



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas  
de Junín y Ayacucho”

FIRMADO POR:

**INFORME N° 00036-2024-SENACE-PE/DEIN-UT**

**A** : **EVA DEL ROSARIO MORI BRIONES**  
Coordinadora de la Unidad Funcional de Transporte

**DE** : **YOLANDA BARDALES CORONEL**  
Líder de Proyecto

**RUFINO CCALLO ZAPANA**  
Especialista I en Ingeniería

**DARWIN ERNESTO ORÓS GUZMÁN**  
Especialista I Ambiental

**DAVID RICARDO LA TORRE SÁNCHEZ**  
Profesional Titulado en Biología - Nivel II

**CARLOS DANIEL MURILLO VARGAS**  
Especialista Social del GTE Social - Nivel II

**CINTHIA MERCEDES TICONA PACHECO**  
Especialista en Información Geográfica para el equipo SIG-Nivel II

**RONY OMAR HERNANDEZ VASQUEZ**  
Especialista Legal del GTE Legal – Nivel II

**ASUNTO** : Se recomienda otorgar conformidad al “Informe Técnico Sustentatorio (ITS) para el Área de Acopio Temporal de Asfalto en el Intercambio Vial a Desnivel (IVD) Universitaria en la Panamericana Norte Km 19.5 del proyecto Vías Nuevas de Lima – Panamericana Norte”, presentado por Rutas de Lima S.A.C.

**REFERENCIA** : Trámite T-ITS-00197-2024 (09.09.2024)

**FECHA** : San Isidro, 22 de noviembre de 2024

---

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, a fin de informarle lo siguiente:

**I. ANTECEDENTES**

**1.1** Mediante Trámite T-ITS-00197-2024, de fecha 09 de setiembre de 2024, Rutas de Lima S.A.C. (en adelante, **el Titular**) presentó al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (en adelante, **Senace**), la solicitud de evaluación del “Informe Técnico Sustentatorio (ITS) para el Área de Acopio Temporal de Asfalto en el Intercambio Vial a Desnivel (IVD) Universitaria en la Panamericana Norte Km 19.5 del proyecto Vías Nuevas de Lima – Panamericana



*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas  
de Junín y Ayacucho”*

*Norte”* (en adelante, **ITS**). Cabe señalar que el Titular acreditó al Grupo Átomo S.A.C.<sup>1</sup> como la consultora ambiental encargada de la elaboración del ITS.

- 1.2 El 09 de setiembre de 2024, la Oficina de Atención a la Ciudadanía y Gestión Documentaria del Senace trasladó a la Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura del Senace (en adelante, **DEIN Senace**) el Trámite T-ITS-00197-2024. En la citada fecha se inició la revisión del cumplimiento de los requisitos de la solicitud, en función a lo dispuesto en el artículo 136 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, **TUO de la LPAG**); y el artículo 10 del Decreto Supremo N° 013-2023-MINAM, que aprueba disposiciones complementarias para la aplicación de lo regulado en el artículo 21 de la Ley N° 30230, Ley que establece medidas tributarias, simplificación de procedimientos y permisos para la promoción y dinamización de la inversión en el país, y establece otras disposiciones (en adelante, **Decreto Supremo N° 013-2023-MINAM**).
- 1.3 Mediante Auto Directoral N° 00335-2024-SENACE-PE/DEIN<sup>2</sup>, sustentado en el Informe N° 00989-2024-SENACE-PE/DEIN, ambos de fecha 11 de setiembre de 2024, la DEIN Senace admitió a trámite el ITS, de conformidad con lo establecido en el artículo 136 del TUO de la LPAG y el numeral 10.1 del artículo 10 del Decreto Supremo N° 013-2023-MINAM.
- 1.4 Mediante Auto Directoral N° 00362-2024-SENACE-PE/DEIN<sup>3</sup>, de fecha 26 de setiembre de 2024, la DEIN Senace requirió al Titular que cumpla con presentar la información y/o documentación destinada a subsanar las observaciones formuladas al ITS, descritas en el Anexo N° 1 del Informe N° 01068-2024-SENACE-PE/DEIN, en el plazo máximo de diez (10) días hábiles, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 4 del artículo 143 del TUO de la LPAG<sup>4</sup>; caso contrario, se resolverá con la información obrante en el expediente.
- 1.5 Mediante Documentación Complementaria DC-01 del Trámite T-ITS-00197-2024, de fecha 09 de octubre de 2024, el Titular remitió a la DEIN Senace la Carta N° 017334-VNL-V, mediante la cual presentó información destinada a subsanar las observaciones formuladas al ITS.
- 1.6 Mediante Documentación Complementaria DC-02 del Trámite T-ITS-00197-2024, de fecha 21 de octubre de 2024, el Titular remitió a la DEIN Senace la Carta N° 017402-VNL-V, mediante la cual presentó información complementaria.

<sup>1</sup> De acuerdo con la información consignada en el Registro Nacional de Consultoras Ambientales del Senace, Grupo Átomo S.A.C., cuenta con un registro indeterminado como consultora ambiental en el subsector Transportes con N° 192-2017-TRA (RNC-03655-2017), modificado con RNC-00178-2024.

<sup>2</sup> Notificado el 11.09.2024, mediante la Plataforma EVA con registro de salida: 68,220.

<sup>3</sup> Notificado el 26.09.2024, mediante la Plataforma EVA con registro de salida: 68,774.

<sup>4</sup> **Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS**

**Artículo 143.- Plazos máximos para realizar actos procedimentales**

“(…)

4. *Para actos de cargo del administrado requeridos por la autoridad, como entrega de información, respuesta a las cuestiones sobre las cuales deban pronunciarse: dentro de los diez días de solicitados”.*



*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas  
de Junín y Ayacucho”*

- 1.7 Mediante Documentación Complementaria DC-03 del Trámite T-ITS-00197-2024, de fecha 04 de noviembre de 2024, el Titular remitió a la DEIN Senace la Carta N° 017460-VNL-V, mediante la cual presentó información complementaria.
- 1.8 Con fechas de 16 y 29 de octubre de 2024 y 08 de noviembre de 2024 la DEIN Senace llevó a cabo reuniones con el Titular y la consultora, a fin de atender consultas relacionadas a las observaciones contenidas en el Informe N° 01068-2024-SENACE-PE/DEIN.
- 1.9 Mediante Documentación Complementaria DC-04 del Trámite T-ITS-00197-2024, de fecha 11 de noviembre de 2024, el Titular remitió a la DEIN Senace la Carta N° 017491-VNL-MINAM, mediante la cual presentó información complementaria.

