



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

INFORME TÉCNICO LEGAL COMPLEMENTARIO N° 135-2022-MTC/16.02.JFU.YGA.CJCG.GCR

A : Blga. Patricia del Pilar Arias Paredes
Directora de Evaluación Ambiental (e)
Dirección General de Asuntos Ambientales

ASUNTO : Desaprobación de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto
"Mejoramiento del Servicio de Transitabilidad Vehicular y Peatonal de la Av. Miguel Grau y Jr. Isidro Alcibar, Tramo Av. Caqueta - Av. Zarumilla (Panamericana Norte) - Distrito de San Martín de Porres - Lima - Lima", con Código Único de Inversiones N° 2340830 (SNIP 379611).

REFERENCIA : (1) Oficio N° 591-MML/PGRLM-SRI (**E-500500-2022**).
(2) Informe Técnico Legal N° 128-2022-MTC/16.02.JFU.YGA.CJCG.DDM (I-498074-2022)

FECHA : Lima, 28 de diciembre del 2022.

Nos dirigimos a usted en atención al asunto y documentos de las referencias (1) y (2), respecto del cual informamos lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

- 1.1. Con fecha 25.02.2022, mediante Formulario 001/16, con HR N° T-079037-2022, el **PROGRAMA DE GOBIERNO REGIONAL DE LIMA METROPOLITANA** de la Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante el administrado) remitió a la Dirección General de Asuntos Ambientales (en adelante DGAAM), la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto del asunto, para su correspondiente revisión y evaluación.
- 1.2. Con fecha 13.04.2022, mediante Oficio N° 1014-2022-MTC/16, la DGAAM remitió al administrado, el Informe Técnico N° 048-2022-MTC/16.02.JFU.ACS.CJCG, el cual concluye que la DIA presenta observaciones y se le otorgó un plazo de diez (10) días hábiles para la atención del caso.
- 1.3. Con fecha 27.06.2022, mediante Oficio N° 306-2022-MML/PGRL-SRI, con HR N° E-270050-2022, el administrado remitió a la DGAAM, el levantamiento de observaciones de la DIA del proyecto citado en el asunto, para la revisión y evaluación del caso.
- 1.4. Con fecha 13.07.2022, mediante Oficio N° 352-2022-MML/PGRL-SRI, con HR N° E-296498-2022, el administrado remitió a la DGAAM, el levantamiento de observaciones con la DIA actualizada (y completa) del proyecto citado en el asunto, para la revisión y evaluación del caso.
- 1.5. Con fecha 25.07.2022, mediante Oficio N° 2116-2022-MTC/16, la DGAAM remitió al administrado, el Informe Técnico N° 090-2022-MTC/16.02.JFU.LMA.CJCG, el cual concluye que la DIA aún mantiene observaciones pendientes de subsanar, y se le otorgó un plazo de diez (10) días hábiles para la atención del caso.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- f
- 1.6. Con fecha 09.09.2022, mediante Oficio N° 472-2022-MML/PGRLM-SRI, con HR N° E-389539-2022, el administrado remitió a la DGAAM, el levantamiento de observaciones de la DIA citada en el asunto, en atención al Oficio N° 2116-2022-MTC/16 e Informe Técnico N° 090-2022-MTC/16.02.JFU.LMA.CJCG; para la revisión y evaluación del caso.
 - 1.7. Con fecha 14.10.2022, mediante Oficio N° 3400-2022-MTC/16, la DGAAM remitió al administrado el Informe Técnico N° 116-2022-MTC/16.02.JFU.LMA.CJCG, el cual concluye que la DIA aún mantiene observaciones pendientes de subsanar, y se le otorgó un plazo de diez (10) días hábiles para la atención del caso.
 - 1.8. Con fecha 10.11.2022, se elaboró el Informe Técnico Legal N° 128-2022-MTC/16.02.JFU.YGA.CJCG.DDM, con HR N° I-498074-2022, el cual concluye en DESAPROBAR la DIA del proyecto citado en el asunto, toda vez que el administrado no presentó el levantamiento de observaciones ni la DIA actualizada dentro del plazo otorgado, a fin de elaborar y emitir el acto resolutivo correspondiente.
 - 1.9. Con fecha 11.11.2022, mediante Oficio N° 591-MML/PGRLM-SRI, con HR N° E-500500-2022, el administrado remitió a la DGAAM, el levantamiento de observaciones de la DIA citada en el asunto, en atención al Oficio N° 3400-2022-MTC/16 e Informe Técnico N° 116-2022-MTC/16.02.JFU.LMA.CJCG; para la revisión y evaluación del caso.
- (A)

II. MARCO NORMATIVO

- 2.1. De acuerdo a lo establecido por el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones se indica: "La Dirección General de Asuntos Ambientales (DGAAM) es un órgano de línea de ámbito Nacional que ejerce la Autoridad Ambiental Sectorial y se encarga de velar por el cumplimiento de las normas Ambientales, con el fin de asegurar la viabilidad Socio-Ambiental de los proyectos de Infraestructura y Servicios de Transporte".
- 2.2. El Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, modificado con el Decreto Supremo N° 008-2019-MTC, establece que el Anexo 1 del citado Reglamento contiene la relación de proyectos, actividades o servicios del Sector Transportes con clasificación anticipada y determina la categoría del Estudio Ambiental que corresponde desarrollar para cada uno de ellos.
- 2.3. La presente Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto **Mejoramiento del Servicio de Transitabilidad Vehicular y Peatonal de la Av. Miguel Grau y Jr. Isidro Alcibar, Tramo Av. Caqueta - Av. Zarumilla (Panamericana Norte) - Distrito de San Martín de Porres - Lima - Lima**", con Código Único de Inversiones N° 2340830 (SNIP 379611); se evalúa dentro del marco del Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, modificado mediante Decreto Supremo N° 008-2019-MTC, el cual establece el Anexo 1 del citado Reglamento, que contiene la relación de proyectos, actividades o servicios del Sector Transportes con clasificación anticipada para los proyectos de inversión con características comunes o similares de competencia del sector transportes y determina la categoría del Estudio Ambiental que corresponde desarrollar para cada uno de ellos.
- 2.4. Asimismo, el Titular del proyecto ha realizado el pago correspondiente, para lo cual, adjunta el comprobante de pago, con el número 0068511 de fecha 24.02.2022, el cual es uno de los requisitos para el inicio del procedimiento de evaluación.
- ✓



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

2.5. Por otro lado, el artículo 2 de la Resolución Ministerial N° 283-2020-MTC/01, establece que la notificación de los actos y actuaciones administrativas que se emitan en relación a los procedimientos contenidos en el listado aprobado en el artículo 1 se podrán realizar a través de los medios electrónicos que habilite el Ministerio de Transportes y Comunicaciones previa autorización expresa del administrado, conforme a lo establecido en el numeral 20.4 del artículo 20 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS y normas complementarias.

III. ANÁLISIS

3.1. Con respecto al procedimiento

El 10.11.2022, se elaboró el Informe Técnico Legal N° 128-2022-MTC/16.02.JFU.YGA.CJCG.DDM, el cual concluye en DESAPROBAR la DIA del proyecto citado en el asunto, toda vez que el administrado no presentó el levantamiento de observaciones ni DIA actualizada dentro del plazo otorgado (el plazo venció el 31 de octubre del presente), a fin de elaborar y emitir el acto resolutorio correspondiente; sin embargo; el 11.11.2022, mediante Oficio N° 591-MML/PGRLM-SRI, el administrado ingreso por mesa de partes virtual del MTC, el levantamiento de observaciones de la DIA citada en el asunto, en atención al Oficio N° 3400-2022-MTC/16 e Informe Técnico N° 116-2022-MTC/16.02.JFU.LMA.CJCG; para la revisión y evaluación del caso.

En ese sentido, de manera complementaria al Informe Técnico Legal N° 128-2022-MTC/16.02.JFU.YGA.CJCG.DDM previamente emitido; mediante la presente se procede a realizar la evaluación del documento presentado por el administrado respecto al levantamiento de observaciones presentado mediante Oficio N° 591-MML/PGRLM-SRI.

3.2. Datos del Titular del Proyecto

Cuadro N° 01. Titular del proyecto

Table with 2 columns: Field Name and Value. Fields include RAZÓN SOCIAL, NÚMERO DE RUC, DOMICILIO LEGAL, DISTRITO, PROVINCIA, DEPARTAMENTO, TELÉFONO, and CORREO ELECTRÓNICO.

Fuente: DIA presentada

3.3. Datos de la consultora que elaboró la DIA

Cuadro N° 02. Empresa Responsable de la Elaboración

Table with 2 columns: Field Name and Value. Fields include RAZÓN SOCIAL, NÚMERO DE RUC, REGISTRO, TELÉFONO, and CORREO ELECTRÓNICO.

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Asuntos Ambientales*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”**“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”**“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”***Fuente: DIA presentada y portal web del SENACE.****Cuadro N° 03. Profesionales Responsables**

NOMBRES Y APELLIDOS	ESPECIALIDAD	PROFESIÓN	N° DE COLEGIATURA
Elías Soto Tuero	Ambiental	Ing. Ambiental y de RR.NN.	121649
María Elizabeth Ángeles Paredes	Social	Socióloga	3536

Fuente: DIA presentada

Cabe mencionar que en la Tabla 50 no se encuentra la información del especialista social ni del especialista predial. Además, las secciones del componente social como el Plan de Participación Ciudadana (páginas 338 a 346 de la DIA) no llevan la firma del especialista social. Asimismo, de las páginas 325 a la 347 de la DIA actualizada, no se cuenta con la firma de los profesionales que han elaborado la DIA actualizada, así como del representante legal de la empresa consultora. Adicionalmente, retiraron la firma y sello del Ing. Gustavo Jeremías Rique Pérez con CIP 138318; sin embargo, no ha sido suscrito por un profesional a fin de la gestión de afectaciones prediales que se encuentre dentro de la lista de profesionales de la empresa consultora ante el SENACE.

3.4. Ubicación del proyecto

El proyecto consiste mejorar la Av. Miguel Grau de 823 metros y el Jr. Isidro Alcibar de 525 metros que en conjunto suman un total de 1344 metros, ubicado en el distrito de San Martín de Porres, en la provincia y región de Lima.

Cuadro N° 04. Coordenadas de ubicación del proyecto

TRAMO	PROGRESIVA (KM.)	DESCRIPCIÓN	COORDENADAS (UTM WGS 84- ZONA 18L)		ALTITUD (M.S.N.M.)
			ESTE	NORTE	
INICIO	00+000	Intersección con la Av. Sol de Naranjal	276141.00	8669187.00	50
FINAL	01+351	Intersección con la Av. Los Alisos	277437.00	8669249.00	

Fuente: DIA presentada.

El número de beneficiados con el proyecto es de 459 986 habitantes¹; asimismo, el monto actualizado de inversión del proyecto es de S/. 16 025 851.01 soles².

3.5. Características del Proyecto

El proyecto por mejorar tiene una longitud aproximada de 1 344 kilómetros, en el cual se realizará una construcción de 18 102 m² de pavimento rígido en la vía principal y de 3 902 m² de pavimento rígido en intersecciones.

Cuadro N° 05. Características del proyecto

DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS	CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL PROYECTO	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PROYECTO
TIPO DE ZONIFICACIÓN	Cz, RDM, CM, Comercio Vecinal	Cz, RDM, CM, Comercio Vecinal
ÁREA TOTAL A CONSTRUIR	1.351 km	1.351 km

¹ Información consultada del Sistema de Seguimiento de Inversiones con código único de inversiones 2340830.

² Información consultada del Sistema de Seguimiento de Inversiones con código único de inversiones 2340830.

