CÓDIGO DE VERIFICACIÓN
11875023676373

FIRMADO POR:

CÁCERES PEÑARANDA Jebzabeth Johanna FIR 43281269 hard

CEDILLO DEL AGUILA Fabiola Alexandra FIR 45539744 hard

QUIÑONES BALTODANO Aldo Juan FIR 08139432 hard

TENORIO MALDONADO Mario Illarik FIR 41851889 hard

RAMOS HIDALGO Cesar Octavio (FIR44412048)

MURILLO INJOQUE Maria Isabel (FAU20556097055)

INFORME N° 00064-2018-SENACE-PE/DEIN

A : **MARÍA ISABEL MURILLO INJOQUE**
Directora de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura

DE : **CÉSAR OCTAVIO RAMOS HIDALGO**
Especialista Ambiental en Planes de Manejo Ambiental

MARIO ILLARIK TENORIO MALDONADO
Nómina de Especialistas – Especialista en Biología Nivel III

FABIOLA ALEXANDRA CEDILLO DEL ÁGUILA
Nómina de Especialistas – Especialista Legal Nivel III

ALDO JUAN QUIÑONES BALTODANO
Nómina de Especialistas – Especialista en Ingeniería Eléctrica Nivel II

JEBZABETH JOHANNA CÁCERES PEÑARANA
Nómina de Especialistas – Especialista en Comunicación Social Nivel II

ASUNTO : Asignación de categoría al Proyecto "*Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental de la Red Vial Nº 6 Autopista Cerro Azul - Ica"* presentado por la Concesionaria Vial del Perú S.A.

REFERENCIA : Trámite T-CLS-0097-2018 (16.05.17)

FECHA : Miraflores, 24 de setiembre de 2018

Tenemos el agrado de dirigirnos a ustedes, a fin de informarles lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

1.1. Mediante Resolución Directoral N° 334-2002- MTC/15.07 de fecha 08 de mayo de 2002, la Dirección General de Caminos del Ministerio de Transportes (en adelante, MTC), aprobó el expediente técnico de los Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental de la Red Vial N° 6 – Autopista Cerro Azul – Ica, ubicada en el departamento de Ica.

1.2. Mediante Trámite T-CLS-0097-2018 de fecha 16 de mayo de 2018, la Concesionaria Vial del Perú S.A (en adelante, el **Titular**) presentó ante la Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura (en adelante, **DEIN Senace**), la Solicitud de Clasificación y la Evaluación Ambiental Preliminar correspondiente del Proyecto "*Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental de la Red Vial Nº 6 Autopista Cerro Azul - Ica"* (en adelante, el **Proyecto**) para la evaluación correspondiente; habiendo propuesto, para tales efectos, la Categoría II (Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado – EIA-sd).

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

1.3. Mediante Trámite DC-1 T-CLS-0097-2018, de fecha 24 de junio de 218, el Titular remitió el Anexo IV de la Directiva N° 004-2017-SENACE/J, solicitando la notificación del procedimiento a través de correo electrónico.

1.4. Mediante Auto Directoral N° 00133-2018-SENACE-JEF/DEIN, de fecha 10 de julio de 2018, se requirió al Titular que cumpla con presentar la información destinada a subsanar las observaciones del Proyecto, descritas en el Informe N° 00362-2018-SENACE-JEF/DEIN, el mismo que encausó la solicitud de clasificación formulada por el Titular, calificándola como una solicitud de categorización del Proyecto, en el plazo máximo de diez (10) días hábiles, bajo apercibimiento de considerarse como no presentada la solicitud de categorización. La notificación del referido Auto Directoral se realizó el 12 de julio de 2018, tal como se hizo constar en la Cédula de Notificación N°02002-2018-SENACE.

1.5. Mediante Trámite DC-2 T-CLS-0097-2018, de fecha 26 de julio de 2018, el Titular remitió la Carta C.0639.GT.2018, a través de la cual remiten el levantamiento de observaciones señaladas en el Informe N°00362-2018-SENACE-JEF/DEIN.

1.6. Mediante Trámite DC-3 T-CLS-0097-2018, de fecha 13 de setiembre de 2018, el Titular remitió la Carta C.0758.GT.2018, a través de la cual remiten información complementaria para el levantamiento de observaciones señaladas en el Informe N°00362-2018-SENACE-JEF/DEIN.

II. ANÁLISIS

II.1 Objeto

El presente informe tiene por objeto determinar la categoría que le corresponde, dentro del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, al Proyecto "*Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental de la Red Vial Nº 6 Autopista Cerro Azul - Ica"* aprobado mediante Resolución Directoral N° 334-2002- MTC/15.07 de fecha 08 de mayo de 2002; en la cual, no se precisa la categoría de dicho estudio ambiental.