## II. ANÁLISIS

### 2.1 Objetivo del Informe

Evaluar si las observaciones formuladas a la solicitud de evaluación del “Informe Técnico Sustentatorio (ITS) para el Área de Acopio Temporal de Asfalto en el Intercambio Vial a Desnivel (IVD) Universitaria en la Panamericana Norte Km 19.5 del proyecto Vías Nuevas de Lima – Panamericana Norte”, han sido debidamente subsanadas por el Titular, con el propósito de verificar si corresponde (i) otorgar la conformidad, o en caso contrario, (ii) declarar improcedente el ITS.

### 2.2 Marco Normativo

#### 2.2.1 Competencia del Senace

De conformidad con la Ley N° 29968, se creó el Senace como un organismo público técnico especializado, con autonomía técnica y personería jurídica de derecho público interno, constituyéndose en pliego presupuestal, adscrito al Ministerio del Ambiente.

En ese marco, mediante Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM<sup>5</sup>, se aprobó el Cronograma de Transferencia de Funciones de las Autoridades Sectoriales al Senace, en el marco de la Ley N° 29968.

En cumplimiento de lo señalado, mediante Resolución Ministerial N° 160-2016-MINAM<sup>6</sup>, se aprobó la culminación del proceso de transferencia de funciones del subsector Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC al Senace, determinándose que a partir del 14 de julio de 2016, el Senace es la autoridad ambiental competente para la revisión y aprobación de Estudios de Impacto Ambiental Detallados, sus respectivas actualizaciones o modificaciones, informes técnicos sustentatorios, solicitudes de clasificación y aprobación de Términos de Referencia, acompañamiento en la elaboración de Línea Base, Plan

<sup>5</sup> Publicado el 18 de febrero de 2015 en el diario oficial “El Peruano”. Cabe precisar que el Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM, fue modificado mediante Decreto Supremo N° 001-2017-MINAM, publicado el 5 de marzo de 2017.

<sup>6</sup> Publicado el 22 de junio de 2016 en el diario oficial “El Peruano”.



*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas  
de Junín y Ayacucho”*

de Participación Ciudadana y demás actos o procedimientos vinculados a las acciones antes señaladas.

La Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Supremo N° 025-2021-MINAM, derogó el Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM y estableció que las Resoluciones Ministeriales que se hayan expedido para la culminación de la transferencia, en el marco del Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM, mantienen su vigencia.

Asimismo, mediante el Decreto Supremo N° 009-2017-MINAM<sup>7</sup>, se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Senace, que dispuso la creación de la DEIN Senace como órgano de línea encargado de evaluar, entre otros, los proyectos de transportes que se encuentran dentro del ámbito del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental – SEIA.

Mediante la Resolución de Gerencia General N° 00042-2024-SENACE-GG<sup>8</sup>, se conformó, entre otras a la Unidad Funcional de Transporte de la DEIN (en adelante, **UT de la DEIN Senace**), la misma que es responsable de evaluar los Estudios de Impacto Ambiental detallados (EIA-d) y cuando corresponda los Estudios de Impacto Ambiental Semidetallados (EIA-sd), la Certificación Ambiental o Certificación Ambiental Global (IntegrAmbiente), los Instrumentos de Gestión Ambiental para la Intervención de Construcción (IGAPRO), así como sus modificaciones, las actualizaciones y demás actos vinculados a los Instrumentos de Gestión Ambiental, en el marco del SEIA para proyectos de inversión del sector Transporte y relacionados

En ese sentido, y en virtud de los párrafos precedentes, la UT de la DEIN Senace resulta ser la unidad competente para evaluar la solicitud de evaluación del ITS presentada por el Titular.

## 2.2.2 Sobre el debido procedimiento

La evaluación del presente procedimiento se enmarca en el numeral 1.2 del Artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG, sobre el principio del debido procedimiento, que dispone: *“los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo (...)”*.

En ese sentido, tales derechos y garantías comprenden, entre otros, los derechos a ser notificados, acceder al expediente, a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente y en un plazo razonable; así como a impugnar las decisiones que los afecten.

Asimismo, corresponde resaltar que, en cumplimiento del principio de Buena Fe procedimental, establecido en el numeral 1.8 del Artículo IV del Título Preliminar

<sup>7</sup> Publicado el 09 de noviembre de 2017 en el diario oficial “El Peruano”.

<sup>8</sup> Disponible a través del siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/senace/normas-legales/6008183-00042-2024-senace-gg>



*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas  
de Junín y Ayacucho”*

del TUO de la LPAG, el Senace desarrolla un procedimiento de evaluación guiado por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe respecto de las actuaciones realizadas por las entidades involucradas, los titulares, sus representantes, así como los consultores o consultoras ambientales designadas por estos; y de acuerdo con los deberes generales regulados en el artículo 67 del TUO de la LPAG<sup>9</sup>.

### 2.2.3 Marco normativo del ITS

Mediante Decreto Supremo N° 054-2013-PCM se aprobaron disposiciones especiales para la ejecución de procedimientos administrativos de autorizaciones y/o certificaciones para los Proyectos de inversión en el ámbito del territorio nacional<sup>10</sup>. Así, el artículo 4 de la norma citada establece una disposición ambiental especial para los Proyectos de inversión:

***“Artículo 4.- Disposiciones ambientales para los Proyectos de inversión***

*En los casos en que sea necesario modificar componentes auxiliares o hacer ampliaciones en Proyectos de inversión con certificación ambiental aprobada que tienen impacto ambiental no significativo o se pretendan hacer mejoras tecnológicas en las operaciones, no se requerirá un procedimiento de modificación del instrumento de gestión ambiental.*

*El Titular del Proyecto está obligado a hacer un informe técnico sustentando estar en dichos supuestos ante la autoridad sectorial ambiental competente antes de su implementación. Dicha autoridad emitirá su conformidad en el plazo máximo de 15 días hábiles. En caso de que la actividad propuesta modifique considerablemente aspectos tales como, la magnitud o duración de los impactos ambientales del Proyecto o de las medidas de mitigación o recuperación aprobadas, dichas modificaciones se deberán evaluar a través del procedimiento de modificación.”*

De igual modo, el artículo 20 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC (en adelante, **RPAST**) regula las disposiciones correspondientes al ITS, conforme se indica:

<sup>9</sup> Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS.-

***“Artículo 67.- Deberes generales de los administrados en el procedimiento.***

*Los administrados respecto del procedimiento administrativo, así como quienes participen en él, tienen los siguientes deberes generales:*

- 1. Abstenerse de formular pretensiones o articulaciones ilegales, de declarar hechos contrarios a la verdad o no confirmados como si fueran fehacientes, de solicitar actuaciones meramente dilatorias, o de cualquier otro modo afectar el principio de conducta procedimental*
- 2. Prestar su colaboración para el pertinente esclarecimiento de los hechos.*
- 3. Proporcionar a la autoridad cualquier información dirigida a identificar a otros administrados no comparecientes con interés legítimo en el procedimiento.*
- 4. Comprobar previamente a su presentación ante la entidad, la autenticidad de la documentación sucesdánea y de cualquier otra información que se ampare en la presunción de veracidad”.*