**PERÚ**Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Asuntos Ambientales*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”**“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”**“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”*

DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS	CARACTERÍSTICAS ACTUALES DEL PROYECTO	CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL PROYECTO
TIPO DE PAVIMENTO	Flexible	Rígido
ANCHO DE CALZADA	6.0 – 7.0 mts	3.30 – 6.60 por carril (en total son 4 carriles en ambas vías)
ANCHO DE VEREDAS A CADA LADO	1.30 – 2.8 mts.	1.20 – 1.8 mts.
PENDIENTE MÁXIMA	1.00%	1.00%
ANCHO Y ALTURA DE CUNETA	N/A	N/A
VELOCIDAD DIRECTRIZ – NIVEL DE SERVICIO	20 km/h	40.00 Km/h – 30 km/h (20 km/h en curvas horizontales)
RADIO MÍNIMO Y MÁXIMO	5<	8 mts.
MÁXIMO DE SOBRE ANCHO	Inexistente	8.65 mts.
RADIO EN CURVAS HORIZONTALES Y DE VUELTA	Irregular no cumple con la normativa	No corresponde
BOMBEO EN CALZADA	No existente	2.00%
SARDINEL ANCHO Y ALTURA	Irregular en toda la extensión	Ancho 0.15 m y altura total 0.50 m. Sardinell peraltado ancho 0.20 m y altura de 1.00 m
ISLA DIVISORIA O SEPARADORA CON SARDINEL	Inexistente	Sardinell peraltado ancho 0.20 m y altura 1.00 m
BERMA CENTRAL	Inexistente	Variable en función al espacio.
BERMA LATERAL	Irregular en toda la extensión (2.0 a 2.75 mts)	Variable
SEÑALIZACIÓN	Irregular en mal estado	Por tramos
ALUMBRADO PÚBLICO	Irregular en mal estado	Por tramos
ANCHO DE DERECHO DE VÍA	23 – 30 mts.	23 – 30 mts.
SEMAFORIZACIÓN	Irregular	Por tramos

Fuente: DIA del proyecto citado en el asunto

3.6. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**ACTIVIDADES QUE COMPRENDE EL PROYECTO**

El proyecto consta de cuatro etapas, cada una de ellas contiene actividades, las cuales se nombran a continuación en el Cuadro N° 06:

Cuadro N° 06. Actividades del proyecto



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Asuntos Ambientales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

ETAPAS	ACTIVIDADES
Etapa Planificación	<ul style="list-style-type: none"> - Obras preliminares - Trazo y replanteo preliminar - Movilización y desmovilización de equipos y maquinarias.
Etapa de Construcción	<ul style="list-style-type: none"> - Excavaciones y movimientos de tierras - Disposición de material excedente - Levantamiento de pavimento existente - Demolición de veredas y sardineles - Obras de concreto simple, armado, albañilería y acabados. - Sub-base e=0.35m (costa) fc=1.20 - Encofrado y desencofrado - Colocación de pavimento rígido - Colocación de señales verticales y horizontales - Mobiliario
Etapa de Cierre de obras	<ul style="list-style-type: none"> - Desmantelamiento y limpieza de áreas auxiliares utilizadas por el proyecto. - Restauración y revegetación de áreas impactadas.
Etapa de Operación y Mantenimiento	<ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento periódico. - Mantenimiento rutinario.

Fuente: DIA presentada.

ÁREAS AUXILIARES DEL PROYECTO

El proyecto requerirá únicamente un campamento el cual se menciona a continuación:

Cuadro Nº 09 Patio de Máquinas y Almacén

ÁREA AUXILIAR	PROGRESIVA (KM.)	COORDENADAS UTM WGS 84 ZONA 18 L		
		VÉRTICE	ESTE	NORTE
Campamento	0+300 L.D. acceso	P01	276857	8669266
		P02	276899	869260
		P03	276903	8669211
		P04	276863	8669212

Fuente: DIA presentada.

Con respecto al requerimiento de canteras y DMEs se requerirán servicios de terceros que cuenten con las autorizaciones y permisos del caso.

Asimismo, el área auxiliar propuesta deberá contar con las autorizaciones y/o permisos, previo a la etapa constructiva del proyecto.

FUENTES DE AGUA

El titular del proyecto manifiesta que el agua requerida para las actividades constructivas, será comprada a terceros que cuenten con las autorizaciones y/o permisos correspondientes. De igual forma, el agua para consumo humano será adquirida de terceros que cuenten con las autorizaciones del caso.

3.7. DESCRIPCION DEL ÁREA DE INFLUENCIA



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Área de Influencia Directa (AID)

El AID para el proyecto consideró el área donde se manifiestan los impactos y/o efectos directos generados por el proyecto sobre los medios físico, biológico y socioeconómico; para lo cual el titular consideró una extensión total de 14.28 ha, con un radio de 50 metros a ambos lados del eje de la vía.

Área de Influencia Indirecta (AII)

Se delimitó considerando la expansión geográfica donde los impactos producidos por el desarrollo del proyecto vial se manifiesten de manera indirecta, siendo estos impactos en forma positiva o negativa con intensidades diversas; para lo cual el titular consideró una extensión total de 15.82 ha, considerando 100 metros a cada lado del eje de la vía.

El titular mencionó las rutas de transporte para el transporte de material de canteras y disposición de material excedente inerte como uno de los criterios para la delimitación del AII; sin embargo, el Titular no consideró como parte de ese criterio mencionado la extensión final del AII y su respectivo mapa temático (mapa del AII del proyecto).

3.8. LÍNEA BASE AMBIENTAL COMPONENTES FÍSICO, BIOLÓGICO Y SOCIAL

3.8.1. LÍNEA BASE FÍSICA

Se describe información de la línea base física del área de influencia del proyecto para, precisando lo siguiente:

Clima

Los parámetros que se utilizó información de la estación meteorológica San Martín de Porres.

- Temperatura

En la estación meteorológica estudiada los registros de las temperaturas dadas en esta zona de escasa precipitación y cielos mayormente despejados han alcanzado anomalías significativas evidenciándose registro promedio de valores en el año 2018 de 17°C respecto al año anterior de 23 °C, mientras que para los registros de temperatura mínima media se ha registrado una temperatura de 12 en el año 2020.

- Precipitación

Se registran datos de 0.01m.m en el mes de octubre del año 2017, mientras que para el mes de octubre del año 2018 se registró un aumento casi nulo de 0.08 m.m. El mayor índice de precipitación en los últimos 5 años se registró en la estación de primavera del año 2017 registrándose un aumento significativo de la intensidad de precipitación que oscila en los 8.8mm siendo este la mayor intensidad de precipitación en los últimos 5 años.

- Humedad Relativa

Los datos registrados en los últimos 5 años evidencian un promedio anual de 76%, se evidencia variación de la humedad media en el año 2017 de 72% a 76% en el año 2021.

- Dirección y Velocidad de los vientos

La velocidad del viento varía presentado una velocidad media en los últimos 5 años para la estación de verano de 3.8 m/s y 1.6 m/s, para la estación de otoño 3.5 m/s y 1.3 m/s, para los años 2018 y 2021 respectivamente, la velocidad máxima de viento para la estación de invierno se evidenció velocidades entre 3 m/s y 1.6 m/s, para los meses de primavera se



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

evidenció un incremento en la velocidad de los vientos para los últimos 5 años variando entre 3.6 m/s y 1.6 m/s. La dirección dominante de los vientos en del SW por efecto de la topografía.

Fisiografía.

La fisiografía del área en estudio presenta un relieve plano y ligeramente ondulado y una llanura aluvial.

Geología.

En el área de influencia, se ubican a Depósitos Eólicos Pleistocénicos.

Geomorfología

En el área de influencia han identificado a: Planicies Costaneras y Conos Deyectivos.

Sismicidad.

De acuerdo con el Reglamento Nacional de Edificaciones (Norma E-030) el área del proyecto se ubica en la Zona 4 en riesgo de Sismicidad Media (D.S. N°003-2016-Vivienda).

Suelos.

Los suelos del área de influencia del proyecto corresponden a la clase Fluvisol eutricto - Regosol eutricto.

Uso Actual de los Suelos.

El Área del Proyecto comprende a: Terrenos urbanos (centros poblados) y Terrenos destinados para campos deportivos y juegos recreacionales.

Capacidad de Uso Mayor.

En el área de influencia del proyecto se cuenta con Asociación de Tierra de Protección (X).

Hidrología e Hidrografía.

El área de estudio se superpone a la cuenca del río Rímac, se ubica en la margen izquierda del río Chillón y margen derecho del río Rímac.

Para los acuíferos del Rímac y del Chillón, las principales fuentes de alimentación de la napa son las filtraciones que se producen a través del lecho de los ríos Rímac y Chillón, las sub corrientes subterráneas provenientes de las partes altas, los canales y áreas que aún se encuentran bajo riego; a esto se suma las pérdidas por fugas en los sistemas de distribución en las áreas urbanas, dada la reducción de las áreas bajo riego por el progresivo cambio de uso de las tierras – de agrícola a urbano – las fuentes de recarga vienen disminuyendo significativamente.

Cabe recalcar que el Titular manifiesta que el proyecto no intercepta fuentes de agua superficial: ríos, quebradas, lagunas, manantiales, bofedales, entre otros, y que pudiera afectar



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

fuentes hídricas de abastecimientos, cuerpos receptores y zonas de nacientes. Asimismo, indica que no considera el uso o afectación a cuerpos de agua subterráneos.

Calidad de Aire y Ruido Ambiental

Los días 18 y 19 de noviembre del año 2021, se realizó el monitoreo de calidad del aire con una estación de monitoreo ubicado en la Av. Miguel Grau con el código CA-01, para ellos muestrearon los parámetros PM₁₀, PM_{2.5}, CO, NO₂ y H₂S. Los valores obtenidos en los muestreos realizados muestran que las concentraciones de los parámetros establecidos se encuentran por debajo de los valores establecidos por el ECA del D.S N° 003-2017-MINAM.

Con respecto a la calidad de ruido ambiental, se realizó el 18 de noviembre del 2021, con una estación de monitoreo ubicado en la Av. Miguel Grau con el código RA-01, para ellos muestrearon el nivel de ruido (dB) Leq. Aplicado para una zona residencial. Los valores obtenidos en el monitoreo realizado superan los valores establecidos por el ECA aprobado D.S. N° 083-2005-PCM, correspondiente para la zona residencial, teniendo en cuenta por los fuertes vientos y la cantidad de vehículos que transitaba esta vía.

Calidad de Agua

Por La naturaleza del proyecto no se prevé afectación a la calidad del agua, cabe destacar que el proyecto contempla el mejoramiento sobre la vía existente dentro del derecho de vía. No existen factores que pudieran incidir sobre la alteración de la calidad del agua.

3.8.2. LÍNEA BASE BIOLÓGICA

Formación Ecológica.

El área del proyecto se emplaza de acuerdo a lo siguiente.

- **Zona de vida**

Presenta las zonas de vida: El área de estudio, localizada en el distrito San Martín de Porres, se encuentra inmersa en la zona de vida desierto desecado – subtropical (dd-s) consecuentemente presenta un clima de régimen subtropical.

Cobertura Vegetal

El área urbana si bien la extensión de áreas verdes mantiene un estándar medio en el contexto del promedio metropolitano, su distribución interna acusa fuertes contrastes desde dos perspectivas: En la relación áreas verdes-uso público densidad poblacional en la relación áreas verdes-zonificación de usos del suelo vigente.

Flora y Vegetación

El titular manifiesta que de las especies de flora identificadas en el área se cotejó según el anexo 1 y el anexo 2 del Resolución Ministerial 505-2016-MINAGRI, la cual establece la lista de clasificación oficial de especies de Flora Silvestre categorizadas como amenazadas, la misma que usó como base los criterios y categorías de la UICN,; en sus siglas en inglés International Union For Conservation of Nature (Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza), se concluye que las especies identificadas no se encuentran dentro de la lista roja de especies de flora.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Fauna Silvestre

El titular manifiesta que no se han registrado especies amenazadas según categorización de especies amenazadas de fauna silvestre del Perú (DS N°034-2004-AG,D.S. 004-2014-MINAGRI) en sus diferentes categorías, así también de acuerdo a la CITES (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora) o a la lista roja de la IUCN (International Union for Conservation of Nature and Natural Resources).

