

CLASIFICADOR DE RUTAS DEBERÁ EXCLUIR PROYECTOS VIALES QUE SE SUPERPONGAN CON ÁREAS PROTEGIDAS Y RESERVAS INDÍGENAS Y TERRITORIALES

Carlos Trinidad Alvarado
Programa de Biodiversidad y Pueblos Indígenas

Hoy fue publicado el Decreto Supremo 005-2018-MTC, que *“establece disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial y para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC”*. Esta norma busca que la habilitación de proyectos de infraestructura vial y en la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del SINAC, cautelen el cumplimiento de la normativa ambiental, de áreas naturales protegidas (ANP), y de aquella que garantiza la protección de pueblos indígenas u originarios en situación de aislamiento y en situación de contacto inicial (PIACI).

Importancia de este DS

Este DS es importante por las siguientes razones:

- 1. Obliga al MTC a excluir del Clasificador de Rutas del SINAC, a las rutas y/o tramos viales proyectados dentro de ANP de uso indirecto y reservas indígenas y territoriales.**

Este DS establece que se deben excluir del Clasificador de Rutas, los tramos viales proyectados que se superpongan con:

- a. Áreas Naturales Protegidas de uso indirecto,
- b. Reservas Territoriales o Indígenas; y,
- c. Áreas Naturales Protegidas de uso directo y Zonas de Amortiguamiento que no cuenten con la emisión de compatibilidad por parte de Sernanp.

Esto es clave, pues diversas rutas incorporadas en el Clasificador de Rutas se superponen con ANP o territorios de PIACI, como es el caso de las siguientes:

Superposición rutas del SINAC - ANP y territorios de PIACI

Número de la ruta vial	Categoría	Ubicación	PIACI susceptible de ser afectado	ANP o reserva indígena y/o territorial susceptible de ser afectada
PE 5S ^[1]	Nacional	Incluye varias regiones.	<ul style="list-style-type: none"> - Pueblo Mashco Piro. - Pueblo Mastanahua. - Pueblo Nanti. - Otros no identificados. 	<ul style="list-style-type: none"> - Parque Nacional del Manu. - Reserva Comunal Amaraeri - Reserva Nacional Tambopata - Parque Nacional Bahuaja Sonene
MD 104 ^[2]	Regional	Región de Madre de Dios	<ul style="list-style-type: none"> - Pueblo Mashco Piro. - Pueblo Mastanahua - Pueblo Curanjeño. - Pueblo no identificado. 	<ul style="list-style-type: none"> - Parque Nacional Alto Purús. - Reserva Comunal Purús - Reserva Territorial Madre de Dios
UC 106 ^[3]	Regional	Región de Ucayali	<ul style="list-style-type: none"> - Pueblo Mashco Piro. - Pueblo Mastanahua. 	<ul style="list-style-type: none"> - Parque Nacional Alto Purús. - Reserva Comunal Purús

Además, esta norma establece una obligación transversal a las entidades del Poder Ejecutivo y los gobiernos regionales y locales. Uno de los argumentos del MTC para no retirar directamente los trazos viales¹, era que esta competencia recaía en los gobiernos subnacionales. No obstante, si bien esta norma dispone que la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas se realizará en coordinación con las entidades subnacionales², se ha eliminado cualquier posibilidad de incorporar rutas o tramos viales nacionales, regionales o locales que se superpongan con ANP de uso indirecto, reservas indígenas y reservas territoriales.

2. Fija un plazo para esta actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del SINAC

El MTC deberá efectuar la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del SINAC en un plazo máximo de noventa (90) días, contados a partir de la publicación del DS.

3. Establece que los proyectos viales se desarrollarán dando cumplimiento a los estándares ambientales y de pueblos indígenas

¹ Esto, a pesar de que el Reglamento de Jerarquización Vial aprobado por Decreto Supremo 017-2007-MTC, en su artículo 15° precisa que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el responsable de elaborar la actualización del Clasificador de Rutas que se aprobará mediante Decreto Supremo y que las modificaciones serán aprobadas por Resolución Ministerial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

² Ver el numeral 3.2. del artículo 3° de esta norma.