II.2 Aspectos normativos para la presentación y evaluación de la solicitud de categorización

2.2.1 Sobre la autoridad competente

Mediante Ley N° 29968 se creó el Senace como organismo público técnico especializado, con autonomía técnica y personería jurídica de derecho público interno, adscrito al MINAM, encargado de, entre otras funciones, revisar y aprobar los Estudios de Impacto Ambiental detallados regulados en la Ley N° 27446, Ley del SEIA y sus normas reglamentarias; así como, aprobar la clasificación de los estudios ambientales en el marco de dicho Sistema, cuya transferencia de funciones al Senace haya concluido.

De conformidad con el Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM, se aprobó el cronograma de transferencia de funciones de las autoridades sectoriales al Senace, en el marco de la Ley N° 29968. En el caso del subsector transportes, la culminación del proceso de transferencia del MTC al Senace se aprobó mediante Resolución Ministerial N° 160-2016-MINAM, determinándose que a partir del 14 de julio de 2016, el Senace es la autoridad ambiental competente para la revisión y aprobación de los

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

Estudios de Impacto Ambiental detallados, sus respectivas actualizaciones o modificaciones, Informes Técnicos Sustentatorios, entre otros actos o procedimientos vinculados a las acciones antes señaladas.

En ese contexto, el MINAM, en su condición de organismo rector del SEIA, responsable de coordinar con las autoridades competentes la adecuación de los regímenes de evaluación del impacto ambiental existente a lo dispuesto en la Ley del SEIA y asegurar su cumplimiento[1], emitió a través de la DGPIGA su pronunciamiento sobre los proyectos de sector transportes que cuentan con Estudio de Impacto Ambiental aprobado pero que no fueron clasificados en el marco del SEIA[2].

Al respecto, la referida Dirección remitió el Informe Técnico N° 022-2017-MINAM/VMGA/DGPNIGA/OCONTRERAS e Informe Técnico N° 0052-2017-MINAM/VMGA/DGPNIGA/OCONTRERAS, mediante los cuales ha concluido, entre otros aspectos, que el Senace, de acuerdo a sus funciones en materia de evaluación de impacto ambiental, determinará la categoría de los proyectos ejecutados con Estudio aprobado y sin categoría – por vacío o deficiencia de la norma – en el contexto de una modificación del Estudio Ambiental aprobado. Pudiendo para tal efecto, asignarla en el marco de la clasificación anticipada establecida en el Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes.

Cabe resaltar que el pronunciamiento del MINAM se emite al amparo de lo dispuesto en el literal n) del artículo 7° del Reglamento de la Ley del SEIA, el cual establece que entre las funciones del ente rector se encuentra identificar la autoridad competente y/o determinar la exigibilidad de la Certificación Ambiental en el caso en que un proyecto de inversión del cual se prevea pueda generar impactos ambientales negativos de carácter significativo, no se encuentra incluido en el Listado del Anexo II o en norma legal expresa, o cuando existiera vacíos, superposiciones o deficiencias normativas.

En esa medida, corresponde al Senace como autoridad competente en el ámbito del SEIA, cuya rectoría ejerce el MINAM, proceder con el trámite de la solicitud formulada, atendiendo a las consideraciones establecidas por la DGPIGA; ello como condición previa al pronunciamiento sobre cualquier solicitud de evaluación de instrumento de gestión ambiental respecto de una certificación ambiental otorgada sin haberse categorizado el Estudio Ambiental correspondiente.

2.2.2 Sobre la solicitud de categorización

Mediante Ley N° 27446 se estableció el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), como un sistema único y coordinado de identificación, prevención, supervisión, control y corrección anticipada de los impactos ambientales negativos derivados de las acciones humanas expresadas por medio del proyecto de inversión;

---

1 **Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por Decreto Legislativo N° 1078.**

"*Artículo 17. - Funciones del Organismo Rector*
Corresponde al MINAM
(…)
d) Coordinar con las autoridades competentes la adecuación de los regímenes de evaluación del impacto ambiental existentes a lo dispuestos en la presente Ley y asegurar su cumplimiento".

2 La DGPNIGA – ahora DGPIGA – conforme a lo establecido en el Reglamento de Organización y Funciones vigente del Ministerio del Ambiente, aprobado mediante Decreto Supremo N° 002-2017-MINAM es el órgano de línea responsable de conducir el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), presentando entre sus funciones la potestad de elaborar y proponer normas e instrumentos para el funcionamiento del SEIA, en los tres niveles de gobierno y en coordinación con las entidades competentes, cuando corresponda.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

y, como herramienta transectorial de la gestión ambiental y de carácter preventivo que permite la conservación ambiental y la protección de la salud de la población, cuya rectoría se encuentra a cargo del MINAM.

El artículo 4° del Reglamento de la Ley N° 27446, aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM, precisa que dicho Sistema establece un proceso administrativo uniforme y único asociados al cumplimiento de funciones, facultades, responsabilidades, procesos, requerimientos y procedimiento que rigen las actuaciones de las autoridades competente de administración y ejecución a que se refiere el artículo 18° de la Ley, entendidas como las autoridades competentes en materia de evaluación de impacto ambiental de nivel sectorial, nacional, regional y local.