Áreas Naturales Protegidas

El titular señala que el proyecto, no se superpone ni colindan con Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento, Áreas de Conservación Regional o Privadas.

3.8.3. LÍNEA DE BASE SOCIAL

El titular del proyecto presenta información correspondiente a la metodología aplicada para la elaboración de la línea de base y destaca que el área de influencia directa del proyecto comprende el Barrio Obrero Industrial. Para la caracterización social del AID considera el desarrollo de las variables e indicadores correspondientes a la demografía, caracterización social, educación, salud, vivienda y servicios básicos, economía y pobreza, actividades económicas, uso de recursos naturales, transporte, comunicaciones, institucionalidad local, grupos de interés y problemática local. Finalmente, se presenta tablas, imágenes y mapas del entorno social del AID del proyecto.

3.8.4. DIAGNÓSTICO ARQUEOLÓGICO

Según el titular, por la naturaleza del proyecto que contempla el mejoramiento vehicular partiendo de la vialidad no se tienen evidencias de vestigios arqueológicos en el área de influencia del proyecto.

3.9. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El titular del proyecto presenta el desarrollo, resultados y conclusiones de los mecanismos participativos que fueron desarrollados en el AID del proyecto. El taller informativo virtual se desarrolló para los pobladores, representantes y líderes locales del AID del proyecto, con fecha 23 de noviembre del 2022, con la finalidad de conocer las características más importantes del proyecto, así como los resultados más relevantes de la DIA, generándose un espacio para responder consultas y apuntar recomendaciones y sugerencias en torno al proyecto y al estudio ambiental. Adjuntan los documentos y registros que validan la ejecución de los mecanismos de participación ciudadana ejecutados para el presente proyecto.

3.10. GESTIÓN DE AFECTACIONES PREDIALES.

El Titular del Proyecto mediante el primer levantamiento de observaciones remitió la información correspondiente al componente de gestión de afectaciones prediales; es por ello que sustenta y adjunta los documentos requeridos en la observación predial formulada. Por lo que estarían subsanadas solamente las observaciones prediales sin perjuicio de las demás especialidades que se realiza al expediente de la DIA integralmente durante la evaluación.

3.11. DESCRIPCIÓN DE LOS POSIBLES IMPACTOS AMBIENTALES



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Se precisa que la identificación, evaluación y descripción de los impactos ambientales que se presentarán durante el Proyecto se realiza mediante un análisis ambiental, en el cual se identifican las principales actividades, a partir de las cuales se definen los aspectos e impactos ambientales, determinados por su influencia sobre el medio físico, biológico y socioeconómico.

f

i. **Identificación de Impactos**

Las actividades identificadas en el proyecto han sido determinadas por las acciones que se consideran causales de posibles impactos a los componentes y factores ambientales, para ello se tomó como base las actividades del proyecto establecidas en la DIA. Posteriormente se han identificado los siguientes impactos socio ambientales:

- Alteración de la calidad del aire
- Incremento de niveles de ruido
- Contaminación de los suelos por residuos sólidos, líquidos/hidrocarburos
- Pérdida de la cobertura vegetal
- Afectación de la avifauna
- Afectación del paisajismo
- Afectación a la salud de los trabajadores y transeúntes
- Generación de empleo
- Riesgo de accidentes
- Alteración del tránsito
- Incremento en la económica local
- Malestar en la población.

(A)

ii. **Evaluación de Impactos y Descripción de Impactos**

Para la evaluación de los impactos generados se aplicó la metodología propuesta de Criterios Relevantes Integrados (CRI) (Buroz, 1994), quien determina los índices de impacto ambiental, que permite valorar a cada efecto identificado, inmediatamente después se estableció una última matriz en donde la severidad de los impactos que se define como el nivel de impacto ocasionado sobre los factores ambientales permitiendo conocer si el impacto es Leve, Moderado, Severo y Crítico para en función de ello orientar la aplicación de un Plan de Manejo Ambiental Adecuado y Optimizar, controlar, mitigar, prevenir, las acciones producidas por el proyecto.

Posteriormente han realizado una descripción de los impactos ambientales potenciales que van a afectar a los componentes ambientales del área de influencia del proyecto.

Etapa planificación

Donde han determinado la importancia ambiental del impacto es negativa y baja, van a ser respecto a las actividades consideradas en los componentes físico, biológico y social.

Etapa constructiva

Donde han determinado la importancia ambiental del impacto es negativa y baja, van a ser respecto a las actividades consideradas en los componentes físico, biológico y social; y positivo bajo para algunos impactos sociales.

Etapa operación y mantenimiento



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Donde han determinado la importancia ambiental del impacto es negativa y baja., van a ser respecto a las actividades consideradas en los componentes físico, biológico y social; y positivo bajo para algunos impactos sociales.

Etapa de cierre

Donde han determinado la importancia ambiental del impacto es negativa y baja., van a ser respecto a las actividades consideradas en los componentes físico, biológico y social; y positivo bajo para algunos impactos sociales.

3.12. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE PASIVOS AMBIENTALES

El Titular manifiesta que no se han identificado pasivos ambientales en el área de influencia donde se desarrollará el proyecto.

3.13. PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Se precisa que el Plan de Manejo Ambiental (PMA) comprende un conjunto de medidas destinadas a prevenir, mitigar, rehabilitar y/o controlar impactos ambientales y sociales negativos previsibles, que se generarán por las actividades a realizar en cada una de las etapas del proyecto, logrando así que éste se ejecute de manera responsable y sostenible en las etapas de preliminar, constructiva, de cierre; y de operación y mantenimiento en lo que corresponda. El Programa del Gobierno Regional de Lima Metropolitana, es el responsable de la correcta implementación del Plan de manejo ambiental en la etapa de construcción, operación y mantenimiento; exigiendo como tal, que sus contratistas, durante las actividades de construcción y operación, cumpla cabalmente las medidas planteadas en el PMA como parte de sus obligaciones y sujetos a penalidades y retenciones. Cabe mencionar que para la etapa constructiva y de operación y mantenimiento, para ambas etapas han considerado una estructura organizativa, la cual está conformada por un especialista en ambiental, un especialista en seguridad y salud ocupacional y un especialista social; todos ellos como parte de la jefatura de Seguridad Ocupacional, Medio Ambiente y Asuntos Sociales (SSOMA).

✓ PROGRAMA DE MEDIDAS DE PREVENCIÓN, MITIGACIÓN Y CORRECCIÓN

- Sub programa de manejo de residuos sólidos, líquidos y efluentes
- Sub programa de protección de los recursos naturales
- Sub programa de seguridad vial y señalización ambiental
- Programa de Capacitación y educación ambiental y seguridad vial
- Programa de prevención de pérdidas y contingencias
- Sub programa de seguridad y salud ocupacional
- Sub programa de prevención y control de riesgos laborales
- Sub Programa de monitoreo y seguimiento
- Sub programa de salud local
- Programa de asuntos sociales
 - o Sub programa de relaciones comunitarias
 - o Sub programa de contratación de mano de obra local
 - o Sub programa de monitoreo de deudas sociales
 - o Sub programa de participación ciudadana y comunicación
- Programa de cierre



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

3.14. CRONOGRAMA

El Titular precisa que el proyecto tendrá una duración de 05 meses para la etapa constructiva; y todo el horizonte de vida (de forma anual) para la etapa de operación y mantenimiento. Para mayor detalle, se puede verificar el Cronograma del Plan de Manejo Ambiental de la DIA.

3.15. PRESUPUESTO DE IMPLEMENTACIÓN

El Titular precisa que el presupuesto estimado de implementación de los programas y subprogramas propuestos como parte del Plan de Manejo Ambiental es de S/. 214 420.00 soles para la etapa constructiva y de S/. 440 350.00 soles para la etapa de operación y mantenimiento.

3.16. OPINIONES TÉCNICAS VINCULANTES

- a) El Proyecto se desarrolla fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento y/o Áreas de Conservación Regional, por lo que la DIA **no requiere Opinión Técnica Favorable por parte del Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP).**
- b) El proyecto no se superpone a cursos de agua natural o bienes naturales asociados a este; asimismo, indicó que el agua requerida será comprada de terceros que cuenten con las autorizaciones y/o permisos del caso; **por lo que la DIA no requiere Opinión Favorable de la Dirección de Calidad y Evaluación de Recursos Hídricos de la Autoridad Nacional del Agua.**

3.17. EVALUACIÓN DEL LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES

Las observaciones no han sido subsanadas, según la evaluación realizada, la cual se encuentra en el Anexo N° 01 del presente Informe Técnico.

IV. CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado al levantamiento de observaciones de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto **Mejoramiento del Servicio de Transitabilidad Vehicular y Peatonal de la Av. Miguel Grau y Jr. Isidro Alcibar, Tramo Av. Caqueta - Av. Zarumilla (Panamericana Norte) - Distrito de San Martín de Porres - Lima - Lima**", con Código Único de Inversiones N° 2340830 (SNIP 379611), presentado por el **PROGRAMA DE GOBIERNO REGIONAL DE LIMA METROPOLITANA**; se concluye que no se ha cumplido con subsanar tres (03) observaciones persistentes, indicadas en el Anexo 01 del presente Informe Técnico Legal Complementario; **por lo tanto, se recomienda ratificar la DESAPROBACIÓN de la DIA del proyecto mencionado, anteriormente propuesta en el Informe Técnico Legal N° 128-2022-MTC/16.02.JFU.YGA.CJCG.DDM.**

V. RECOMENDACIÓN

Remitir el presente Informe Técnico Legal Complementario, a efectos de proseguir con los trámites correspondientes y emitir la Resolución Directoral de DESAPROBACIÓN, la misma que deberá ser notificada al **PROGRAMA DE GOBIERNO REGIONAL DE LIMA METROPOLITANA**, con copia a la Dirección de Gestión Ambiental (DGA), para las acciones que ameriten en el marco de sus funciones.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

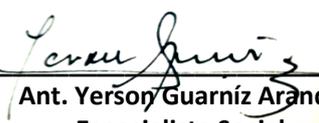
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Es todo cuanto informamos a usted, para conocimiento y demás fines.

Atentamente,



Ing. Juan Giber Flores Usnayo
Especialista Ambiental
CIP N° 125562



Ant. Yerson Guarníz Aranda
Especialista Social
CPAP N° 1165



Ing. Carlos Jesús Camino González
Especialista PAC
CIP N° 171374



Revisado por:
LUIS CESAR E.
BARRIOS RIVAS
Coordinación
Equipo de
Evaluación IGAs -
DEA



Abog. Giuliana Cruz Robles
Especialista Legal
CAL N° 77408



El presente informe técnico legal cuenta con la conformidad de los suscritos, así como de esta dirección de línea



Patricia del Pilar Arias Paredes
Directora (e)
Dirección Evaluación Ambiental



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

ANEXO 01

Evaluación del levantamiento de observaciones de la DIA

Observación N° 01: Dentro de la DIA, deberá citar textualmente la tipología 27 y la Resolución Ministerial N° 891-2019-MTC/01.02, con el sustento respectivo de la aplicación de la tipología, toda vez que solo se menciona en el numeral 10 del cuadro N° 50. Marco legal (pág. 000059) y en el Formulario presentado.

Respuesta 1: Página 67.

5. SUSTENTO TÉCNICO DE LA CATEGORIA AMBIENTAL

El desarrollo de la presente herramienta de gestión ambiental se sustenta en lo dispuesto en la Resolución Ministerial 891-2019-MTC/01.02 "Aprobar los (07) Términos de Referencia para proyectos con características comunes o similares de competencia del sector Transportes que cuentan con Clasificación Anticipada del anexo 1 del Reglamento de Protección Ambiental para el sector Transportes, aprobado por el D.S. 004-2017-MTC, modificado por el D.S.008-2019-MTC, así como sus anexos I y II".