<sup>10</sup> Decreto Supremo N° 054-2013-PCM, Aprueban disposiciones especiales para ejecución de procedimientos administrativos

***“Artículo 1.- Objeto***

*La presente norma tiene por objeto aprobar las disposiciones especiales para los procedimientos administrativos de autorizaciones y/o certificaciones para los Proyectos de inversión en el ámbito del territorio nacional.”*



### **“Artículo 20.- Informe Técnico Sustentatorio**

*Las modificaciones y/o ampliaciones a los Proyectos de inversión y/o a las actividades en curso del Sector Transportes, que cuenten con Certificación Ambiental, y/o mejoras tecnológicas en los procesos de operación que pudieran generar impactos ambientales negativos no significativos; no requerirán de un procedimiento de modificación del Estudio Ambiental. En estos casos, el Titular del Proyecto deberá presentar antes de la ejecución de las modificaciones o ampliaciones, un Informe Técnico Sustentatorio - ITS y obtener la conformidad de la Autoridad Ambiental Competente, la cual deberá pronunciarse en un plazo máximo de quince (15) días hábiles.*

*En dichos supuestos, el Titular del Proyecto deberá presentar, antes de iniciar las obras de modificación y/o ampliación, un Informe Técnico Sustentatorio – ITS ante la Autoridad Competente la misma que deberá pronunciarse en un plazo máximo de quince (15) días hábiles; el referido plazo queda suspendido, en tanto no se emitan las opiniones técnicas vinculantes requeridas.*

*La Autoridad Competente está facultada para aprobar los criterios técnicos para la procedencia y evaluación del ITS, previa opinión favorable del MINAM, con el objetivo de orientar a los administrados y generar predictibilidad sobre sus decisiones”.*

Asimismo, el Reglamento del Título II de la Ley N° 30327, Ley de Promoción de las Inversiones para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Sostenible, y otras medidas para optimizar y fortalecer el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 005-2016-MINAM; establece lo siguiente:

### **“Artículo 51. Modificación del estudio ambiental**

*(...)*

*51.4 En los casos en que sea necesario modificar componentes, hacer ampliaciones o mejoras tecnológicas que generen impactos ambientales no significativos, el Titular del Proyecto de inversión presenta al SENACE un Informe Técnico Sustentatorio (ITS). Dicha autoridad competente emite pronunciamiento en un plazo máximo de quince (15) días hábiles. Durante el periodo que el ITS se encuentre pendiente de subsanación de observaciones por parte del Titular, el plazo para que SENACE emita su pronunciamiento queda suspendido<sup>11</sup>”.*

En esa línea, la Resolución Ministerial N° 0036-2020 MTC/01.02<sup>12</sup> establece los supuestos de procedencia y evaluación del ITS, en el marco de lo dispuesto en el

<sup>11</sup> La norma mencionada no establece un plazo para la subsanación de observaciones por parte del Titular, y en este sentido, de conformidad con el Artículo II del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS; corresponde su aplicación debido a que contiene las normas comunes para las actuaciones de la función administrativa del Estado y regula todos los procedimientos administrativos desarrollados en las entidades, incluyendo los procedimientos especiales. Así, en concordancia con el numeral 4 del artículo 143 del TUO de la LPAG, el administrado debe entregar la información o realizar la subsanación correspondiente, dentro de los diez (10) días hábiles de solicitados.

<sup>12</sup> Publicado el 22 de enero de 2020 en el diario oficial “El Peruano”.



artículo 20 del RPAST; y ha desarrollado los supuestos de aplicación y las consideraciones para la no aplicación del ITS. Asimismo, dispone que el Titular de un Proyecto de inversión y/o actividades en curso del Sector Transportes es el responsable de fundamentar mediante ITS que las modificaciones, ampliaciones y/o mejoras tecnológicas a los Proyectos de inversión que cuenten con certificación ambiental vigente, generarían impactos ambientales negativos no significativos en todos los supuestos, conforme se señala a continuación:

**“Artículo 1.- Impactos ambientales negativos no significativos**

*El Titular del Proyecto de inversión y/o actividades en curso del Sector Transportes es el responsable de fundamentar mediante el Informe Técnico Sustentatorio – ITS que las modificaciones, ampliaciones y/o mejoras tecnológicas a los Proyectos de inversión que cuenten con Certificación Ambiental vigente, generarían impactos ambientales negativos no significativos en todos los supuestos, el mismo que es evaluado por la autoridad ambiental competente”.*

En tal sentido, de conformidad con lo antes mencionado, se colige que el Titular de un determinado Proyecto que cuente con certificación ambiental aprobada y pretenda realizar modificaciones y/o ampliaciones a dicho Proyecto, o implemente mejoras tecnológicas en sus procesos de operación, deberá presentar, antes de iniciar sus obras, un ITS ante la autoridad competente, constituyendo una condición esencial para su procedencia que, el impacto ambiental negativo previsto sea no significativo, lo cual deberá estar debidamente fundamentado.

En el presente caso, el Titular señaló que el ITS se sustenta sobre la base del instrumento de gestión ambiental, para lo cual presenta la Resolución Directoral N° 495-2013-MTC/16 del 27 de noviembre de 2013, a través de la cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, **MTC**) aprobó el “*Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima – Panamericana Norte*” (en adelante, **EIA-d o IGA aprobado**), con lo cual acredita que el Proyecto cuenta con certificación ambiental; la misma que fue actualizada mediante Resolución Directoral N° 00143-2020-SENACE-PE/DEIN del 14 de diciembre de 2020, a través del cual el Senace resolvió otorgar la conformidad a la Actualización del “*Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo de Proyectos Vías Nuevas de Lima: Panamericana Norte*”.

Adicionalmente, el Titular señaló que el Área de Acopio Temporal de Asfalto que se proyecta instalar en el Km. 19.5 del Proyecto Vías Nuevas de Lima, califica en el supuesto definido en el literal a) del artículo 2 de la Resolución Ministerial N° 0036-2020 MTC/01.02: “*Construcción, reemplazo o reubicación de áreas auxiliares dentro del área de influencia: Depósito de material excedente, canteras, plantas de asfalto, campamentos, patio de máquinas, planta de chancado y polvorines*”. Además, se precisa que el referido acopio temporal constituye un área auxiliar que ha sido evaluada en el Estudio de Impacto Ambiental detallado aprobado.

Bajo ese contexto, corresponde a la UT de la DEIN Senace evaluar el ITS presentado por el Titular, a fin de determinar si en efecto el impacto ambiental negativo previsto es no significativo, lo cual debe ser debidamente sustentado, y,



que las actividades materia del presente ITS se encuentren en el supuesto de aplicación antes descrito.

