTC/16.02 y 1173-2026-MTC/16.02

<sup>3</sup> (i) Informe de Adjuntía 006-2016-DP/AMASPPI.MA: Se verificó un avance insuficiente en la normativa sectorial de participación ciudadana, (ii) Informe de Adjuntía 003-2020-DP/AMASPPI.MA: Se advirtió que el sector transportes formaba parte del 85% de sectores que no contaban con reglamentos actualizados acorde a los nuevos estándares ambientales nacionales.

4. **Falta de predictibilidad:** La ausencia de una norma específica para el sector genera alta discrecionalidad en la evaluación de los Planes de Participación Ciudadana (PPC) y debilita la seguridad jurídica para los administrados.

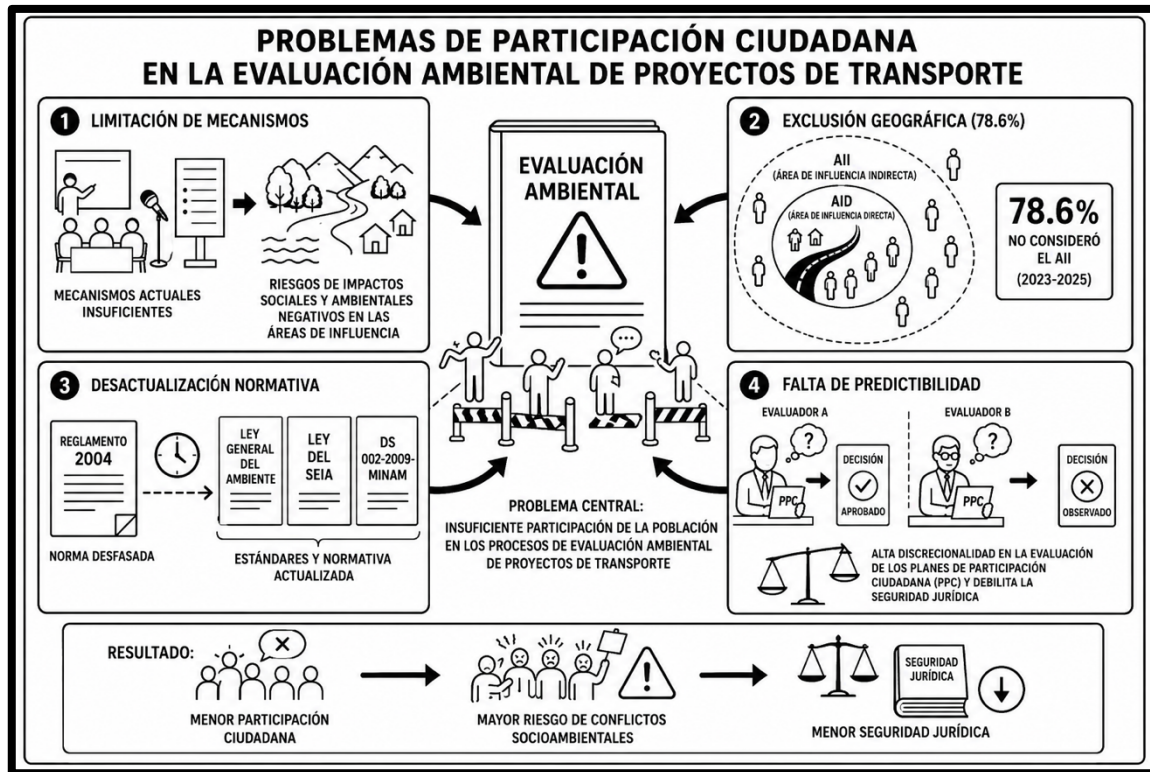


Imagen creada con IA

## LAS MEJORAS QUE PLANTEA ESTE PROYECTO:

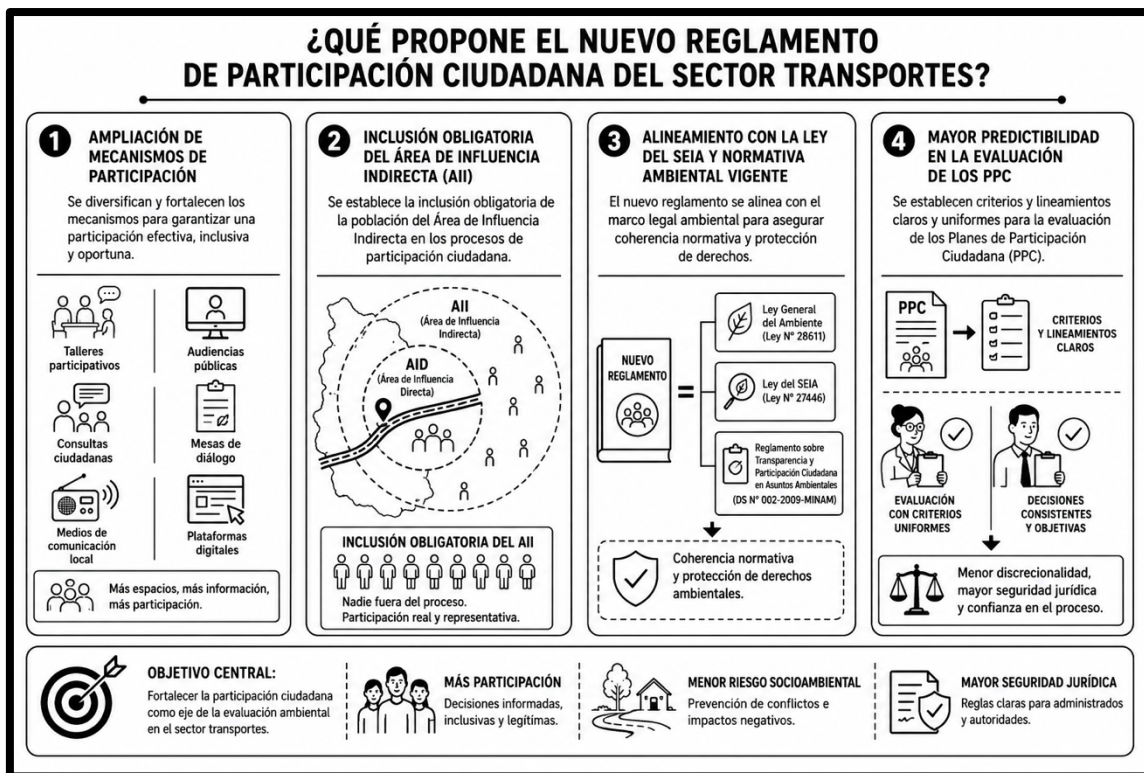
El nuevo proyecto normativo (Título III) redefine la participación ciudadana como un proceso público, inclusivo, flexible y dinámico (art. 7.1). Asimismo, busca regular de manera integral la participación en todas las etapas de los instrumentos de gestión ambiental (IGA).