En ese sentido, la Ley del SEIA señala en su artículo 4°, que toda acción sujeta al SEIA con respecto de la cual se solicite su Certificación Ambiental, deberá ser clasificada de acuerdo al riesgo ambiental que se prevé por su ejecución en una de las siguientes Categorías: Categoría I (DIA), Categoría II (EIA-sd) y Categoría III (EIA-d).

De esta manera, las Autoridades Competentes, de conformidad con el literal a) del artículo 8° del Reglamento de la Ley del SEIA, son las encargadas de conducir el proceso de evaluación de impacto ambiental a través de la categorización, revisión y aprobación de los estudios ambientales de proyectos de inversión sujetos al SEIA, de acuerdo a sus respectivas competencias.

II.3 De la Documentación presentada por el Titular y la publicada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones relativa al presente Trámite

El 20 de setiembre de 2005, se suscribió el Contrato de Concesión[3] entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC y el Titular, para la operación de la Red Vial N° 6. El mismo que señala en su cláusula 1.5 sub índice "*Tramo Vial Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica de Carretera Panamericana Sur - R01S o Tramo*", que la Red Vial 6 comprende un total de 221,7 Km:

- Puente Pucusana – Ingreso Cerro Azul (72,7 Km)
- Ingreso Cerro Azul – Cerro Calavera (1,6 Km)
- Cerro Calavera – Pampa Clarita (18,7 Km)
- Pampa Clarita – Intercambio Chincha Alta (33,1 Km)
- Intercambio Chincha Alta – Empalme San Andrés (41,1Km)
- Empalme San Andrés – Guadalupe (54, 5 Km)

Mediante Trámite DC-2 T-CLS-0097-2018, de fecha 26 de julio de 2018, el Titular remitió la Carta C.0639.GT.2018, a través de la cual adjuntó la siguiente documentación en formato digital:

- "*Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental de la Red Vial Nº 6 Autopista Cerro Azul - Ica*", aprobados mediante Resolución Directoral N° 334-2002 MTC/15.17.
- "*Estudio de Impacto Socio Ambiental semi detallado de la Variante Chincha - Tambo de Mora, Red Vial 6*", aprobado" mediante Resolución Directoral Nº 086-2009-MTC/16.

[3] http://portal.mtc.gob.pe/transportes/concesiones/documentos/RED-VIAL-06.pdf

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

- "*Declaración de Impacto Ambiental de la Variante La Joya - Red Vial 6*", aprobado mediante Resolución Directoral N° 168-2009-MTC/16.
- "*Declaración de Impacto Ambiental del Mantenimiento Periódico de la Red Vial N° 6 del Tramo 1: Puente Pucusana – Cerro Azul*", aprobado mediante Resolución Directoral Nº 038-2012-MTC/16.
- "*Informe Técnico Sustentatorio (ITS) para la Construcción del Puente Topará – Red Vial 6*", aprobado mediante Resolución Directoral Nº 311-2016-MTC/16.
- "*ITS de los pasos a desnivel Sunampe (km 56+746.72 al km 56+760.97), Puquio Santo (km 66+783.27 al km 66+793.41), Tambo de Mora (km 59+759.64 al km 59+775.64); y, San Andrés (km 91+051.67 al km 91+063.94), para la concesión Construcción y explotación del tramo Vial Puente Pucusana, Cerro Azul – Ica de la Panamericana Sur - R01S de la Red Vial 6*", aprobado mediante Resolución Directoral Nº 668-2016-MTC/16.
- "*ITS de los pasos a desnivel: San Clemente, Pozuelo Norte, Salas, Camacho, Lurinchincha, Brisas de Concón y Nuevo Ayacucho, para la concesión "Construcción y explotación del tramo vial Puente Pucusana - Cerro Azul – Ica, de la Panamericana Sur- R01S" de la Red Vial 6*", aprobado mediante Resolución Directoral Nº 748-2016-MTC/16.
- "*Ficha de Caracterización para el Depósito de Material Excedente (en adelante, DME) Camacho Km. 82+200 L.D. y Km. 84+300 L.D.; para la concesión "Construcción y explotación del tramo vial Puente Pucusana - Cerro Azul – Ica, de la Panamericana Sur- R01S" de la Red Vial* 6", aprobada mediante Resolución Directoral N° 979-2016-MTC/16.
- "*Ficha de Caracterización Socio Ambiental para el uso de la nueva área auxiliar Cantera Camacho Km. 80+500 L.D.; para la concesión "Construcción y explotación del tramo vial Puente Pucusana - Cerro Azul – Ica, de la Panamericana Sur- R01S" de la Red Vial 6*", aprobada mediante Resolución Directoral. N° 1007-2016-MTC/16.