### 2.3 Justificación Técnica del ITS

El Proyecto de Vías Nuevas de Lima – Panamericana Norte, se encuentra actualmente en la etapa de operación y mantenimiento; por lo que, requiere realizar actividades de mantenimientos rutinarios, periódicos y de emergencia con la finalidad de preservar, recuperar o prolongar la pérdida de las condiciones estructurales y funcionales de la vía concesionada en el tramo comprendido entre el IVD<sup>13</sup> Habich (San Martín de Porres) y el IVD Ancón (Ancón).

Por lo que el presente ITS, propone implementar un área auxiliar denominado "Acopio Temporal de Asfalto", para acopiar temporalmente el material proveniente de la actividad de fresado de vía asfaltada (retiro de la capa asfáltica), cuya ubicación será a la altura del km 19.5 de Panamericana Norte.

### 2.4 Responsable de la elaboración del ITS

El ITS presentado por el Titular ha sido elaborado por la consultora Grupo Átomo S.A.C., con RUC 20601375932, inscrita en el Registro Nacional de Consultoras Ambientales del Senace con registro N° 192-2017-TRA. El ITS se encuentra suscrito por el Titular, representante legal y los profesionales de la consultora ambiental, citados en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 1: Relación de profesionales que suscriben el ITS**

Nombre	Profesión	N° de colegiatura
Nikon Andersson Cerna Medina	Ingeniero Ambiental y de Recursos Naturales	CIP N° 88944
Eduardo Alfonso Ramírez Quintana	Sociólogo	CSP N° 3869

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024.

### 2.5 Del Proyecto con IGA aprobado

#### 2.5.1 Situación y ubicación del Proyecto con IGA aprobado

El Proyecto Vías Nuevas de Lima – Tramo Panamericana Norte, cuenta con el "Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima – Panamericana Norte", aprobado mediante Resolución Directoral N° 495-2013-MTC/16 de fecha 27 de noviembre del 2013. Actualmente el Proyecto Vías Nuevas de Lima – Tramo Panamericana Norte se encuentra en la etapa de operación y mantenimiento.

El Proyecto Vías Nuevas de Lima – Tramo Panamericana Norte, tiene una longitud de 31.5 km, se inicia en el extremo norte del intercambio vial a desnivel de la Av. Eduardo de Habich con José Granda en el distrito San Martín de Porres de la provincia de Lima y departamento de Lima y termina en el tramo previo al sur del intercambio vial de acceso a Ancón en el distrito de Ancón (previo al inicio a la Red Vial Nacional N° 5, Ancón - Pativilca) de la provincia y departamento de Lima.

<sup>13</sup> IVD= intercambio vial a desnivel



*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas  
de Junín y Ayacucho”*

Está ubicado dentro de su área de influencia directa en los distritos San Martín de Porres, Independencia, Comas, Los Olivos, Puente Piedra, Santa Rosa, Ancón correspondiente a la provincia de Lima y el distrito de Ventanilla correspondiente a la Provincia Constitucional del Callao.

Su ubicación se resume en el siguiente cuadro.

**Cuadro Nº 2: Ubicación geográfica del Proyecto con IGA aprobado**

Punto	Sector	Distrito, provincia y departamento	Progresiva (km)	Coordenadas*	
				Este (m)	Norte (m)
Inicial	Extremo norte del intercambio vial de Av. E. de Habich con José Granda	San Martín de Porras/Lima/Lima	0+000	275,894.00	8 669,723.00
Final	Punto previo al intercambio vial de acceso a Ancón	Ancón/Lima/Lima	31+600	264,821.00	8 696,736.00

\*Sistema de coordenadas UTM (datum WGS - 84) zona 18 S.

Fuente: Trámite T-ITS-00197-2024

## 2.5.2 Características técnicas del IGA aprobado

Las principales características de Vías Nuevas de Lima – Tramo Panamericana Norte, se resumen en el siguiente cuadro.

**Cuadro Nº 3: Parámetros de diseño y derecho de vía de la carretera aprobada**

Característica	Descripción
Velocidad directriz tramo PN1 y PN2	80 a 90 km/h.
Velocidad directriz tramo PN3 y PN4	60 a 80 km/h.
Velocidad directriz en ramales, rotonda y vías transversales	20 a 40 km/h.
Ancho de calzada en vía expresa	6.6, 7.2 y 10.8 m.
Ancho de calzada vías auxiliares	6.6 m.
Ancho de berma en vía expresa	2.5 y 3.0 m.
Ancho de berma en intercambio vial	0.60 y 1.20 m.
Radio mínimo en vía principal	120 y 250 m.
Radio mínimo en curvas horizontales y vuelta	34 y 100 m.
Pendiente máxima permisible	5.00 %.
Bombeo de calzada	2%.
Peralte	4%.
Ancho de derecho de vía	80*.
Tipo de pavimento	Carpeta asfáltica en caliente, base granular, sub base granular.

\*Según Ordenanza Municipal N° 341-MML, publicado el 6 de diciembre en el año 2001 (Diario Oficial El Peruano).

Fuente: Trámite T-ITS-00197-2024

## 2.5.3 Área de Influencia del Proyecto aprobado

El Proyecto aprobado distinguió dos (02) áreas de influencia ambiental:

### a. Área de Influencia Directa (AID)



Para la determinación del Área de Influencia Directa del Proyecto Vías Nuevas – Panamericana Norte, el IGA aprobado consideró que el ámbito de la extensión de 200 m (100 m a cada lado del eje) el mismo que incluye al derecho de vía en toda la extensión del tramo de la Panamericana Norte (31.5 Km); asimismo, los terrenos y/o predios públicos y privados, vulnerables y comprometidos con la superposición de los componentes del proyecto (plataforma de la vía, pasos a desnivel y continuidad de las vías auxiliares).

### b. Área de Influencia Indirecta (AII)

El Área de Influencia Indirecta para el Proyecto Vías Nuevas de Lima – Panamericana Norte, corresponde al área circundante a la línea que bordea el área de influencia directa, estableciéndose como el ámbito donde se prevé se presenten los efectos indirectos.

Teniendo en consideración las características técnicas y objetivos del Proyecto, así como del área de intervención; el Área de Influencia Indirecta está definido por el espacio territorial determinado por la extensión de hasta 600 m de ancho considerando 300 m a cada lado del eje de Panamericana Norte en el tramo del Proyecto.

Para determinar la AII, el IGA aprobado tuvo en cuenta los siguientes criterios:

- Ámbito de la extensión territorial de 600 m de ancho (300 m a cada lado del eje vial) en toda la extensión del tramo de la Panamericana Norte (31.5 Km).
- Áreas donde se determinará posibles rutas de desvío temporal del tránsito vehicular y peatonal.
- Habitantes locales de los distritos de Lima Norte (San Martín de Porres, Independencia, Comas, Los Olivos, Puente Piedra, Ventanilla, Santa Rosa y Ancón), que tienen entre sus alternativas de demanda de transporte origen – destino a la Panamericana Norte, en tanto percibirán favorablemente las mejoras de la vía durante la etapa de operación.