Cuyo instrumento se desarrolla en función a los Términos de Referencias tipología 27 "TERMINOS DE REFERENCIAS – DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA) - PAVIMENTACIÓN DE AVENIDAS Y VÍAS PRINCIPALES EN ZONAS URBANAS, establecida en el Anexo 1 del Reglamento de Protección Ambiental para el sector transporte, aprobado por el DS-004-2017-MTC, modificado por el DS-008-2019-MTC.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han incorporado lo solicitado.

Observación N° 02: La DIA deberá contar con la firma del especialista en gestión de afectaciones prediales y mencionarlo dentro de la Tabla 50 Datos de los especialistas (pág. 56).

Respuesta 1: Página 57.

Tabla 50. Datos de los Especialistas

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, en la Tabla 50 está pendiente la información del especialista social y de afectaciones prediales.

Respuesta 2: Se incorporó la información del especialista social y predial y sus respectivas firmas.

Evaluación 2: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, en la Tabla 50 no se encuentra la información del especialista social. Además, las secciones del componente social como el Plan de Participación Ciudadana (páginas 338 a 346 de la DIA) no llevan la firma del especialista social. Asimismo, de las páginas 325 a la 347 de la DIA actualizada, no se cuenta con la firma de los profesionales que han elaborado la DIA actualizada, así como del representante legal de la empresa consultora. Adicionalmente, el Ing. Gustavo Jeremías Rique Pérez con CIP 138318 no figura en la lista de profesionales de la empresa consultora, inscrita en el SENACE; en ese sentido, deberá estar suscrito por un profesional a fin de la gestión de afectaciones prediales que se encuentre dentro de la lista de profesionales de la empresa consultora ante el SENACE.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Respuesta 3: Se incorporó la información del especialista social, así mismo se procedió a firmar y foliar por los profesionales inmersos en la elaboración del presente DIA.

Evaluación 3: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación persistente, en la Tabla 50 no se encuentra la información del especialista social ni del especialista predial. Además, las secciones del componente social como el Plan de Participación Ciudadana (páginas 338 a 346 de la DIA) no llevan la firma del especialista social. Asimismo, de las páginas 325 a la 347 de la DIA actualizada, no se cuenta con la firma de los profesionales que han elaborado la DIA actualizada, así como del representante legal de la empresa consultora. Adicionalmente, retiraron la firma y sello del Ing. Gustavo Jeremías Rique Pérez con CIP 138318; sin embargo, no ha sido suscrito por un profesional a fin de la gestión de afectaciones prediales que se encuentre dentro de la lista de profesionales de la empresa consultora ante el SENACE.

Componente Ambiental

Observación N° 03: En el ítem 5.3. Ubicación del proyecto (pág. 64 de la DIA), indican una longitud total de 1 344 metros; sin embargo, en la Tabla 51 (pág. 65 de la DIA) y en el ítem 5.7 Características técnicas del proyecto (pág. 65 a la 76 de la DIA) Tabla 53, indican una longitud de 1 351 metros (1.351 km), al respecto deberá realizar las aclaraciones y/o correcciones del caso.

Respuesta 1: Se procedió a corregir conforme al informe del expediente técnico del proyecto: El proyecto contempla una longitud de 1344 metros:

Página 66, tabla N° 52.

Página 77 - 78, Tabla N° 56 – Tabla 56. Cuadro comparativo-condiciones de servicios actuales y proyectados.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han realizado la aclaración y corrección del caso.

Observación N° 04: Con respecto al ítem 5.8.2. Etapa constructiva (pág. 81 a la 87 de la DIA), deberá complementar lo siguiente:

- Con respecto a la actividad disposición de material excedente (pág. 81 de la DIA), señalan que **"El material excedente se localizará en lugares que no perjudiquen el normal desarrollo de la obra. Se cargará en los cargadores frontales. Se eliminará a depósitos de material excedente previamente autorizados por el Supervisor, quien solicitará al constructor los permisos y licencias pertinentes."** Por lo que deberá corregir dicho párrafo teniendo en cuenta que en el ítem 5.8.1 Componente auxiliares, sub-ítem 5.8.1.2. Canteras/Depósitos de material excedente (pág. 100 de la DIA) indican que el material excedente a eliminar se realizará en la Arenera San Martín de Porras. Asimismo, deberá precisar si el transporte de material excedente será por parte del titular del proyecto (a través de su contratista) o lo realizará el tercero (Arenera San Martín de Porras).
- Deberá precisar si el transporte de material de canteras comprado, lo realizará el titular del proyecto (a través de su contratista) o lo realizará el tercero (UNIÓN DE CONCRETERAS S.A.C.).
- Dentro de las actividades de la etapa constructiva, indican la colocación de carpeta asfáltica en caliente e=10cm (pág. 82 de la DIA); sin embargo, en las características técnicas del proyecto han señalado que todo el proyecto se le colocará un pavimento rígido, entendiendo que será toda la vía de concreto, al respecto deberá realizar las aclaraciones y/o correcciones del caso.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- Deberá considerar la actividad de trasplante de árboles y arbustos, teniendo en cuenta que en la Tabla 148. Educación Ambiental al personal de obra (Pág. 230 de la DIA), han considerado como parte de las capacitaciones en temas ambientales dentro del Plan de Manejo Ambiental. Asimismo, deberá presentar el inventario de las especies que serán reubicadas o trasplantadas, con su respectiva ficha fitosanitaria.
- Deberá adjuntar como parte de los anexos de la DIA, los planos de planta y de secciones transversales (diseño geométrico) de todo el proyecto.

Respuesta 1: Página 81.

a)

Disposición de material excedente

Comprende la eliminación de todo el material generado como producto de las excavaciones.

El material excedente se eliminará a depósitos de material excedente, como parte de la construcción del proyecto se ha considerado la disposición de materiales excedentes áreas autorizadas para esta actividad; en donde los materiales serán dispuestos y conformados a fin de evitar la ocupación de nuevas áreas o huellas ecológicas del proyecto. Como Deposito de Material Excedente para esta obra se está considerando la arenera San Martín de Porras SA.

El transporte del material excedente será responsabilidad del contratista que ejecuta la obra. Se utilizarán camiones volquetes y se debe utilizar mantos impermeables que permita mantener el material en resguardo durante su traslado evitando así la dispersión del mismo.

Página 100.

b)

Canteras /Deposito de Material Excedente

No se ha provisto la explotación de ninguna cantera para la realización de estas obras. Como parte de la construcción del proyecto se ha considerado principalmente la compra de materiales a proveedores particulares, con el fin de evitar afectaciones.

Para efecto de este estudio al no contemplarse en el proyecto uso de canteras se menciona y DME, solo como recomendación se considera para la provisión de insumos – materiales, la Cantera Jicamarca que forma parte de la empresa UNIÓN DE CONCRETERAS S.A.C, la misma cuenta con su autorización de funcionamiento.

Ver anexo 4-3. Autorización de funcionamiento cantera Jicamarca.

La disposición de materiales excedentes serán áreas autorizadas para esta actividad; en donde los materiales serán dispuestos y conformados a fin de evitar la ocupación de nuevas áreas o huellas ecológicas del proyecto. Como Deposito de Material Excedente se recomienda la arenera San Martín de Porras SA.

El transporte del material excedente será responsabilidad del contratista que presta el servicio. Se utilizarán camiones volquetes y se debe utilizar mantos impermeables que permita mantener el material en resguardo durante su traslado evitando así la dispersión del mismo.

c) Página 836

"Colocación de Pavimento rígido

Estará conformado por una mezcla homogénea de cemento, agua y agregado fino y grueso, los materiales deberán cumplir con los requisitos básicos, de acuerdo a las especificaciones técnicas sugeridas por el cliente, para el agregado fino deberá satisfacer los requisitos granulométricos, toda mezcla de deberá ser ensayada, y satisfacer los requisitos de resistencia".

d) El proyecto no contempla entre las interferencias afectaciones a árboles y arbustos que ameriten ser trasplantadas, así mismo no está considerado en sus análisis de costos unitarios y



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

en su informe de reconocimiento del terreno, documentos que forman parte del expediente técnico del proyecto. Por tanto, se sustituyó la temática de esta charla:

Página 232. Tabla 159 Educación Ambiental al personal de la Obra

e) En el anexo 8.1 y 8.2 se anexan Planos de diseño Geométrico y de secciones transversales

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, deberá precisar si los proveedores de material (canteras) y de servicios (disposición final de material excedente inerte), serán responsables del traslado de y hacia el área del proyecto.

Observación N° 05: Con respecto al ítem 5.8.3. Etapa de Operación y Mantenimiento (Pág. 89 de la DIA), deberá considerar la actividad funcionamiento de la vía, teniendo en cuenta que la etapa de operación y mantenimiento se dará después de la etapa de cierre de obra.

Respuesta 1: Se realizó la aclaración en el párrafo respecto a las actividades de la etapa de operación y mantenimiento se relacionan a la etapa de funcionamiento y vida útil de la vía.

Página 89.

5.9.4 Etapa De Operación y Mantenimiento

Dentro de esta etapa se incluyen actividades relacionadas al funcionamiento de la vía y contempla el tiempo de vida útil, los mantenimientos rutinarios y periódicos como reparaciones, pintado de señalización y conservación de señales verticales durante la vida útil del proyecto.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, indican una actividad de limpieza de terreno, dando a entender que lo realizará el contratista; sin embargo, se recalca que la etapa de operación y mantenimiento, es posterior a las etapas constructivas y de cierre de obra; por lo que deberá realizar las correcciones correspondientes.

Respuesta 2: Página 88. 5.9.4 Etapa De Operación y Mantenimiento

Se procedió a corregir y desincorporar del análisis lo relacionado a las actividades de limpieza del terreno como parte de la etapa de operación y mantenimiento.

Evaluación 2: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han realizado las correcciones del caso.

Observación N° 06: Con respecto al ítem 5.8.2.3. Insumos Químicos a usar en el proceso constructivo (pág. 86 y 87 de la DIA), no han indicado la cantidad o volumen asfalto RC-250 van a requerir para el proyecto, teniendo en cuenta que en la etapa constructiva han mencionado la actividad de colocación de carpeta asfáltica en caliente e=10cm (pág. 82 de la DIA), así como se hace mención en la Tabla 58. Procedimiento de manejo, transporte y disposición de sustancias químicas (pág. 87 de la DIA).

Respuesta 1:

Página 86.

No se ha considerado la cantidad de asfalto por cuanto solo se contempla la colocación de pavimento rígido.

Se desincorporó el procedimiento de manejo, transporte y disposición del asfalto.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, indican que solo se contempla la colocación de pavimento rígido; sin embargo, en los ítems 5.9.2. y en el numeral f) Residuos generados según etapas del proyecto, aún dan a entender que se utilizará asfalto como parte de la etapa constructiva del proyecto, por lo que deberá realizar las aclaraciones y/o correcciones del caso.

Respuesta 2: Se ratifica la colocación en toda la extensión del proyecto de pavimento rígido, conforme a lo dispuesto en la Tabla 1. Cuadro comparativo-condiciones de servicios actuales y proyectados. Por tanto, no se contabiliza la utilización de asfalto RC-250.

Página 79 "5.9.2 Etapa de construcción"

Respecto a la mención de residuos de asfalto generados se refiere al asfalto existente.

Evaluación 2: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han realizado la aclaración del caso.

Observación N° 07: Con respecto al ítem 5.8.5. Aspectos y Recursos del proyecto (Pág. 90 a la Pág. 99 de la DIA), deberá complementar lo siguiente:

- Con respecto a los numerales 5.8.5.4 y 5.8.5.5 Servicio Higiénicos y Efluentes o Residuos Sólidos, deberá presentar las estimaciones correspondientes a la generación de efluentes domésticos. Asimismo, deberá precisar si habrá efluentes industriales producto del lavado de unidades y maquinarias en el patio de máquinas; en caso haya efluentes industriales deberá presentar su estimación correspondiente.
- Con respecto al numeral 5.8.5.6 Emisiones atmosféricas, deberá presentar las estimaciones de fuentes fijas y móviles tanto para la etapa constructiva como para la etapa de operación y mantenimiento, de acuerdo con lo establecido en los Términos de Referencia para la tipología 27, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 891-2019-MTC/01.02, teniendo en cuenta que el proyecto ampliará de 02 a 04 carriles y que aumentará el tránsito vehicular en la zona.