Mediante Trámite DC-3 T-CLS-0097-2018, de fecha 13 de setiembre de 2018, el Titular remitió la Carta C.0758.GT.2018, a través de la cual remitió la siguiente documentación en digital:

- Declaración de Impacto Ambiental del Intercambio Vial Pampa Clarita – Red Vial 6, aprobada mediante Resolución Directoral Nº 044-2010-MTC/16.
- Declaración de Impacto Ambiental de la Variante Jahuay, Red Vial N° 6, aprobada mediante Resolución Directoral Nº 079-2010-MTC/16.

De la revisión de los Estudios Ambientales adjuntos por el Titular, se ha verificado que, el expediente técnico de los *"Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental de la Red Vial Nº 6 Autopista Cerro Azul – Ica Sur)*" (en adelante, el **EIA**), aprobado mediante Resolución Directoral N° 334-2002 MTC/15.17 de fecha 08 de mayo de 2002 corresponde a un proyecto ejecutado con Estudio Ambiental aprobado sin categoría; por lo que, corresponde asignarle la categoría correspondiente.

II.4 Características Generales del Proyecto correspondientes al EIA

Políticamente el tramo vial se encuentra ubicado en los departamentos de Lima e Ica; en el siguiente cuadro se precisa los distritos y provincias por donde atraviesa la vía construida:

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

Cuadro N° 01. Ubicación del Proyecto

N°	Distrito	Provincia	Departamento
1	Cerro Azul	Cañete	Lima
2	San Vicente de Cañete		
3	Imperial		
4	Nuevo Imperial		
5	San Luis		
6	Grocio Prado	Chincha	Ica
7	Sunampe		
8	Tambo de Mora		
9	Chincha Baja		
10	El Carmen		
11	San Clemente	Pisco	
12	Pisco		
13	San Andrés		
14	Paracas		
15	Salas	Ica	
16	San Juan Bautista		
17	Subtanjalla		

Fuente: Expediente del EIA

Las instalaciones auxiliares como campamentos, plantas de chancado y de asfalto se detallan a continuación, utilizadas durante la implementación del Proyecto, fueron:

Cuadro N° 02. Instalaciones Auxiliarles

Instalación	Localidad	Progresiva	Área (m^2)
Campamentos	Cañete	km 11 + 500	15 000
	Chincha	km 60 + 200	15 000
	Pisco	km 88 + 800	15 000
Plantas de chancado y de asfalto	Río Cañete	km 15 + 000	5000
	Cañapay	km 67 + 200	5000
	Río Seco	km 134 + 600	5000

Las canteras, depósitos de material excedente y fuentes de agua empleadas se detallan a continuación:

Cuadro N° 03. Canteras en zonas eriazas

Cantera	Lado	Volumen (m^3)	Área (m^2)	Progresiva km
Canyar	Izquierdo	1 178 600	589 300	60 + 700
Canyar	Derecho	492 000	246 000	60 + 700
Cañapay	Izquierdo	1 032 000	516 000	67 + 200
Cañapay	Derecho	588 000	294 000	67 + 200
"A"	Izquierdo	120 000	20 000	77 + 800
Aceros Arequipa	Izquierdo	180 000	120 000	96 + 600
Rio Seco	Izquierdo	679 500	226 500	134 + 600
Parcona	Izquierdo	1 350 000	450 000	300 + 000

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

Cuadro N° 04. Canteras en zonas de ríos

Cantera	Lado	Volumen (m^3)	Area (m^2)	Progresiva km
Río Cañete	Izquierdo	1 182 000	591 000	15 + 000
Río Cañete	Derecho	541 500	270 750	15 + 000
Río Pisco	Izquierdo	1 064 880	626 400	86 + 200
Río Pisco	Derecho	498 780	293 400	86 + 200

Cuadro N° 05. Depósitos de Materiales Excedentes

Cantera	Progresiva km	Lado	Potencia (m^3)	Volumen (m^3)
Cantera Canyar	60 + 700	Izquierdo	1 178 600	1 161 510,07
Cantera Cañapay	67 + 200	Izquierdo	1 032 000	372 041,33
Cantera Arequipa	96 + 600	Izquierdo	120 000	102 876,27
Cantera Parcona	157 + 000	Izquierdo	1 350 000	288 283,55

Cuadro N° 06. Ubicación de las fuentes de agua

Localidad	Acceso	Fuente de agua	Progresiva Km.	Lado
Cañete	Directo Cañete	Río Cañete	15 + 000	Derecho
		Río Cañete	15 + 000	Izquierdo
Chincha	100 m. Chincha	Pozo Subsuelo 1	70 + 400	Izquierdo
	100 m. Chincha	Pozo Subsuelo 2	70 + 600	Izquierdo
Pisco	Directo Pisco	Río Pisco	86 + 200	Izquierdo
	Directo Pisco	Río Pisco	86 + 200	Derecho
Paracas	50 m. Paracas	Pozo Subsuelo	102 + 500	Derecho
Pozo Santo	70 m. Pozo Santo	Pozo Subsuelo	114 + 000	Derecho

II.5 Análisis de los Criterios de Protección Ambiental para la clasificación del Proyecto

Mediante Trámite T-CLS-0097-2018 de fecha 16 de mayo de 2018, el Titular remitió a la DEIN Senace la solicitud de Clasificación y la Evaluación Ambiental Preliminar habiendo propuesto, para tales efectos, la Categoría II (Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado – EIA-sd).