## 2.6 Ubicación del Proyecto de ITS

El componente auxiliar propuesto (Acopio Temporal de Asfalto) en el presente ITS se encuentra en el distrito de Los Olivos, provincia y departamento de Lima. La ubicación política y geográfica de dichos componentes se resume en el siguiente cuadro.

**Cuadro N° 4: Ubicación del componente del Proyecto de ITS**

Área	Vértice	Coordenadas*	
		Este (m)	Norte (m)
Acopio Temporal de Asfalto	A	274,773.585	8 676,932.204
	B	274,789.675	8 676,954.259
	C	274,827.079	8 676,926.971
	D	274,816.338	8 676,912.247
	E	274,800.942	8 676,912.247
Acceso	1	274,781.936	8 676,969.534
	2	274,784.452	8 676,965.974
	3	274,790.982	8 676,956.053
	4	274,798.428	8 676,948.746
	5	274,830.898	8 676,925.055
	6	274,835.326	8 676,922.356
	7	274,844.777	8 676,918.106



PERÚ

Ministerio del  
Ambiente

Servicio Nacional de Certificación  
Ambiental para las Inversiones  
Sostenibles

Dirección de Evaluación  
Ambiental para Proyectos de  
Infraestructura

*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas  
de Junín y Ayacucho”*

Área	Vértice	Coordenadas*	
		Este (m)	Norte (m)
	8	274,854.195	8 676,915.020
	9	274,859.017	8 676,912.775
	10	274,845.195	8 676,922.782
	11	274,841.808	8 676,924.138
	12	274,833.398	8 676,928.797
	13	274,801.243	8 676,952.256
	14	274,794.439	8 676,958.934
	15	274,792.957	8 676,960.905

\*Sistema de coordenadas UTM (datum WGS - 84) zona 18 S.

Fuente: Trámite T-ITS-00197-2024

La ubicación del Proyecto se muestra en la Figura N° 01:



PERÚ

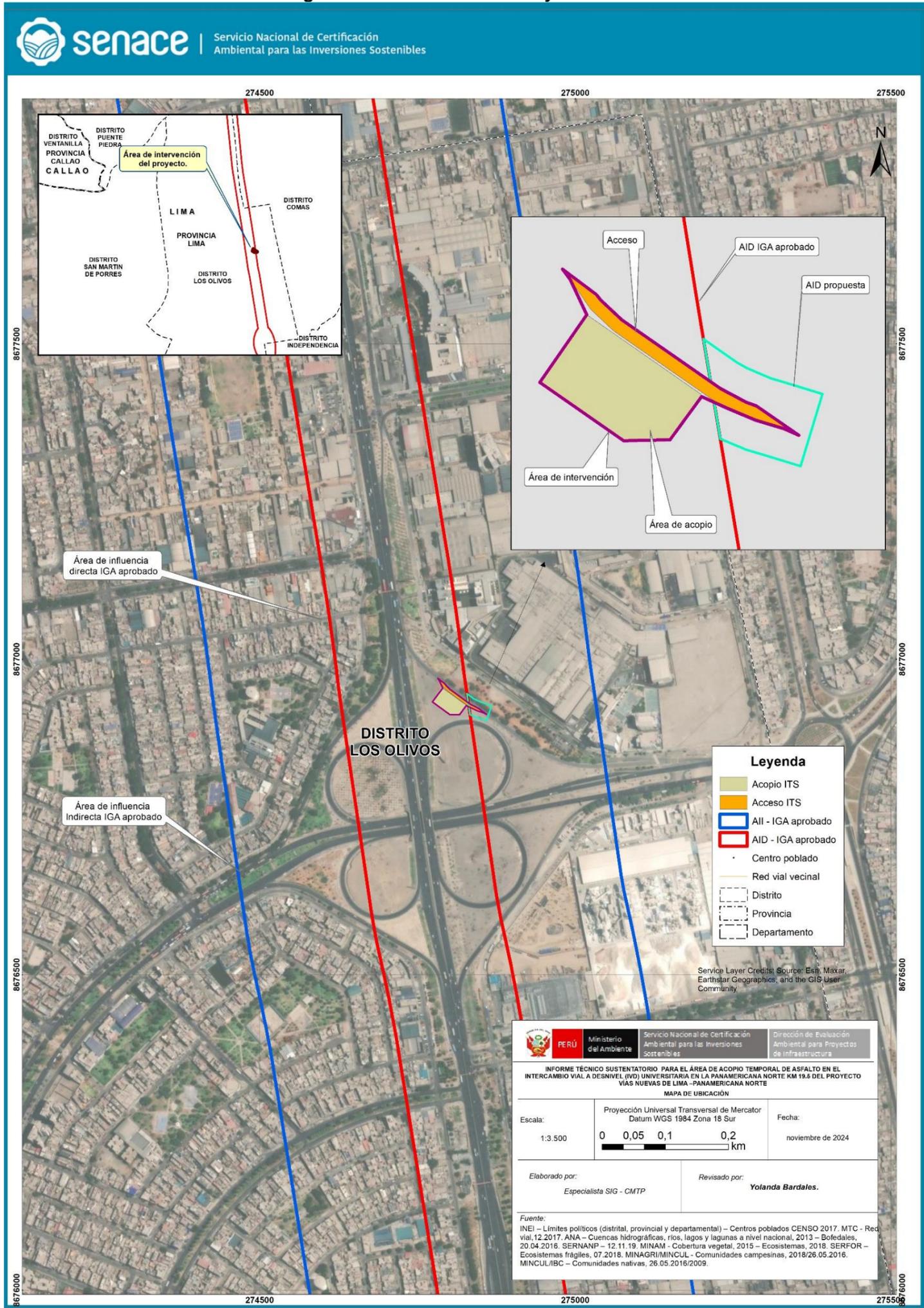
Ministerio del Ambiente

Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles

Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Figura N° 01 Ubicación del Proyecto de ITS



Fuente: INEI – Límites políticos (distrital, provincial y departamental) – Centros poblados 2017 INEI. MTC – Red vial, 12.2017. ANA – Cuencas hidrográficas, ríos, lagos y lagunas a nivel nacional, 2013 – Bofedales, 20.04.2016. SERNANP – 12.11.19. MINAM – Cobertura vegetal, 2015 – Ecosistemas, 2018. SERFOR – Ecosistemas frágiles, 2023 (https://geo.serfor.gob.pe/visor/). INAI GEM – Bofedales – Inventario Nacional de Bofedales del Perú 2023. MINCUL SIGDA– Patrimonio arqueológico 2023 (https://sigda.cultura.gob.pe/#). MINCUL – Comunidades Nativas, Comunidades campesinas y nativas, y pueblos indígenas 2021 (OFICIO N° 00066-2021-DGPI/MC - febrero del 2021). MIDAGRI – Comunidades campesinas y nativas 2023 (https://georural.midagri.gob.pe/sicar/). ESRI - World Imagery.