Respuesta 1: Página 92-93.

Se incorporó el volumen estimado de efluentes líquidos a generarse.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, está pendiente la estimación de emisiones atmosféricas para la etapa de operación y mantenimiento, teniendo en cuenta que la vía aumentará el flujo vehicular.

Respuesta 2: Se consideró la estimación de contaminantes para la etapa de operación y mantenimiento conforme al incremento del flujo vehicular por año de vida útil del proyecto. Página 93.

Evaluación 2: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han complementado lo solicitado.

Observación N° 08: Con respecto al ítem 5.8.6. Componentes Auxiliares (Pág. 100 y 101 de la DIA), deberá precisar si el área propuesta como campamento será arrendada y si este cuenta con los servicios básicos, o se implementarán dichos servicios.

Respuesta 1: Página 99.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

5.9.6.1 Campamentos

... "El tipo de propiedad es privado por tanto su utilización se realizará a través de la modalidad de contrato de arrendamiento, los servicios y dotación se realizará conforme a la contratación de baños químicos portátiles, la energía eléctrica será a través de la red de energía eléctrica nacional".

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han realizado la aclaración del caso.

Observación N° 09: No presenta el ítem, Análisis de Alternativas, de acuerdo con lo establecido en los Términos de Referencia para la tipología 27, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 891-2019-MTC/01.02.

Respuesta 1: Página 101- 117

Se incorporó el análisis de las alternativas que sustentaron la viabilidad del proyecto, se incorporó la evaluación de peligros.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han incorporado lo solicitado.

Observación N° 10: En el ítem Área de Influencia (Pág. 102 a la 105 de la DIA), deberá reformularlo, teniendo en cuenta las rutas por donde se realizará el transporte de material comprado de canteras, así como la disposición final del material excedente; en concordancia con la respuesta a la observación N° 03. Asimismo, deberá actualizar el mapa del área de influencia del proyecto (Pág. 389 de la DIA).

Respuesta 1: Conforme a lo recomendado debemos aclarar que al ser una obra ubicada en el ámbito urbano, el material granular necesario para la construcción del proyecto se adquiere de canteras ya establecidas las cuales cuentan con los certificados y autorización respectivas del mismo modo sucede con los botaderos donde se dejen los materiales provenientes de las demoliciones y excavaciones los cuales serán seleccionados a decisión de la CONTRATISTA que ejecute el proyecto por lo que la norma de contrataciones con el estado no permite direccionar la compra de insumos o servicios a un determinado proveedor cuando se elabora el expediente (etapa actual) por lo que incluir esta ruta como área de influencia sería tomado como un indicio de direccionamiento.

Página 117.

Las zonas expuestas a impactos por la ejecución de obras e instalaciones auxiliares. Hemos tenido en consideración que: encontrándose esta obra vial inmersa en un área Metropolitana, no se explotara canteras, no se tendrá Plantas de concreto o asfalto ni se ubicara DME. La provisión de estos servicios auxiliares se hará a demanda desde proveedores locales con licencia. Por lo que no se considera en el AID estas instalaciones auxiliares.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, deberá precisar si los proveedores de material (canteras) y de servicios (disposición final de material excedente inerte), serán responsables del traslado de y hacia el área del proyecto.

Respuesta 2: Se ratifica conforme a lo dispuesto en la página 81 y 99 referente al Ítem 5.9.6.2 Canteras / depósitos de material excedente lo siguiente:



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

"El transporte del material excedente, así como de agregados desde el origen hasta su destino será responsabilidad del contratista que ejecuta la obra por tanto éste debe velar por el cumplimiento de las consideraciones establecidas en las respectivas autorizaciones de funcionamiento existentes para llevar a cabo la actividad de traslado y disposición. Se utilizarán camiones volquetes y se debe utilizar mantos impermeables que permita mantener el material en resguardo durante su traslado evitando así la dispersión del mismo".

Evaluación 2: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, el Titular indica que el transporte del material excedente hacia su disposición final, así como el transporte de material de cantera al proyecto, será de responsabilidad del contratista; en ese sentido, se deberá reformular el AII donde se incorpore la ruta o rutas de transporte, desde y hacia los puntos donde se traerá el material de canteras y se dispondrá el material excedente del proyecto.

Respuesta 3: Se procedió a formular el área de influencia del proyecto considerando las rutas de transporte para la provisión de materiales conforme a la longitud del proyecto como parte de los criterios considerados en el área de influencia indirecta, así mismo, se incorporó un mapa con las rutas propuestas desde y hacia el área donde se dispondrán dichos materiales.

Página 119 "Para determinar el AII del proyecto se tomó en consideración los siguientes criterios:

- Las unidades poblacionales (urbanizaciones, condominios, asociaciones de vecinos) y grupos de interés que se interceptan / cruzan o colinda con la vía existente.
- La composición y ordenamiento geo político (comunidades y distritos que constituyen el escenario político – administrativo entre cuyos límites inciden efectos comerciales y flujos migratorios.
- Las rutas de transporte para el traslado y provisión de materiales excedentes agregados hasta la longitud del proyecto."

Así mismo se actualizó en la DIA en Componentes auxiliares y área de influencia del proyecto visualizar el anexo 6.2 referente al mapa de ruta de transporte de materiales y agregados.

Se incorporó en el anexo 6.2 Mapa de ruta de transporte de materias les y agregados respectivamente.

Mapa RT01 Ruta de transporte de agregados desde cantera Jicamarca al eje del proyecto.



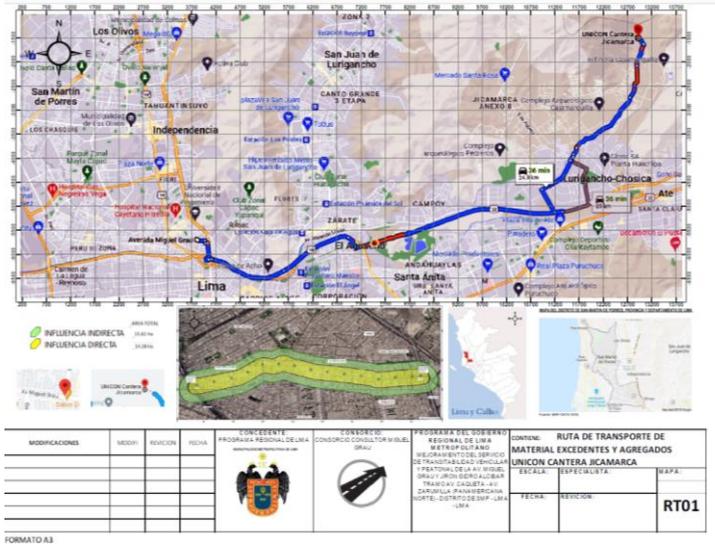
PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Asuntos Ambientales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”



Mapa RT02 Ruta de transporte de materiales desde arenera San Martín de Porras.



Evaluación 3: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. El titular mencionó las rutas de transporte para el transporte de material de canteras y disposición de material excedente inerte como uno de los criterios para la delimitación del AII; sin embargo, el Titular no consideró como parte de ese criterio mencionado la extensión final del AII y su respectivo mapa temático (mapa del AII del proyecto).

Observación N° 11: Con respecto al ítem 7.1 Aspecto del Medio Físico correspondiente a la caracterización de línea base (pág. 107 a la 124 de la DIA), deberá complementar lo siguiente:

- Con respecto al numeral 7.1.1. Clima, deberá analizar la información presentada respecto al parámetro dirección de los vientos; asimismo, deberá adjuntar la información utilizada de las estaciones de SENAMHI, en los anexos de la DIA, a fin de corroborar dicha información.
- Con respecto al monitoreo de calidad del aire, indican que han realizado un monitoreo entre la intersección de la Avenida Túpac Amaru y la Avenida Miguel Grau, sin embargo, de la georreferenciación dicho punto se ubica en la avenida Miguel Grau cercano a la avenida Caquetá; adicionalmente han indicado que el monitoreo se ha realizado con el Protocolo de



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Monitoreo de Calidad de Aire y Gestión de Datos - DIGESA mediante R.D. N° 1404-2005-DIGESA-SA; sin embargo, dicho protocolo ya no se encuentra vigente, debido a que hay un nuevo protocolo para el monitoreo de la calidad del aire aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM; por lo que dicho monitoreo no sería válido, teniendo en cuenta que debió utilizar el protocolo vigente; por lo que, podrá utilizar información secundaria que sea representativa al proyecto en el marco de la Resolución Ministerial N° 108-2020-MINAM.

- Con respecto al monitoreo de calidad de ruido ambiental, deberá adjuntar el informe de monitoreo del caso, el cual incluya la cadena de custodia, certificación de calibración del equipo utilizado y fotografías que evidencien el monitoreo. Asimismo, debe indicar con qué zona del ECA ha sido comparado el resultado obtenido del monitoreo.
- Con respecto a los ítems fisiografía, geología, geomorfología, sismicidad, suelo, capacidad de uso mayor, uso actual del suelo, hidrología deberá citar las fuentes secundarias utilizadas; asimismo, deberá desarrollar los ítems suelo, hidrografía e hidrogeología, de acuerdo con lo establecido en los Términos de Referencia para la tipología 27, aprobado mediante Resolución Ministerial N° 891-2019-MTC/01.02.
- Con respecto a los mapas temáticos presentados (pág. 407 a la 416 de la DIA), deberá presentarse a una escala adecuada que permita visualizar a los componentes principales y auxiliares del proyecto, así como el norte magnético y la descripción respecto a las unidades desarrolladas.

Respuesta 1: Página 127-128

7.1.5 Dirección y Velocidad Del Viento

..." Se puede observar que la velocidad del viento varía presentando una velocidad media en los últimos 5 años para la estación de verano de 3.8 y 1.6, para la estación de otoño 3.5 y 1.3, para los años 2018 y 2021 respectivamente, la velocidad máxima de viento para la estación de invierno se evidenció velocidades entre 3 y 1.6, para los meses de primavera se evidenció un incremento en la velocidad de los vientos para los últimos 5 años variando entre 3.6 y 1.6.

La velocidad media disminuye de la costa a la cordillera, presentándose un estancamiento en el área urbana central por efecto de la topografía. Se evidencia que en la estación de verano los vientos son más intensos.

La dirección dominante de los vientos es del SW por efecto de la topografía. Los contravientos de montaña y del norte son débiles e infrecuentes, pero influyen sensiblemente en la dispersión de contaminantes bajo condiciones de calma matutina."

Se incorporó en el anexo 17 de la DIA los Datos hidrometeorológicos reportados por SENAMHI en la estación San Martín de Porres.

- Página 128- 129-130-131

El punto de monitoreo se realizó en el eje de la av. Miguel Grau en las coordenadas N: 8669251 E: 0277420, conforme lo establece el informe de laboratorio- ver anexo 9-2. El protocolo utilizado para llevar a cabo el monitoreo es lo dispuesto en el DS 010-2019-MINAM, por tanto, se procedió a corregir el error de tipeo de la DIA y se incorporó la información establecida en el informe del laboratorio Labeco Análisis Ambientales S.C.R.L.

- Se adjunta el informe de resultados de monitoreo de ruido ambiental en el anexo 9.2

Respecto al monitoreo de ruido:



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

En el anexo 9-2 se adjunta: informe de monitoreo, cadena de custodia, certificado de calibración de equipos, compendio fotográfico.

- Página 133.

7.1.7.5 Resultados Obtenidos

Los resultados de la medición fueron comparados según las siguientes zonas de aplicación:

Tabla 1. Zona de aplicación ECA Ruido.