De la revisión de los antecedentes presentados por el Titular, se advirtió que el Proyecto cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental aprobado mediante Resolución Directoral N° 334-2002- MTC/15.07 de fecha 08 de mayo de 2002, el cual no tiene especificada la categoría correspondiente.

En ese sentido, mediante Auto Directoral N° 00133-2018-SENACE-JEF/DEIN, de fecha 10 de julio de 2018, se remitió al Titular el Informe N° 00362-2018-SENACE-JEF/DEIN, en el cual la DEIN Senace encausó la solicitud de clasificación formulada por el Titular, calificándola como una solicitud de categorización del Proyecto; y, a su vez, requirió al Titular que cumpla con presentar la información destinada a subsanar las observaciones descritas en dicho Informe, en el plazo máximo de diez (10) días hábiles, bajo apercibimiento de considerarse como no presentada la solicitud de categorización.

Al respecto, el Titular remitió información complementaria para el levantamiento de sus observaciones a través de la Carta C.0639.GT.2018 y la Carta C.0758.GT.2018, mediante el Trámite DC-2 T-CLS-0097-2018, de fecha 26 de julio de 2018 y Trámite DC-3 T-CLS-0097-2018, de fecha 13 de setiembre de 2018, respectivamente.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

A fin de evaluarse dicha solicitud, debe precisarse que a través del Informe Técnico N° 022-2017-MINAM/VMGA/DGPINGA/OCONTRERAS e Informe Técnico N° 0052-2017-MINAM/VMGA/DGPNIGA/JVASQUEZ, los cuales concluyen que el Senace, de acuerdo a sus funciones en materia de evaluación de impacto ambiental, determinará la categoría – por vacío o deficiencia de la norma – en el contexto de una modificación del Estudio Ambiental Aprobado; pudiendo para tal efecto, asignarla en el marco de la clasificación anticipada establecida en el Decreto Supremo N° 004-2017-MTC6, considerando las características comunes o similares de los proyectos y los entornos donde se han ejecutado.

En ese sentido, de la revisión de la clasificación anticipada, se verifica que el Proyecto no se enmarca en ninguna de las catorce (14) tipologías de proyectos del Anexo I del mencionado Reglamento, debido a que el mismo involucra actividades de construcción, conservación y explotación.

Por lo tanto, al no corresponder asignarle una categoría en mérito a lo detallado en el referido Reglamento, se debe proceder con el análisis de los criterios de protección ambiental detallados en el Anexo V del Reglamento de la Ley del SEIA para determinar la categoría del EIA. En el siguiente cuadro se presenta el resultado de este análisis:

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

Cuadro N° 07 Análisis del Proyecto de acuerdo con los Criterios de Protección Ambiental

Criterio de Protección Ambiental*	Efectos, características o circunstancias previstas por las actividades del Proyecto ejecutado	Significancia del Impacto
Criterio 1: La protección de la salud pública y de las personas	Las actividades de construcción, conservación y explotación de la vía implicaron: • El movimiento de tierras; la conformación de subbases, bases y pavimento asfáltico; la construcción de obras de arte y drenaje. • La habilitación y funcionamiento de instalaciones auxiliares. • El empleo de materiales e insumos; y la operación de maquinarias y equipos. • Incremento del número de usuarios de la vía al mejorar su nivel de servicio. Esta dinámica provoca, tanto en las instalaciones auxiliares como en los frentes de obra a lo largo del trazo de la vía, la generación de residuos sólidos (domésticos e industriales), efluentes líquidos, emisiones gaseosas y de partículas. En tal sentido, de acuerdo con el análisis de los criterios de protección 1 y 2, se considera lo siguiente: • El potencial impactos por dicho aporte sobre la salud de las personas (centros poblados y comunidades) asentadas a lo largo del trazo de la vía, será de significancia moderada. • El aporte de carga contaminante producto de las actividades del Proyecto, ocasiona un impacto de significancia moderada sobre la calidad ambiental del área del Proyecto.	**Moderado**
Criterio 2: La protección de la calidad ambiental, tanto del aire, del agua, del suelo, como la incidencia que puedan producir el ruido y vibración, residuos sólidos y líquidos efluentes, emisiones gaseosas, radiaciones y de partículas y residuos radiactivos		
Criterio 3: La protección de los recursos naturales, especialmente las aguas, los bosques y el suelo, la flora y fauna	En relación al aprovechamiento de recursos naturales y de la biodiversidad asociada, las actividades del presente proyecto, implican lo siguiente: • Debido a su magnitud, el proyecto se emplaza sobre una extensa porción de terreno, el cual forma parte de la ecorregión del "Desierto del Pacífico" (Brack & Mendiola, 2000)[4]. Entre los hábitats que abarca y sobre los cuales se han producido impactos directos e indirectos, se tiene al desierto, gramadales, vegetación ribereña, bosques de Huarango de dunas, ríos y humedales. Estos hábitats representan un refugio para la fauna silvestre, en medio de extensas zonas de desierto hiper-árido. Por tanto, el impacto producido a estos hábitats, está afectando significativamente a la fauna silvestre que dependen de estos ambientes.	**Alto**