## 2.6.1 Descripción de la ampliación propuesta en el ITS

### A. Acopio Temporal de Asfalto

La implementación del área auxiliar denominado "Acopio Temporal de Asfalto", para acopiar temporalmente el material proveniente de la actividad de fresado, en el tramo comprendido entre el IVD Habich (San Martín de Porres) y el IVD Ancón (Ancón) comprende:

- El polígono de acopio temporal de asfalto tendrá un área total de 1,207.56 m<sup>2</sup> y un perímetro de 141.09 m.
- En su interior se consideró dos (02) zonas de acopio (540 m<sup>2</sup> y 484.48 m<sup>2</sup>) y en el medio de las zonas referidas, se implementará una zona de maniobra (162 m<sup>2</sup>) en la proyección de la puerta de ingreso, para las maniobras de los vehículos de transporte de material de fresado.
- Tendrá un único ingreso por un portón metálico de doble hoja con un ancho total de 6.00 m y una altura de 2.00 m.
- Contará con un cerco perimétrico completamente cerrado, construido con planchas metálicas que será soportado con parantes metálicos de tubo cuadrado y rectangular fijados sobre cimentación con concreto simple (anclajes); con una longitud total de 135 m y una altura mínima de 2.20 m.
- Se instalará una caseta (garita) prefabricado de 1.50 x 1.50 m con techo de madera, para control de acopio; asimismo, tendrá un lavamanos portátil al costado de la garita, instalado al lado derecho del ingreso al Acopio Temporal de Asfalto.
- Se implementará las instalaciones eléctricas en 220V, para circuito de alumbrado perimetral, circuito de caseta de vigilancia y luces de emergencia; asimismo, contará con un sistema de puesta a tierra para protección del personal ante posibles descargas eléctricas por contacto.
- El acabado del piso del acopio temporal tendrá una capa de 10 cm de grava de 3/4", sobre la cual transitará los vehículos de transporte de material y el personal de control del acopio.
- La capacidad de almacenamiento del área de acopio temporal será de 750 m<sup>3</sup>.
- El material para acopiar temporalmente procederá de las labores de mantenimiento de la vía durante la etapa de operación y mantenimiento, correspondiente al tramo comprendido entre el IVD Habich (San Martín de Porres) y el IVD Ancón (Ancón).
- El volumen de acopio hacia el acopio temporal de asfalto del material fresado de la carpeta asfáltica será de aproximadamente 30 m<sup>3</sup> diarios.
- El material acopiado será dispuesto temporalmente formando una plataforma de una altura máxima de 1.50 m y con un ángulo de talud de reposo V/H: 1/1.
- La frecuencia de retiro y traslado del material acopiado será semanal.
- El retiro del material de asfalto fresado desde el acopio temporal de asfalto hacia la disposición final será aproximadamente mensual.

### B. Habilitación de acceso externo

- El polígono del acceso externo tendrá un área total de 360.38 m<sup>2</sup> y un perímetro de 193.77 m.



- El ancho de carril proyectado será de 4.50 m.
- El tipo de material del acceso estará conformado por una capa de material granular de 0.20 m de espesor y una capa con asfalto reciclado de espesor 0.05 m.
- El acceso externo permitirá la conexión desde la vía auxiliar existente con el ingreso hacia el acopio temporal de asfalto y la salida.

## 2.6.2 Vía de acceso hacia el Proyecto

El acceso al área del acopio temporal de asfalto es por la vía auxiliar existente de la Av. Universitaria desde el ramal NE del intercambio vial a desnivel "Universitaria" por el margen izquierdo, ingresando por el acceso externo a implementarse.

## 2.6.3 Etapas del Proyecto (ITS)

Las actividades que se ejecutarán en cada etapa del Proyecto de ITS se señalan en el siguiente cuadro.

**Cuadro Nº 55: Etapas y actividades del Proyecto de ITS**

Etapas	Actividades
Construcción	a) Colocar la señalización de seguridad para garantizar la integridad del personal.
	b) Movilización y desmovilización de los equipos para movimiento de tierras, alimentación provisional de electricidad para los trabajos y equipos menores de obras civiles.
	c) Realizar los trabajos topográficos para replantear lo que se construirá.
	d) Proceder a la señalización, según el plan de desvío para cuando se realice trabajos en zonas aledañas al ramal NE del intercambio vial a desnivel Universitaria.
	e) Realizar la demolición de elementos de concreto existente en el acceso proyectado de 30.83 m de sardinel para el ingreso y salida al área de trabajo.
	f) Implementar las estructuras: acopio temporal, acceso, piso del acopio, caseta.
	g) Instalación de señalización vial y seguridad para la etapa de operación.
	h) Realizar las instalaciones eléctricas, para la etapa de operación.
Operación	Funcionamiento del área de acopio temporal y mantenimiento: depósito de material del asfalto fresado, operatividad del baño químico portátil y contenedor de residuos sólidos.
Cierre	Desmantelamiento de instalaciones: acopio temporal y acceso externo, reparación del sardinel, con la finalidad de que se retornen a las mismas condiciones encontradas antes de la instalación de este Proyecto.

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024.

## 2.6.4 Servicios para el desarrollo del Proyecto

### A. Uso de agua para consumo doméstico y para obra

La demanda de agua para uso doméstico será suministrada mediante bidones que contarán con los requisitos sanitarios correspondientes. Con respecto al agua para uso de obras del presente ITS, esta será abastecida a través de proveedores



terceros autorizados, con un volumen de 30m<sup>3</sup> por mes, para el humedecimiento del área del acceso temporal a implementarse.

## B. Demanda de energía

El suministro eléctrico será desde la red eléctrica en 220V a través de la empresa de distribución "ENEL", la potencia solicitada será de 3.5kW para el desarrollo de las actividades del Proyecto.

## C. Demanda de combustibles

El requerimiento de combustible (Diésel) de las maquinarias será abastecido en servicentros autorizados. El volumen requerido para cada maquinaria y por cada etapa del Proyecto de ITS se resume en el siguiente cuadro.