Zonas de aplicación	Valores expresados (Leq)	
	HORARIO DIURNO	HORARIO NOCTURNO
Zona Residencial	60	50

El valor promedio obtenido se encuentra por encima del valor ECA normado, es necesario señalar que el valor máximo se debe por los fuertes vientos y la cantidad de vehículos que transitaba esta vía; mientras se realizaba la medición.

Ver Anexo N° 9. Mapa de Estaciones de Monitoreo de la Línea Base Física

Ver Anexo N° 9-2. Informe resultado de laboratorio de calidad de ruido.

- Página 137, 138, 139, 140

Se desarrolló las características del suelo, así como Clasificación de las tierras según su capacidad de uso mayor- uso actual de la tierra.

7.1.13 Suelos

7.1.13.1 Clasificación de las tierras según su capacidad de uso mayor

7.1.14 Uso Actual De La Tierra

Página 140 y 141.

Se desarrollo considerando lo establecido en los TDR tipología 27.

7.1.16 Hidrografía

El proyecto no intercepta fuentes de agua superficial: ríos, quebradas, lagunas, manantiales, bofedales, entre otros, y que pudiera afectar fuentes hídricas de abastecimientos, cuerpos receptores y zonas de nacientes.

7.1.17 Hidrogeología

El proyecto no considera el uso o afectación a cuerpos de agua subterráneos.

- Respecto a los mapas temáticos están descritos para ser impresos y presentados en formato A3, cuyo formato permite visualizar los componentes del proyecto y las unidades descritas.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han complementado lo solicitado.

Observación N° 12: Con respecto al ítem 7.2.1. Flora Silvestre de la Línea de Base Biológica (Pág. 125 y 126 de la DIA), deberá precisar si las especies identificadas se encuentran dentro de la lista roja de la IUCN.

Respuesta 1: Página 143.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

"De las especies de flora identificadas en el área se cotejó según el anexo 1 y el anexo 2 del Resolución Ministerial 505-2016-MINAGRI, la cual establece la lista de clasificación oficial de especies de Flora Silvestre categorizadas como amenazadas, la misma que usó como base los criterios y categorías de la UICN,; en sus siglas en inglés International Union For Conservation of Nature (Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza), se concluye que las especies identificadas no se encuentran dentro de la lista roja de especies de flora".

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han incorporado lo solicitado.

Observación N° 13: En el ítem 8 respecto a la identificación y evaluación de impactos ambientales (pág. 150 a la 173 de la DIA), deberá complementar lo siguiente:

- Deberá considerar en la Tabla 103. Actividades del proyecto que podrían causar impacto (Pág. 150 de la DIA), la actividad de trasplante de árboles y arbustos (para la etapa constructiva, así como la actividad funcionamiento de la vía (etapa de operación y mantenimiento) en concordancia con la respuesta a la observación N° 03. Asimismo, dichas actividades deberán considerarse en la identificación, evaluación y análisis de impactos ambientales.
- Con respecto evaluación de impactos del Anexo 12-2 (Pág. 425 a la 436 de la DIA) en la etapa constructiva (en la matriz de jerarquización de impactos ambientales) han indicado que varios de ellos han resultado moderados negativos, al respecto deberá realizar una valoración integral de todos los impactos en su conjunto a fin de que determinen si el proyecto tendrá un impacto negativo leve o moderado en la zona donde se emplazará.
- Con respecto al análisis de los impactos para las etapas de cierre de obras y de operación y mantenimiento, indican que no se prevén los impactos para el componente ambiental de aire, suelo, flora y fauna; sin embargo, deberá corregir teniendo en cuenta que en la valoración de impactos han indicado que se presentará impactos negativos leves. Asimismo, en todo en numeral de análisis deberá sustentar la valoración de cada impacto ambiental identificado.

Respuesta 1: El proyecto no contempla entre las interferencias afectaciones a árboles y arbustos que ameriten ser trasplantadas, así mismo no está considerado en sus análisis de costos unitarios y en su informe de reconocimiento del terreno, documentos que forman parte del expediente técnico del proyecto

Se incorporó en la tabla 103. Actividades del proyecto potenciales a causar impactos la actividad funcionamiento de la vía (etapa de operación y mantenimiento).

Página 167- 168.

Tabla 125. Actividades del proyecto potenciales a causar impactos

Se procedió a incorporar la actividad de funcionamiento de la vía para la etapa de operación y mantenimiento.

- Se procedió a realizar la valoración de todos los impactos, se determinó que el proyecto tendrá un impacto negativo leve en la zona de emplazamiento. De los análisis de valoración se concluyó que la escala de valores del índice de severidad varía de 1 a 5, cuya recuperación del entorno es inmediata tras el cese de la acción.

Ver matriz de jerarquización de impactos. Anexo 12.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Para la etapa de operación y mantenimiento se evaluaron los impactos que se generaban de acuerdo a la interacción de las actividades con los componentes ambientales (a criterio y análisis de los especialistas) esta interacción arrojó que no todas las actividades llevadas a cabo en cada etapa del proyecto generaban un impacto significativo perceptible.

Para las etapas de cierre de obra y de operación y mantenimiento se presentan impactos negativos leves.

Página 175

Ver Ítem 8.7.3 análisis de los impactos para la Etapa de Operación y mantenimiento

Ver matriz de jerarquización de impactos. Anexo 12.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, deberá adjuntar los cálculos de magnitud y reversibilidad, como parte de la matriz de jerarquización de impactos.

Respuesta 2: Se adjunta en el anexo 12.3 cálculo de magnitud y reversibilidad.

Evaluación 2: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han complementado lo solicitado.

Observación N° 14: En el ítem 09 Plan de Manejo Ambiental (Pág. 173 a la 320 de la DIA), deberá complementar lo siguiente:

- Respecto a las medidas de prevención, mitigación y/o control, deberá establecer las medidas correspondientes al: impacto de alteración de la calidad del aire e incremento del ruido ambiental para la etapa de operación y mantenimiento, teniendo en cuenta que el aumentará el flujo vehicular por el aumento de carriles en la vía, y por ende habrá un mayor aporte de gases de combustión y material particulado, en concordancia con la respuesta a la observación N° 12.
- Deberá establecer una estructura organizacional; donde se precise los responsables y sus funciones para la implementación de las medidas de manejo para la etapa de operación y mantenimiento.
- Deberá precisar cuáles subprogramas y programas serán aplicables a la etapa de operación y mantenimiento, teniendo en cuenta que únicamente han considerado el manejo de residuos sólidos.
- Deberá considerar un programa de reubicación o trasplante de las especies arbóreas y arbustivas, con sus respectivas medidas de seguimiento y control, en concordancia con la respuesta a las observaciones N° 03 y 12.

Respuesta 1: a) Página 180 al 196.

Se incorporó en el Programa De Medidas De Prevención, Mitigación Y Corrección
Etapa de Operación Y Mantenimiento

Medidas de mitigación de alteración de la calidad del aire, incremento de los niveles de ruido, contaminación de los suelos, así como medidas de mitigación para impactos en el ámbito biológico y socio económico asociado al funcionamiento de la vía (etapa de operación y mantenimiento).

b) Página 178.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

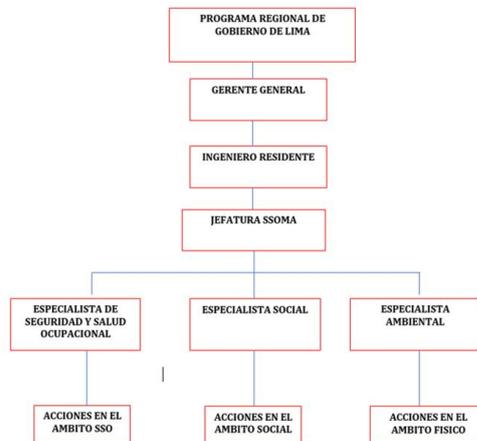
Dirección General de
Asuntos Ambientales

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”*

9.2 ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

“Las medidas contenidas en el plan de manejo ambiental serán implementadas por el equipo multidisciplinario para las etapas de planificación, construcción, operación – mantenimiento, abandono y cierre.

Para la etapa de operación y mantenimiento asociada al funcionamiento de la vialidad, El ente encargado de la administración, funcionamiento y supervisión de las redes viales (Programa Regional de Gobierno de Lima) será responsable de incorporar dentro del proceso de contratación los lineamientos contenidos en el presente plan de manejo ambiental, la implementación de las medidas de prevención, mitigación y corrección que ejecutará el contratista. Por tanto, la siguiente estructura organizacional aplica para todas las etapas del proyecto”



c) Página 180.

9.4 PROGRAMAS Y SUB PROGRAMAS QUE FORMAN PARTE DEL PLAN DE MANEJO AMBIENTAL

Los programas y sub programas que forman parte del plan de manejo ambiental deberán ser aplicados en función de los impactos presentados según las etapas del proyecto y cuyo alcance son los de Prevenir, mitigar y corregir dichos impactos. A continuación, se detallan:

9.4.1 Programa de medidas de prevención, mitigación y corrección

9.4.1.1 Sub programa de manejo de residuos sólidos, líquidos y efluentes

9.4.1.2 Sub programa de protección de los recursos naturales

9.4.1.3 Sub programa de seguridad vial y señalización ambiental

9.4.1.4 Programa de Capacitación y educación ambiental y seguridad vial

9.4.1.5 Programa de prevención de pérdidas y contingencias

9.4.1.6 Sub programa de seguridad y salud ocupacional

9.4.1.7 Sub programa de prevención y control de riesgos laborales

9.4.1.8 Sub Programa de monitoreo y seguimiento

9.4.1.9 Sub programa de salud local

9.4.1.10 Programa de asuntos sociales

9.4.1.10.1 Sub programa de relaciones comunitarias

9.4.1.10.2 Sub programa de contratación de mano de obra local no clasificada

9.4.1.10.3 Sub programa de monitoreo de deudas sociales

9.4.1.10.4. Sub programa de participación ciudadana y comunicación

9.4.1.11 Programa de cierre



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

El proyecto no contempla entre las interferencias afectaciones a árboles y arbustos que ameriten ser trasplantadas, así mismo no está considerado en sus análisis de costos unitarios y en su informe de reconocimiento del terreno, documentos que forman parte del expediente técnico del proyecto.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han incorporado lo solicitado.

Observación N° 15: Con respecto al sub-ítem 9.3.4. Programa de monitoreo y seguimiento (Pág. 253 a la 260 de la DIA), deberá complementar lo siguiente:

- En el monitoreo de calidad del aire, deberá sustentar la representatividad de los puntos de monitoreo para el área de influencia del proyecto. Asimismo, deberá incluir el monitoreo de parámetros meteorológicos. Además, debe citar textualmente el uso del protocolo de monitoreo de calidad de aire aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM; se recalca que dicho protocolo establece realizar monitoreo de calidad de aire a barlovento y sotavento, por lo que tendrá que indicar las estaciones de monitoreo a barlovento y sotavento en coordenadas UTM .
- En el monitoreo de calidad de ruido ambiental, deberá sustentar la representatividad de los puntos a monitorear; asimismo, deberá indicar la zona de aplicación del ECA para Calidad de Ruido aprobado mediante Decreto Supremo N° 085-2003-PCM.
- Con respecto al numeral 9.3.4.1. deberá reubicarlo y considerarlo como un programa aparte, toda vez que no tiene relación con el programa de monitoreo y seguimiento.

Respuesta 1:

a) Página 253.