[4] Brack, Antonio & Cecilia Mendiola. 2000. "Ecología del Perú". Lima: Ed. Bruño, pp. 34-36.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

Criterio de Protección Ambiental*	Efectos, características o circunstancias previstas por las actividades del Proyecto ejecutado	Significancia del Impacto
	• Los hábitats existentes en la zona de influencia del proyecto, son usados por la fauna silvestre residente y migratoria, como sitios para reproducción, alimentación, desplazamiento y refugio; por tanto, la construcción y funcionamiento de la carretera y sus componentes, está incrementando de manera significativa la presión -que ya existe- sobre estos ambientes, lo que afecta la disponibilidad y calidad de los hábitats, la oferta de recursos, la interacción planta-fauna y los procesos ecológicos de los cuales dependen. • El tramo final de la carretera cruza la Pampa de Villacurí (Ica); en dicha zona existe un tipo de vegetación, cuya especie predominante es el Huarango (*Prosopis limensis*). Esta vegetación es denominada "Bosque de Huarango de dunas" (Whaley et al, 2010)[5] y se distribuye a manera de parches. La construcción de la carretera, así como de los depósitos de material excedente (DME) y canteras, ha ocasionado el desbroce de los árboles de Huarango, muchos de los cuales son bastante longevos (irremplazables), los cuales presentan adaptaciones a las condiciones extremas del desierto. • La carretera cruza siete (07) ríos, ubicados en las provincias de Lima, Cañete, Chincha, Pisco e Ica. En la zona ribereña de estos ríos crece un tipo de cobertura vegetal, denominada "vegetación ribereña", la cual está adaptada a las condiciones de humedad de los ríos costeros. La vegetación ribereña es diversa y está conformada por especies de porte herbáceo, arbustivo y arbóreo. La construcción del proyecto, ha impactado a la vegetación ribereña en distintos tramos. Por otra parte, la explotación de canteras en los ríos de Cañete y Pisco, ha impactado los ecosistemas acuáticos, comunidad hidrobiológica y la calidad del agua. • En la ecorregión del desierto, la fuente más importante y permanente de agua, es el agua subterránea (Oré, 2005)[6]; no obstante, el agua subterránea está sobre-explotada, por lo que la construcción y explotación de cuatro (04) pozos por parte del proyecto, está acentuando el impacto sobre el recurso hídrico; asimismo, los humedales identificados a lo largo de la carretera, que dependen del agua subterránea también podrían estar siendo afectados de forma indirecta. Por otro lado, la construcción y funcionamiento de la carretera, tiene impactos directos sobre los humedales cercanos; asimismo, existe un impacto indirecto, debido al tránsito	

[5] Whaley, O. Q., Orellana, A., Pérez, E., Tenorio, M., Quinteros, F., Mendoza, M., & Pecho, O. 2010. "Plantas y Vegetación de Ica, Perú – Un recurso para su restauración y conservación". Lima: Royal Botanic Gardens, Kew, pp. 25-28.
[6] Oré, M.T. 2005. "Agua, bien común, y usos privados. Riego, Estado y conflictos en La Achirana del Inca". (1ª ed.). Lima: Fondo Editorial PUCP, pp. 76-77.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