**Cuadro Nº 66: Requerimiento de combustible por etapas**

Maquinarias	Construcción	Operación	Cierre
Grupo electrógeno	650	-	325
Volquetes	1,170	2,340	390
Cargador Frontal	-	1,050	-
Cisterna para el traslado de agua	375	-	125
Camión Cisterna de Combustible	300	-	100
Mezcladora de concreto	225	-	-
Retroexcavadora	525	-	175
Camión baranda	300	-	100
Rodillo vibratorio liso	525	-	-
Motoniveladora	525	-	-
<b>Total</b>	<b>4,595</b>	<b>3,390</b>	<b>1,215</b>

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024.

## 2.6.5 Recursos por usar en el Proyecto

### A. Mano de obra

La implementación del acopio temporal de asfalto, su operatividad y cierre respectivo, requerirá la mano de obra resumido en el siguiente cuadro.

**Cuadro Nº 7: Requerimiento de mano de obra por etapa**

Mano de obra		Puesto / Labor	Etapas del Proyecto		
			Construcción	Operación	Cierre
Calificada	Local	Capataz o puntero	1	0	1
	Foránea	Operario	8	2	5
No Calificada	Local	Señalero	2	0	1
	Foránea	Oficial	7	0	4
	Foránea	Operadores de maquinarias	3	1	1
	Foránea	Vigilante	0	1	0
<b>Total</b>			<b>21</b>	<b>4</b>	<b>12</b>

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024

**B. Materiales e insumos**

En el siguiente cuadro se resume los materiales empleados en la implementación del acopio temporal de asfalto.

**Cuadro N.º 87: Requerimiento de insumos químicos**

Sector	Volumen (m <sup>3</sup> )	
	Material granular	Grava
Plataforma de acopio	245.13	118.65
Acceso	73.00	0.00

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024.

**C. Maquinarias**

La cantidad y tipo de maquinarias requeridos para la implementación del Proyecto y por cada etapa, se resumen en el siguiente cuadro.

**Cuadro N.º 9: Requerimiento de maquinarias por etapas**

Maquinarias	Construcción	Operación	Cierre
Grupo eléctrico	1	---	1
Volquetes	2	1	2
Cargador Frontal	---	1	---
Cisterna para el traslado de agua	1	---	1
Camión cisterna de combustible	1	---	1
Mezcladora de concreto	1	---	---
Retroexcavadora	1	---	1
Camión baranda	1	---	1
Rodillo vibratorio liso	1	---	---
Motoniveladora	1	---	---
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>7</b>

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024.

**2.6.6 Generación de efluentes, residuos sólidos, emisiones atmosféricas, ruido y vibraciones****A. Generación de efluentes**

Los efluentes de tipo doméstico que se generarán provendrán de los baños químicos portátiles que se instalarán en el Proyecto de ITS y se manejarán a través de una Empresa Operadora de Residuos Sólidos (en adelante, **EO-RS**) autorizada por el Ministerio del Ambiente (en adelante, **MINAM**). No se considera la generación de efluente de tipo industrial, debido a que la actividad del lavado y mantenimiento de las maquinarias se realizará en establecimiento autorizado para tal fin.

En el siguiente cuadro se resume los valores estimados de efluentes domésticos.

**Cuadro N° 10: Estimación del volumen de efluentes domésticos**

Etapa	Tiempo (días)	Cantidad personal	Cantidad efluente (m <sup>3</sup> )
Construcción	60	21	1.89
Operación	540	1	17.01
Cierre	30	12	0.945
<b>Total</b>	<b>630</b>	<b>34</b>	<b>19.845</b>

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024.

**B. Generación de residuos sólidos**

En el siguiente cuadro, se presenta el resumen del estimado de generación de residuos sólidos durante las etapas del Proyecto de ITS.

**Cuadro N° 10: Estimación de residuos sólidos (kg)**

Tipo de residuo		Construcción	Operación	Cierre
<b>No Peligrosos</b>	Restos de alimentos y madera	732	6,588	366
	Plásticos	120	1,080	60
	Papel y Cartón	150	1,350	75
	Residuos aprovechables (generales)	120	1,080	60
	Residuos de demolición (escombros)	1.85 m <sup>3</sup>	--	9.2 m <sup>3</sup>
<b>Total</b>		<b>1,122+1.85m<sup>3</sup></b>	<b>10,098</b>	<b>561+9.2 m<sup>3</sup></b>
<b>Peligrosos</b>	Residuos de pintura y envases de pintura	120	1,080	60
	Trapos, chatarra y plásticos impregnados con hidrocarburos	150	1,350	75
<b>Total</b>		<b>270</b>	<b>1,430</b>	<b>135</b>

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024.

Además, el Titular precisó que los residuos sólidos serán manejados de acuerdo con el Programa de Minimización y Manejo de Residuos (PMA) del IGA aprobado y su disposición final será en relleno sanitario según el tipo de peligrosidad por una empresa EO-RS autorizada por el MINAM, se encargará de retirar estos residuos para su disposición.

**C. Generación de emisiones atmosféricas**

La operación de los equipos y maquinarias durante la ejecución de las actividades serán las principales fuentes generadoras de emisiones, durante la implementación, operación y cierre del Proyecto, en el siguiente cuadro se resumen las emisiones estimadas.

**Cuadro N° 11: Estimación diaria de emisiones generadas por maquinaria**

Tipo de emisiones	F.E. gr/km	Recorrido (km)	Emisión (gr/día)
CO	7.913	30	237.39
NOx	15.471	30	464.13
Material particulado	2.51	30	75.30



SOx	1.162	30	34.86
-----	-------	----	-------

F.E=Factor de emisión

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024.

#### D. Generación de Ruido y Vibraciones

Los valores referenciales del nivel ruido y vibraciones asociado a los equipos y maquinarias que se utilizarán en el Proyecto de ITS, se presenta en el siguiente cuadro.

**Cuadro N°12: Valores referenciales de ruido**

Maquinaria / Equipo	Nivel de ruido (dB(A))	Nivel vibración: AEQ total (m/s <sup>2</sup> )
Volquetes	83 - 95	0.276
Cargador Frontal	110-120	0.185
Cisterna para el traslado de agua	83 - 95	0.28
Camión cisterna de combustible	83 - 95	0.28
Mezcladora de concreto	83 - 95	---
Retroexcavadora	83 - 95	0.276
Camión baranda	110-120	0.276
Rodillo vibratorio liso	110-120	0.385
Motoniveladora	83 - 95	0.276
Acopio Temporal de Asfalto	45.7	12.0

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024

#### 2.6.7 Cronograma de ejecución del Proyecto

De acuerdo con el cronograma presentado, la duración por cada etapa se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 13: Cronograma por etapas del Proyecto**

Etapas	Duración (mes)
Construcción	02
Operación	18
Cierre	01

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00197-2024

#### 2.6.8 Inversión

El monto de inversión para la implementación del área de acopio temporal de asfalto será de S/ 185,742.41 soles (ciento ochenta y cinco mil setecientos cuarenta y dos con cuarenta y un soles).