Lo que regula y sus diferencias con el anterior:

- **Ampliación del alcance temporal** - art. 7.6: Mientras el anterior se centraba en momentos específicos, el nuevo reglamento establece que la participación se ejerce antes, durante y después de la aprobación del IGA (etapas de pre-inversión, inversión y post-inversión).
- **Mecanismos Obligatorios vs. Complementarios:** A diferencia de la estructura simplificada del 2004, la nueva norma clasifica los mecanismos para dar mayor flexibilidad y rigor técnico.
  - **Obligatorios** - art. 10.4: Incluyen la distribución del resumen ejecutivo (con un máximo de 70 páginas, según el art. 12.3), audiencias públicas, talleres participativos e informativos, y reuniones específicas para planes de compensación (PAC/PACRI).
  - **Complementarios** - art. 10.5: Se institucionalizan herramientas como las oficinas de información permanente, buzones de sugerencias físicos y electrónicos, visitas guiadas y el uso de promotores sociales para aclarar dudas en el campo.

## NOVEDADES Y MEJORAS DESTACADAS DE ESTE PROYECTO:

1. **Enfoque de Interculturalidad y Lenguaje** - art. 11: Se obliga a que los procesos se realicen en castellano y en la lengua originaria predominante de la zona, utilizando intérpretes acreditados por el Ministerio de Cultura si es necesario. Asimismo, se incorporan nuevos enfoques (art. 4), que prevén por primera vez los enfoques de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres (art. 4.7) y la perspectiva de discapacidad (art. 4.8), garantizando condiciones de accesibilidad física y comunicativa.
2. **Estandarización del PPC** - art. 9: Se listan 15 requisitos mínimos para el contenido del Plan de Participación Ciudadana, incluyendo cronogramas detallados, presupuestos, identificación de grupos vulnerables y medios de verificación (grabaciones sin editar, actas, etc. - art. 9, literal n).
3. **Trazabilidad y Transparencia** (Evaluación de Aportes - art. 7.5 y 10.9): Se exige que el Titular analice integralmente todos los aportes ciudadanos y sustente técnicamente por qué se incorporan o se rechazan en el IGA final.
4. **Criterios de Suspensión** - art. 19: Por primera vez se establecen causales claras para suspender o reprogramar audiencias, como vicios en la convocatoria, riesgos de seguridad o falta de intérpretes (art. 19.1).
5. **Financiamiento**: Se ratifica que todos los costos de la participación ciudadana deben ser asumidos íntegramente por el titular del proyecto.



En síntesis, el nuevo reglamento transita de un modelo de cumplimiento formal de talleres y audiencias hacia un sistema de gestión social preventivo, con criterios técnicos que buscan garantizar que la opinión de la población realmente influya en la toma de decisiones ambientales. Este particular es relevante ya que, en los proyectos de infraestructura en transportes, se ha evidenciado problemas en la ejecución por resistencia de los pobladores, a pesar que en los títulos habilitantes de los concesionarios se establecía obligaciones de difusión y acercamiento para dar a entender a los pobladores de las zonas impactadas, de los beneficios a obtener.

No obstante, el éxito de un Proyecto de la envergadura como son los del sector transportes, depende mucho de la gestión en la ejecución, lo que es mucho más que la suma de las partes. Por ello, las mejoras que se esperan de este tipo de instrumentos legales, se verán en el campo mismo.

**Para cualquier consulta sobre esta información, puede comunicarse con nosotros en los siguientes correos:**

- [virginia@kaitekiregulacion.pe](mailto:virginia@kaitekiregulacion.pe)
- [Jose.manrique@kaitekiregulacion.pe](mailto:Jose.manrique@kaitekiregulacion.pe)

**VIRGINIA  
NAKAGAWA**

Consultora Regulatoria



**KAITEKI**  
REGULACIÓN

-  Kaiteki Regulación
-  [administracion@kaitekiregulacion.pe](mailto:administracion@kaitekiregulacion.pe)
-  [www.kaitekiregulacion.pe](http://www.kaitekiregulacion.pe)
-  Lima, Perú