Criterio de Protección Ambiental*	Efectos, características o circunstancias previstas por las actividades del Proyecto ejecutado	Significancia del Impacto
	frecuente de vehículos, lo que perturba los sitios de congregación de las aves residentes y migratorias. • Por último, el funcionamiento de la carretera provocará que se haya incrementado el establecimiento de más centros poblados a lo largo de la vía, cuyos efectos colaterales sobre los hábitats silvestres, comprenden la intensificación del cambio de uso de suelo y la sobre-explotación de los recursos.	
Criterio 4. La protección de áreas naturales protegidas.	Acerca de la protección de áreas naturales protegidas (ANP) y sus zonas de amortiguamiento, la construcción y funcionamiento del proyecto Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica, implicó lo siguiente: • Se han intervenido de manera temporal y permanente extensas áreas de la Zona de Amortiguamiento de la Reserva Nacional de Paracas, debido al emplazamiento de la autopista y componentes asociados. Así también, debido al requerimiento de un gran volumen de recursos naturales para la construcción del proyecto, se han producido impactos irreversibles sobre hábitats representativos de la Zona de Amortiguamiento; como los hábitats del desierto, bosques de Huarango de dunas, entre otros. • El funcionamiento de la autopista, ha incrementado de manera sustancial la presión antrópica –que ya existía- sobre los hábitats y recursos naturales (agua subterránea, madera, suelo, entre otros) de la Zona de Amortiguamiento de la Reserva Nacional de Paracas, lo que ha ocasionado que la magnitud de los impactos a los hábitats remanentes aumente significativamente, debido al establecimiento de más centros poblados e industrias a lo largo de la vía. Asimismo, es importante precisar que la Zona de Amortiguamiento conecta la Reserva Nacional de Paracas, con las playas y humedales existentes al norte y sur del estuario del río Pisco, los cuales poseen un alto valor ecológico, debido a que forman parte de procesos de escala global, como la migración de aves. Con estas consideraciones, la construcción y funcionamiento de la autopista, ha ocasionado un impacto alto sobre estos hábitats claves para la migración de especies.	**Alto**
Criterio 5. Protección de la diversidad biológica y sus componentes: ecosistemas, especies y genes; así como los bienes y servicios ambientales y bellezas escénicas, áreas que son centros de origen y	En relación a la protección de la biodiversidad y sus servicios ambientales, las actividades del presente proyecto, implican lo siguiente: • El proyecto, debido a su magnitud, ha provocado que se intensifique la degradación de los ecosistemas existentes en su zona de influencia, lo que ha traído consigo la alteración de las redes tróficas, debido a la disminución de la densidad de especies y reducción de la cobertura vegetal; así también, se han producido impactos	**Alto**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

Criterio de Protección Ambiental*	Efectos, características o circunstancias previstas por las actividades del Proyecto ejecutado	Significancia del Impacto
diversificación genética por su importancia para la vida natural	irreversibles por el emplazamiento de la carretera, lo cual ha reducido la cobertura vegetal en varios tramos de la vía y ha afectado su regeneración natural. • Durante la etapa de operación o funcionamiento de la carretera, se han producido impactos por atropellamiento de la fauna silvestre. La carretera representa una barrera que ha impactado de manera significativa en el desplazamiento de las especies entre los hábitats aislando poblaciones, que antes estaban conectadas, en especial de aquellas especies de fauna de poca movilidad. • Algunas especies de plantas que se cultivan en la actualidad en los valles de la zona del proyecto, provienen de parientes silvestres. Durante el desbroce vegetal, para la construcción de la carretera y otros componentes, se han impactado los hábitats de esta vegetación nativa. De igual manera, se han impactado longevos árboles de Huarango, existentes en la Pampa de Villacurí, los cuales poseen un valioso material genético, que les ha permitido adaptarse a las condiciones extremas del desierto, generando una pérdida irreversible. • Entre los servicios que brindan los bosques de Huarango de dunas, está la de controlar el avance de las dunas y del desierto hacia el valle, por lo que el proyecto al haber impactado estos bosques, ha contribuido a degradar los servicios ambientales que estos brindaban. Así también, debido a la alteración de la vegetación ribereña, se ha ocasionado la alteración de funciones ecológicas valiosas (NRC, 2002)[7], como la hidrología y dinámica de los sedimentos, biogeoquímica y ciclo de nutrientes, y la provisión de hábitat y mantenimiento de cadenas tróficas. • Otros servicios ambientales que provee la flora y fauna nativa, pero que han sido impactados por el presente proyecto, son la polinización de cultivos, control de animales plaga, dispersión de semillas y fertilización del suelo. • Finalmente, el proyecto ha impactado el hábitat y distribución de especies de flora y fauna en estado de amenaza con categoría a nivel nacional e internacional, así como especies endémicas o de distribución restringida; asimismo, especies claves de importancia socio-económica.	
Criterio 6: La protección de los sistemas y estilos de vida de las comunidades campesinas, nativas y pueblos indígenas	En el EIA no se identifica comunidades campesinas, nativas o pueblos indígenas; por lo tanto, no corresponde evaluar el presente criterio.	