- Criterios para la selección de estaciones de monitoreo

La selección de los sitios de monitoreo de la calidad de aire se realiza considerando las áreas vulnerables a alteración por actividades que se realizarán a su alrededor, y que afectan directamente a la salud de las personas, flora y fauna y al componente socio económico. Para la determinación se consideran factores meteorológicos. Se deberá fijar los puntos de muestreo tanto en la fuente de emisión, como en el cuerpo receptor (calidad de aire) para el seguimiento y evaluación de la calidad del aire atmosférico en la locación y zona de influencia directa. Según el Protocolo de Monitoreo de Calidad Ambiental del Aire (D.S.N°010-2019-MINAM). El criterio mínimo para la elección de las estaciones de monitoreo es:

- Acceso: El lugar para la ubicación de la estación de monitoreo debe ser accesible en todo momento y debe contar con un área para que los vehículos con el personal responsable ingresen al lugar.
- Seguridad: La estación de monitoreo y las casetas para monitoreo deben tener los resguardos suficientes contra el vandalismo y el acceso limitado mediante cerraduras y mallas de seguridad.
- Los instrumentos. - Suministro eléctrico: El diseño de la estación de monitoreo, debe asegurar suministro eléctrico para los equipos.

- Representatividad del número y ubicación de las estaciones de monitoreo propuestas.

La selección del número y ubicación de las estaciones de muestreo se realizó en función a la cercanía de las fuentes vinculadas en el área de influencia del proyecto: viviendas que serían afectadas por el proyecto, incremento del tránsito, campamentos, movimiento de maquinarias, equipos y



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Asuntos Ambientales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

componentes del proyecto. Las cuales son generadoras de material particulado – polvos - como son la excavación, remisión, nivelación de tierras y gases de combustión.

Página 251. Se incorporó: Tabla 162. Parámetros de Calidad de Aire y Parámetros Meteorológicos a Monitorear

PARÁMETROS METEREOLÓGICOS:

- Velocidad y dirección del viento
- Humedad relativa del aire
- Presión atmosférica
- Temperatura del aire
- Precipitación

Página 254

Tabla 164. Ubicación de las Estaciones de Monitoreo de Calidad de Aire y Parámetros Meteorológicos

Table with 4 columns: Station ID, North coordinate, East coordinate, and Location. Rows include A1 (Barlovento), A2 (Sotavento), and A3 (Campamento). Includes a legend for 'A: PUNTO DE MONITOREO DE AIRE'.

b) Página 256.

Criterios de ubicación de las estaciones de monitoreo de ruido y representatividad de los puntos de monitoreo:

La selección del número y ubicación de las estaciones de muestreo se realizó en función a la cercanía de las fuentes vinculadas en el área de influencia del proyecto: viviendas que serían afectadas por el proyecto, incremento del tránsito, campamentos, movimiento de maquinarias, equipos y componentes del proyecto. Las cuales incrementa los niveles de ruido en la zona.

Tabla 165. Zonas de aplicación del monitoreo según los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido

Table with 3 columns: Zonas de Aplicación, Valores expresados en LAeqT (Horario Diurno), and Valores expresados en LAeqT (Horario Nocturno). Rows include Zonas de Protección Ambiental, Zona Residencial, Zona Comercial, and Zona Industrial.

Fuente: Estándares de calidad ambiental para Ruido
Elaborado por: WAZA CONSULTING S.A.C.

- c) El programa de monitoreo y seguimiento (vigilancia ambiental) contempla monitoreo de:
- Monitoreo de la Calidad del Aire y Parámetros Meteorológicos
- Monitoreo de calidad ruido



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- Monitoreo de manejo de los residuos sólidos y efluentes domésticos y programa de capacitación ambiental y educación ambiental
- Acciones Propuestas para el Monitoreo de Orden y limpieza
- Acciones Propuestas para el Monitoreo del Sub Programa de Capacitación Ambiental y Educación Ambiental

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han incorporado lo solicitado.

Observación N° 16: Con respecto al sub-ítem 9.3.6. Programa de Cierre (Pág. 281 a la 283 de la DIA), deberá corregir los objetivos, teniendo en cuenta que el proyecto se desarrollará en el distrito de San Martín de Porres y hacen mención de los distritos de San Isidro, Miraflores, Barranco y Chorrillos.

Respuesta 1: Página 276.

Objetivos del plan cierre:

Los objetivos del presente plan de abandono son los siguientes:

- Establecer las medidas de acondicionamiento o restauración futura de cada una de las áreas utilizadas durante la ejecución de las obras de construcción del proyecto con el fin de reducir los riesgos para la salud y el ambiente natural.
- Incorporar medidas para la vía que abarca el eje de la Av. Miguel Grau, después del cierre, con la finalidad de reducir los riesgos a la salud y el ambiente.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han realizado las correcciones del caso.

Observación N° 17: En el ítem 12. Presupuesto y 13 cronograma (Pág. 321 a la 326 de la DIA), deberá actualizarse en función de las observaciones planteadas. Asimismo, deberá presentar el presupuesto y cronograma para la implementación de las medidas de manejo ambiental para la etapa de operación y mantenimiento.

Respuesta 1: Respecto a las observaciones planteadas referente a la incorporación de un programa de reubicación de especies arbóreas y arbustivas no se contempló ya que no se tiene previsto la afectación de los mismos que amerité su reubicación.

Se están considerando la misma cantidad de monitoreos de calidad de aire y ruido conforme al cronograma de ejecución de obra y por etapas del proyecto.

Un total de 18 monitoreos de calidad de aire y 18 monitoreos de calidad de ruido de los cuales

- 1 para la etapa de planificación
- 3 para la etapa constructiva
- 1 para la etapa de operación y mantenimiento
- 1 para la etapa de cierre.

Si bien se ha considerado como parte de la etapa de operación y mantenimiento lo referente al funcionamiento de la vialidad (según la recomendación generada en el informe de observaciones) el presupuesto y cronograma dirigido para cubrir el componente ambiental desde el punto de vista de expediente técnico no abarca el funcionamiento durante la vida útil.

El monto contemplado en el presupuesto de obra consideraba dentro de monitoreo de calidad de aire los parámetros meteorológicos.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, está pendiente incorporar el presupuesto referencial y el cronograma para la etapa de operación y mantenimiento (la cual es posterior a la etapa constructiva y de cierre), toda vez que en el resumen de compromisos ambientales ha sido considerado.

Respuesta 2: Se incorporó el presupuesto referencial y el cronograma de ejecución para la etapa de operación y mantenimiento; páginas 317, 318, 323 y 324 (tabla 177. Presupuesto de implementación del plan de manejo ambiental etapa de operación y mantenimiento, tabla 179 Cronograma de Ejecución del Plan de Manejo Ambiental para la etapa de operación y mantenimiento).

Evaluación 2: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Como parte de la respuesta a la observación, han considerado la realización de monitoreos de calidad de aire y ruido ambiental, con una cantidad de 18 estaciones de forma trimestral (de acuerdo al cronograma de la Tabla 179 Pág. 325 a la 327 de la DIA actualizada); sin embargo, en la pág. 254 de la DIA actualizada indican una frecuencia mensual para la etapa de operación y mantenimiento; por otro lado, se entiende que la etapa de operación y mantenimiento se dará durante todo el tiempo de vida útil del proyecto (20 años de acuerdo a lo señalado en la pág. 118 de la DIA actualizada); en ese sentido, deberá concordar o reformular bien la frecuencia de monitoreo, así como las demás medidas de manejo ambiental, para la etapa de operación y mantenimiento.

Respuesta 3:

La frecuencia de monitoreos de calidad de aire y ruido para la etapa de operación y mantenimiento se realizará de forma trimestral conforme al cronograma de ejecución del plan de manejo ambiental para esta etapa. Por tanto, se procedió a corregir lo indicado en la página 254.



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Se considerará la evaluación de tres (03) puntos de monitoreo dentro del área de estudio

Tabla 164. Ubicación de las Estaciones de Monitoreo de Calidad de Aire y Parámetros Meteorológicos

Table with 4 columns: Station ID, North coordinate, East coordinate, and Location. Rows include A1 (Barlovento - Av. Miguel Grau), A2 (Sotavento - Av. Miguel Grau), and A3 (Campamento - Patio de Maquinas (Av. Miguel Grau)).

Elaborado por: WAZA CONSULTING S.A.C.

Frecuencia de duración del muestreo

La frecuencia para los Monitoreos de calidad ambiental se estableció de acuerdo a las actividades a realizarse por etapas. (Ver Cronograma de Ejecución, anexo 5.

Etapas de planificación: Una vez al inicio de obras.

Para la etapa construcción: mensual

Para la etapa de operación y mantenimiento: trimestral.

Cierre de obras la frecuencia de los monitoreos será una vez al cierre.

Monitoreo de calidad ruido

WAZA CONSULTING S.A.C.
GUALBERTO PAREJA PAIRA
GERENTE GENERAL

Signature and stamp of Gualberto Pareja Paiza, Gerente General.

Signature and stamp of Lic. María E. Angeles Paredes, CSP N° 3536.

En función a la etapa de operación y mantenimiento se debe implementar una política de mantenimiento según el estándar de la vía, conforme a lo estipulado por la guía metodológica de identificación, formulación y evaluación social de proyectos de vialidad interurbana...

Estas actividades de mantenimiento o conservación vial es un proceso que involucra actividades de obras e instalaciones que se realizan con carácter permanente o continuo durante la vida útil del proyecto.

Por lo antes expuesto el cronograma de implementación del plan de manejo ambiental para la etapa de operación y mantenimiento esta formulado para llevarse a cabo durante doce meses. Y deberá ejecutarse según la política de mantenimiento planteada conforme a la vida útil del proyecto.

Se incorporó: Página 325.



PERÚ

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Viceministerio de Transportes

Dirección General de Asuntos Ambientales

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”
“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”
“Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú”

“El siguiente cronograma esta formulado en función a doce meses calendarios y en cuyo periodo se deberán implementar las medidas conforme a las frecuencias de implementación. Debiéndose de esta manera ejecutar anualmente este cronograma para salvaguardar la integridad de la infraestructura vial durante su vida útil (20 años).”

Tabla 179. Cronograma de Ejecución del Plan de Manejo Ambiental para la etapa de operación y mantenimiento.

“El siguiente cronograma esta formulado en función a doce meses calendarios y en cuyo periodo se deberán implementar las medidas conforme a las frecuencias de implementación. Debiéndose de esta manera ejecutar anualmente este cronograma para salvaguardar la integridad de la infraestructura vial durante su vida útil (20 años).”

Table with 12 columns (MES 1-12) and 14 rows of activities. The table shows a grid of blue cells indicating the execution schedule for various environmental management tasks over a 12-month period.

Evaluación 3: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han complementado indicando que las medidas de manejo ambiental y social se aplicarán en la etapa de operación y mantenimiento para los 20 años de vida útil del proyecto.

Observación N° 18: Con respecto al Resumen de obligaciones y compromisos ambientales (pág. 327 a la 335 de la DIA), deberá ser actualizada en función a las observaciones planteadas. Asimismo, deberá actualizarse el resumen ejecutivo.

Respuesta 1: Página 322 a la 331.

Se procedió a actualizar las siguientes tablas de compromiso:

Tabla 177. Compromisos ambientales de la estrategia ambiental – etapa de Planificación

Tabla 178. Compromisos ambientales de la estrategia ambiental – etapa de construcción

Tabla 179. Compromisos ambientales de la estrategia ambiental – etapa de operación y mantenimiento

Tabla 180. Compromisos ambientales de la estrategia ambiental – etapa de abandono y cierre

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Está pendiente en función a las observaciones pendientes de subsanar.

Respuesta 2: Se incorporó el presupuesto, así como el cronograma de ejecución para el cumplimiento de los compromisos ambientales en la etapa de operación y mantenimiento.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Evaluación 2: OBSERVACIÓN NO SUBANADA. Esta en función de las observaciones pendientes de subsanar.

Respuesta 3: En función a las observaciones anteriores se actualizó la información de la DIA y del resumen ejecutivo considerando la subsanación de las mismas.

Evaluación 3: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. En función a las observaciones no subsanadas.

Componente Social

Observación N° 19: Si bien presenta en el Anexo 6-1. Mapa de delimitación del AID -All, no se visualiza las habilitaciones urbanas que colindan con el área de intervención, es decir con las Av. Miguel Grau y Jr. Isidro Alcibar, de acuerdo a lo detallado en la Tabla 8. Unidades Poblacionales Área de Influencia del Proyecto. Deberá incorporar la información solicitada.