Si bien parece ser una expresión declarativa, es importante que el MTC precise que los proyectos de infraestructura vial se someterán a la normativa ambiental, de ANP y de aquella que garantiza la protección de los PIACI. Es un buen síntoma en relación con la línea de las políticas ambientales del sector transportes, si se toma en cuenta la renuencia del MTC a garantizar derechos indígenas en la habilitación de proyectos de conectividad en el pasado, como es el caso de la Hidrovía Amazónica, que solo pudo consultarse después de un mandato judicial.

También es buen síntoma si se tiene en cuenta los otros proyectos de ley que se encuentran en la agenda parlamentaria y que buscan habilitar infraestructura vial en ANP o territorios indígenas. Es el caso, por ejemplo, del Proyecto de Ley 1893-2017³ que de materializarse partiría en dos a la Reserva Comunal Amaraakaeri.

4. Establece el intercambio de información a través de la interoperabilidad

Otro eje clave es que el DS establece que el MTC, el Ministerio de Cultura y el Sernanp compartirán información de sus respectivos sectores a través de interoperabilidad, que es un sistema electrónico de intercambio gratuito de información entre las entidades públicas. Esto facilitará la identificación de zonas excluidas para habilitar infraestructura, con el objetivo de determinar la factibilidad de proyectos viales. Además, dinamizará el intercambio de información para prevenir situaciones que afecten a las ANP o pongan en grave riesgo a los PIACI.

Es de rescatar que, en el marco de la interoperabilidad, la labor del Mincul no solo se centre en proporcionar información acerca del ámbito de las reservas territoriales o indígenas, sino que incluya zonas con presencia de PIACI, es decir, información sobre estos pueblos con independencia a que sus territorios estén categorizados en reservas indígenas o territoriales. Esto permitirá identificar en qué zonas no deberían impulsarse proyectos viales, pues ponen en grave riesgo la vida e integridad de los PIACI.

Retos pendientes

Existen retos pendientes en el sector transportes para garantizar la efectividad de los derechos de los pueblos indígenas. Por ejemplo, no hay una referencia expresa a las salvaguardas que deberían contener los proyectos viales para asegurar los derechos de las comunidades nativas y campesinas, en especial

³ Que busca declarar de necesidad pública y de interés nacional la construcción de la carretera de integración regional Madre de Dios, tramo: Puerto Maldonado, Mazuco, Limonchayoc, Gamitana-Salvación

para garantizar la efectividad del derecho a la consulta y/o el consentimiento previo, libre e informado en la habilitación de infraestructura vial.

De la misma forma, más allá de lo plausible de la interoperabilidad, son necesarios mejores mecanismos para garantizar los derechos de los PIACI con territorios no categorizados. Utilizando el emblemático ejemplo de las ANP y las opiniones técnicas previas vinculantes del Sernanp, sería importante que el Ministerio de Cultura regule las opiniones vinculantes previas al otorgamiento de los derechos, títulos habilitantes o concesiones, tanto en reservas indígenas o territoriales, como en los territorios de PIACI no categorizados.

También hubiese sido importante que esta norma dé impulso a alternativas sostenibles de conectividad, como es el caso de la conectividad multimodal impulsada por la Ley 30574 que busca priorizar la conectividad Puerto Esperanza-Iñapari a través de la infraestructura vial y fluvial existente del Brasil.

Todo esto, en un escenario en el que la implementación de estas salvaguardas es urgente debido a la vigencia de la Ley 30723 que promueve la construcción de carreteras en zonas de frontera y el mantenimiento de trochas carrozables en el departamento de Ucayali, y que afectaría a varias ANP y territorios de PIACI.