[7] NRC. 2002. "Riparian areas: functions and strategies for management". Washington D.C.: National Academy Press, pp 342-347.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

Criterio de Protección Ambiental*	Efectos, características o circunstancias previstas por las actividades del Proyecto ejecutado	Significancia del Impacto
Criterio 7: La protección de los espacios urbanos	El Proyecto se ubica políticamente dentro de la jurisdicción de los distritos de San Juan, Pisco, Chincha y Cañete. Durante la construcción del proyecto, se incrementó la población como consecuencia de procesos migratorios, ocasionando la instalación de viviendas en las zonas periféricas del área urbana, con la consecuente demanda de servicios como agua potable, energía eléctrica, entre otros. Asimismo, se generan afectaciones prediales que pueden ocasionar conflictos entre propietarios y posesionarios, y la concesionaria. Se considera, de acuerdo al análisis de este criterio de protección, que los potenciales impactos negativos sobre los espacios urbanos debido a las actividades del Proyecto serán de significancia alta.	**Alto**
Criterio 8: La protección del patrimonio arqueológico, histórico, arquitectónicos y monumentos nacionales	A lo largo del Tramo del Proyecto se identificó que la vía cruza la Reserva Nacional de Paracas: asimismo, de acuerdo a lo declarado en el EIA, se tiene precedentes de restos arqueológicos no declarados.	**Alto**

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

De acuerdo al análisis presentado en el Cuadro N° 07, los impactos ambientales evaluados en relación a los criterios de protección ambiental 3, 4, 5, 7 y 8, tienen una significancia Alta; mientras que los impactos ambientales evaluados en relación a los criterios de protección ambiental 1 y 2, tienen una significancia Moderada.

Por lo tanto, en función a la información presentada por el Titular, los criterios de protección ambiental establecidos en el Anexo V del Reglamento de la Ley del SEIA, el artículo 38 de dicha norma, el análisis realizado en el presente Informe; y, de conformidad con lo resuelto por el Ministerio del Ambiente y lo establecido en los artículos 4, 5 y 17 de la Ley del SEIA, se determina que el Proyecto "*Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental de la Red Vial Nº 6 Autopista Cerro - Ica)*", ocasiona un impacto ambiental de significancia Alta; por lo cual, corresponde asignarle la Categoría III - Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d).

III. CONCLUSIONES

3.1 Luego de analizados los impactos ambientales descritos en la presente evaluación, los criterios de protección ambiental establecidos en el Anexo V del Reglamento de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, aprobado mediante el Decreto Supremo N°019-2009-MINAM; y, las consideraciones ambientales señaladas, de conformidad a los pronunciamientos emitidos por el Ministerio del Ambiente, se resuelve que para el Proyecto "*Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental de la Red Vial Nº 6 Autopista Cerro Azul - Ica"*, presentado por la Concesionaria Vial del Perú S.A., corresponde asignar la Categoría III – Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d).

3.2 Las actualizaciones, modificaciones, informes técnicos sustentatorios y otros procedimientos relacionados del EIA-d para la "*Estudios Definitivos de Ingeniería e Impacto Ambiental de la Red Vial Nº 6 Autopista Cerro Azul - Ica"*, deben tramitarse ante el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles-Senace.

IV. RECOMENDACIONES

4.1 Remitir el presente Informe a la Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura, a fin de que señale su conformidad y emita la Resolución Directoral correspondiente.

4.2 Remitir el presente Informe, junto con la Resolución Directoral que se emita, a la Concesionaria Vial del Perú S.A., para conocimiento y fines correspondientes.

4.3 Remitir el presente Informe, junto con la Resolución Directoral que se emita, a la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales – DGASA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para conocimiento y fines correspondientes.

4.4 Remitir copia del presente informe a la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental – DGPIGA del Ministerio del Ambiente, para conocimiento y fines correspondientes.

4.5 Publicar en la página web del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (www.senace.gob.pe) el presente Informe como parte

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

integrante de la Resolución Directoral a emitirse, a fin que se encuentre a disposición del público en general.

Atentamente,

Cesar Octavio Ramos Hidalgo
Especialista Ambiental en Planes de Manejo Ambiental
Senace

Nómina de Especialistas[8]

Mario Illarik Tenorio Maldonado
Nómina de Especialistas – Especialista Biología Nivel III
Senace

Fabiola Alexandra Cedillo del Águila
Nómina de Especialistas – Especialista Legal Nivel III
Senace

Aldo Juan Quiñones Baltodano
Nomina de Especialistas - Especialista en Ingeniería Eléctrica Nivel II
Senace

Jebzabeth Johanna Cáceres Peñarana
Nómina de Especialistas – Especialista en Comunicación Social Nivel II
Senace

[8] De conformidad con la Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30327, el Senace está facultado para crear la Nómina de Especialistas, conformada por profesionales calificados sobre la base de criterios técnicos establecidos por el mismo Senace, para apoyar la revisión de los estudios ambientales y la supervisión de la línea base, en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental - SEIA.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento

Visto el informe que antecede y estando de acuerdo con su contenido, lo hago mío y lo suscribo en señal de conformidad.

María Isabel Murillo Injoque
Directora de Evaluación Ambiental
para Proyectos de Infraestructura
Senace

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado en el Senace, aplicando lo dispuesto por el Art. 25 de D.S. 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S. 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: https://www.senace.gob.pe/verificacion ingresando el código de verificación que aparece en la parte superior izquierda de este documento