Respuesta 1: Se incorporó en el mapa temático de AID – All la identificación de las unidades poblacionales que se encuentran en el área de influencia del proyecto. Ver anexo 6 de la DIA.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. El titular incorporó información solicitada.

Observación N° 20: El titular debe desarrollar la caracterización del medio socioeconómico y cultural, según lo establecen los términos de referencia aprobados mediante R.M. N°891 -2019-MTC/01.02, considerando las localidades (urbanizaciones, asociaciones, asentamientos humanos, entre otros) que d existencia de pequeños deben ser previamente identificados en el AID, asimismo respecto a los componentes de salud, educación, deberá precisar la distancia a la infraestructura, así como conciliar información de las Tablas 9 y 10 y 90 y 91 de la DIA (Instituciones educativas y centros de salud respectivamente).

Respecto al componente de economía y pobreza, deberá identificar comercios impactados (Numeral 7.3.6.5 de la DIA: Principales actividades económicas del área de influencia del proyecto, en el que se detalla la existencia de negocios pequeños como bodegas, colegios privados peluquerías en sus principales avenidas.); y otros actores que se encuentran en el AID, toda vez que el proyecto se ubica en zona urbana cuyo total de lotes adyacentes a la vía son 854 (Según el Estudio socioeconómico a nivel de perfil realizado por el PGRLM, 2018), considerando las calles y avenidas de acuerdo con el plan de desvío.

Para la presentación de la información referida a la institucionalidad local y el análisis de grupos de interés deberá tener en cuenta el numeral 4 del anexo II los TdR.

Respuesta 1:

- a) Se ha considerado habilitaciones urbanas, asociaciones, asentamientos humanos dentro del área de influencia del proyecto conforme lo establecido en la tabla 88 (unidades poblacionales), 89 (centro de salud), 90 (instituciones educativas), 91 (instituciones religiosas), así como las asociaciones sociales de base (tabla 123). Presenta tabla 110 (Instituciones educativas en el AID del proyecto) y 111 (Centros de Salud presentes en el AID – All)
- b) Página 157.

Respecto a las principales actividades económicas que pudieran ser impactos por la puesta en marcha del proyecto, en función a su ubicación en el eje de la avenida Miguel Grau y áreas asociadas al plan de desvío se describen a continuación: (Presenta Tabla 119. Principales negocios impactados por el proyecto en el área de influencia)



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"
"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

c) Página 162.

En el ámbito del proyecto no se ha percibido focos de conflicto entre los grupos de interés que hacen vida en el área y actores sociales que sea relevante para el proyecto y que pueda representar un punto álgido en la implementación del mismo.

Presenta Tabla 123. Asociaciones consuetudinarias presentes en el área de influencia del proyecto.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. El titular incorporó información solicitada.

Observación N° 21: El Programa de Participación Ciudadana del Plan de Gestión Social, deberá considerar medidas que permitan el intercambio de información entre las organizaciones o grupos de interés, el titular, el contratista / supervisor.

Respuesta 1:

Página 275- 276

a) Relación con la comunidad

Para contar con una adecuada relación con la comunidad (vecinos y población) la empresa deberá desarrollar entre otras las siguientes actividades:

Al menos 15 días antes de iniciar la construcción) un Proceso Informativo de Inicio de Obra (PIIOB) donde se explicará, entre otros:

El alcance de la obra

Posibles Impactos Socio-Ambientales Negativos

Programa de trabajo

Interrupción de servicios

Rutas de desvío de tráfico

Implementar Buzón de sugerencia: los cuales serán implementados y serán revisados semanalmente.

Implementar una oficina informativa durante toda la ejecución de obra, que permita recoger las inquietudes de la población en función al desarrollo de las etapas del proyecto.

Realizar reuniones e incentivar mesas de trabajo con los grupos de interés de manera regular, estas reuniones serán documentadas, así como implementar actas de acuerdos.

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Si bien en el expediente de subsanación de observaciones figura una línea en blanco, la respuesta en relación al tema se verifica en el literal a) de la respuesta 22, por lo que se toma en consideración.

Observación N° 22: El titular debe desarrollar el capítulo de plan de participación ciudadana según la estructura de los TdR, la cual se indica en el Anexo 11; asimismo, en la descripción del plan de participación ciudadana se indica que se ha desarrollado un Taller Informativo virtual con los vecinos del área de influencia, pero no adjunta medios de verificación de los mecanismos implementados (registro fotográfico, la filmación de la reunión o grabación, la lista de asistencia, los cargos de las invitaciones realizadas); los mismos que deberán involucrar la participación de los dirigentes de la zona de las diferentes habilitaciones urbanas, previamente convocados al plan de participación ciudadana. De ser necesario, el titular debe generar o implementar nuevos mecanismos de participación ciudadana

Respuesta 1:

b) En el anexo 14 se incorporan los medios de verificación del mecanismo de información (taller informativo virtual) llevado a cabo a través de la plataforma Google Meet, conforme al momento de pandemia, se adjunta filmación de la reunión, así como los cargos de invitación a los actores y organizaciones sociales de base.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Si bien se verifica en el anexo 14 los cargos de invitación a los diferentes grupos de interés, quedaría pendiente adjuntar listado de participantes al taller informativo, así como el acta respectiva.

Respecto al video del taller vía Google Meet adjunto, se verifica la participación de 12 a 15 personas, no se identifica a que grupo de interés pertenecen; asimismo en la parte final el facilitador indica que por temas de tiempo "será todo por ahora", por lo que se entiende se realizaron otros talleres o reuniones con mayor población, de lo contrario describir que otros mecanismos complementarios implementaron (transmisión radial, afiches, buzón de sugerencias, paneles informativos), adjuntando las evidencias; todo ello con la el objetivo de dar a conocer a la población respecto del proyecto y de la DIA.

Durante el taller se dejó correo y se ofreció número de contacto para consultas en relación al proyecto; por lo que el titular deberá indicar y describir aquellas formuladas por la población detallando el tema o componente consultado y respuestas emitidas.

Respuesta 2: Como mecanismo de participación ciudadana se utilizó la reunión informativa general.

Respecto al proceso de convocatoria se realizó mediante cartas de invitación directa a asociaciones de vecinos y de manera virtual a asociaciones consuetudinarias como instituciones del estado y organizaciones sociales y grupos de interés identificados en el área de influencia del proyecto.

Se adjunta en la página 343 el listado de participantes. En el anexo 15 se adjunta las consultas y respuestas del buzón.

Evaluación 2: OBSERVACIÓN SUBSANADA. Han incorporado lo solicitado.

Observación N° 23: El titular debe identificar el o los impactos por el cierre temporal de la vía, en el capítulo correspondiente (numeral 1.11 y 1.12 de la DIA) y la medida ambiental que corresponda en el Plan de Manejo Ambiental, para remediar el impacto que se generará con el cierre temporal de la vía y analizar los impactos por el tránsito que se pudiera generar en otras vías aledañas. (Incluyendo por ejemplo durante la etapa de construcción la colocación de letreros y señales de tránsito necesarios para que el desplazamiento de vehículos y personas sea fluido en todo momento, señalización nocturna para evitar accidentes de tránsito, así como mejora de la iluminación en las áreas aledañas al cerramiento, por temas de seguridad). Se requiere, asimismo, incluir las medidas de cierre relacionadas con el componente social, en el numeral 9.3.6. Programa de cierre.

Respuesta 1:

a) Se evaluó los impactos generados por el plan de desvío para cada componente ambiental. Dentro de los impactos socio económicos se analizó la alteración del tránsito vehicular y peatonal.

Página 174-175.

Ver capítulo Identificación y evaluación de los impactos ambientales

- ✓ Medio Socio Económico
- ✓ Alteración del tránsito vehicular y peatonal
- ✓ Generación de empleo
- ✓ Incremento en la economía local
- ✓ Afectación a la salud de la población y trabajadores y transeúntes



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

- ✓ Riesgo de accidentes
- ✓ Malestar en la población

El medio socio económico se ve afectado de forma leve, la extensión de los impactos es local y la duración es a corto plazo.

Durante la etapa de Construcción ocurrirá el tránsito de las unidades de maquinarias, equipos y vehículos de carga del proyecto. Es de prever que, durante las intervenciones temporales, también se establecerá como medida de seguridad, el cierre y restricción del tránsito vehicular y peatonal; así como se establecerán desvíos temporales hacia las calles y/o vías aledañas al proyecto, en donde se generará mayor un tránsito inducido de vehículos (autos, micros, camiones, ómnibus), se define como un impacto negativo de nivel de importancia Baja y puntual.

b) En función a la jerarquización de los impactos se propusieron medidas para prevenir, mitigar y corregir, las mismas se contempla medidas para la alteración del tránsito y asociada a los efectos del plan de desvíos. Ver página 183 Programa de Medidas de Prevención, Mitigación y Corrección. Presenta Tabla 125 Actividades del proyecto potencialmente a causar impacto y 126. Resumen - Matriz de Identificación de impactos ambientales por actividad

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA, el titular del proyecto incorporó la información solicitada.

Observación N° 24: Se deberá considerar todos los programas del Plan de Gestión Social en el cronograma y en el plan de inversiones, incluyendo el programa de Participación Ciudadana y Comunicaciones.

Respuesta 1: Se incluyeron todos los sub programas en el plan de inversiones y se consideró para el cronograma de implantación del plan de manejo ambiental.

Ver Tabla 175. Presupuesto de implementación del plan de manejo ambiental

Tabla 176. Cronograma de Ejecución del Plan de Manejo Ambiental

Evaluación 1: OBSERVACIÓN SUBSANADA, el titular del proyecto incorporó la información solicitada.

Componente de Gestión de Afectaciones Prediales

Observación N° 25: Según se indica en el ítem 7.3.9 Gestión de Afectaciones prediales se declara la no afectación predial debido a que los trabajos se realizarán sobre la vía existente; Para ello mediante anexo 11 se presenta el Plano Clave de no afectación predial; sin embargo, se requiere la presentación del Plano Clave de no afectación predial en formato PDF. debidamente firmada por el especialista predial del equipo consultor y en formato DWG. Del citado plano se deberá visualizar las áreas a intervenir que no recaen o superpongan sobre propiedad de terceros o que dichas áreas cuenten con algún antecedente registral.

Respuesta 1: Se presenta el plano conforme a la firma del especialista predial con su respectivo formato DWG.

Ver anexo 11.1 Y 11.2



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Asuntos Ambientales

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

"Año del Bicentenario del Congreso de la República del Perú"

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. Cumple con presentar Plano Clave, sin embargo, no contiene la firma del especialista predial (Ingeniero Civil o Arquitecto) que fue requerido en la Observación formulada.

Respuesta 2: Se presenta el plano clave debidamente firmado.

Evaluación 2: OBSERVACIÓN SUBSANADA. El titular del proyecto incorporó el plano clave requerido.

Observación N° 26: Para el caso de que no se han previsto afectaciones prediales como es el caso según se declara en la DIA del Proyecto; se deberá adjuntar la Declaración Jurada debidamente firmada por el Titular del Proyecto mediante el cual manifieste su compromiso de garantizar una adecuada indemnización en caso surjan afectados no previstos, de acuerdo a lo dispuesto por el DL. 1192 y sus modificatorias vigentes.

Respuesta 1: Se adjunta en el anexo 11.2 declaración Jurada debidamente firmada

Evaluación 1: OBSERVACIÓN NO SUBSANADA. De la evaluación y revisión de todos los anexos presentados y contenidos en el documento integral de la DIA del Proyecto, no se ubica la Declaración Jurada requerida en la observación formulada.

Respuesta 2: Se adjunta declaración jurada de inexistencia de afectaciones prediales en el anexo 16.

Evaluación 2: OBSERVACIÓN SUBSANADA, el titular del proyecto presentó mediante anexo digita la declaración jurada requerida.