## 2.7 Área de Influencia Ambiental Propuesta del ITS

Para la delimitación del Área de Influencia Directa Ambiental Propuesta del ITS<sup>14</sup>, se basó en el área de influencia ambiental aprobada en el IGA<sup>15</sup> que se sustenta este ITS, incorporando aquella área del Acceso al Área de Acopio Temporal de Asfalto que se emplaza fuera del Área de Influencia Directa (AID) aprobado; estableciéndose 25 m desde los límites del acceso señalado que excede el AID aprobado.

Uno de los criterios que consideró para delimitar el Área de Influencia Directa Ambiental Propuesta del ITS fue: áreas a ser ocupadas por el Proyecto e impactos de naturaleza negativa y de un nivel de significancia baja (leve<sup>16</sup>) con mayor incidencia en factores ambientales de la calidad del aire, ruido ambiental y transporte. De acuerdo con ello, el Área de Influencia Ambiental Directa propuesta del ITS se encuentra ubicado dentro del Área de Influencia Indirecta del IGA aprobado<sup>17</sup>.

## 2.8 Respecto de la información actualizada de los componentes socioambientales

### 2.8.1 Características del medio físico

Para la caracterización del medio físico, el Titular utilizó fuentes de información secundaria y primaria, las cuales cumplen con los criterios de aplicabilidad, validez y representatividad. A continuación, se describe los factores del medio físico:

- **Clima y Meteorología:** El área de Proyecto se encuentra en un clima “*Árido con deficiencia de humedad en todas las estaciones del año. Templado.*” (E (d) B’), acorde con el Mapa de clasificación climática del Perú 2020, proporcionada por Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología (SENAMHI)<sup>18</sup>. Respecto al análisis de los parámetros meteorológicos<sup>19</sup> se utilizó la Estación Meteorológica (E.M.)<sup>20</sup> “*San Martín de Porres*”, donde la temperatura media mensual varía entre 12.1 °C y 23.0 °C; la precipitación promedio mensual multianual fluctúa

<sup>14</sup> Mayor detalle en la Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, ítem 3.5 “Área de Influencia Ambiental Propuesta del ITS”, folios 0050-0051.

<sup>15</sup> “Estudio Definitivo de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima: Panamericana Norte”, aprobado con Resolución de Directoral N° 495-2013-MTC/16, el 27 de noviembre de 2013.

<sup>16</sup> De acuerdo con lo detallado en el Cuadro N° 34 “Relación de niveles de importancia del EIA-d aprobado y el ITS” del presente informe.

<sup>17</sup> “Estudio Definitivo de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima: Panamericana Norte”, aprobado con Resolución de Directoral N° 495-2013-MTC/16, el 27 de noviembre de 2013.

<sup>18</sup> En el literal A.1 “Clasificación Climática” (folio 0077 de la DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024), señaló que, para la identificación de la unidad climática utilizó la Clasificación Climática del Perú elaborada por el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú (SENAMHI, 2020).

<sup>19</sup> En el literal B “Meteorología” (folios 0082-0088 de la DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024) describió los parámetros meteorológicos de temperatura, precipitación, humedad relativa, velocidad y dirección del viento de la E.M. *San Martín de Porres*” comprendido entre los años 2020 y 2023.

<sup>20</sup> El Titular en el Cuadro 29 “Ubicación de la Estación Meteorológica” (folio 0078, DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024) precisó que, la E.M. “*San Martín de Porres*” se ubica en las coordenadas UTM, datum WGS-84 y zona 17 Sur, Norte: 8 671,604.21 y Este: 276,047.65, la cual es administrada por el SENAMHI. Dicha estación se encuentra aproximadamente a 5.6 km del área de intervención del Proyecto.



entre 0.0 mm y 566.2 mm; la humedad relativa media mensual oscila entre 74.1 % y 84.4 %; respecto al viento, la velocidad del viento su promedio mensual varía entre 3.0 m/s y 4.8 m/s, con dirección del viento predominante proveniente del sursuroeste (SSO) y dirigido hacia el nornoreste (NNE).

- **Calidad de aire y calidad de ruido ambiental:** El Titular utilizó información secundaria<sup>21</sup>, con similitudes de representatividad al área de intervención del Proyecto<sup>22</sup>, obteniendo que las concentraciones de los parámetros PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, CO, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, H<sub>2</sub>S, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> y Pb en PM<sub>10</sub> se encuentran por debajo de los valores establecidos en los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para aire<sup>23</sup>; asimismo, en el caso de los niveles de ruido en horario diurno y nocturno no exceden el LAeqT de los ECA para ruido<sup>24</sup> en zona industrial.
- **Geología:** La unidad geológica<sup>25</sup> "*Depósito Fluvial (Q-fl)*" se emplaza en el área del Proyecto y, referente a los rasgos estructurales<sup>26</sup>, identificó cercano al área de intervención del Proyecto una falla con movimientos indefinido, la cual se encuentra en distancia mayor a 1.89 km.
- **Geomorfología:** Superpuesta al área del Proyecto, identificó la unidad geomorfológica<sup>27</sup>: "*Llanura o planicie aluvial (Pl-al)*". Referente a los procesos morfodinámicos<sup>28</sup>, alrededor del área antes indicada identificó seis (06) peligros

<sup>21</sup> Informe de monitoreo ambiental de aire y ruido para el cumplimiento de su programa de monitoreo ambiental en la etapa de Operación y Mantenimiento de las actividades de servicios vinculadas al transporte terrestre – "Tramo Panamericana Norte", aprobado en el "Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima: Panamericana Norte", aprobado con Resolución de Directoral N° 495-2013-MTC/16, el 27 de noviembre de 2013; realizado por la consultora ambiental Química & Ecología S.A.C. Cabe señalar que, los monitoreos de todos los parámetros de calidad de aire en las estaciones CA-O-02 y CA-O-03 (a excepción del parámetro de benceno (C6H6), cuyo monitoreo se realizó del 28/10/2023 al 11/12/2023) y los monitoreos de ruido ambiental en la estación RA-O-04 se llevaron a cabo del 09 al 10 de noviembre de 2023. (folio 0088 de la DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024 y Anexo 8.2 "Informe de Monitoreo Ambiental", folios 001030-001332 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>22</sup> En el literal A "*Representatividad de las estaciones de monitoreo*" (folios 0089-0090 de la DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024), el Titular presentó las características de representatividad de las estaciones de monitoreo de calidad de aire "CA-O-02" y "CA-O-03" y estación de monitoreo de ruido ambiental "RA-O-04" con respecto al área de intervención del Proyecto, tales como: altitud, clima, zonas de vida, suelo, cobertura vegetal y los representó en la Figura 37 "Representatividad de las Estaciones de Calidad Ambiental" (folio 0091 de la DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024); además, en el literal B "*Fuentes Aportantes*" (folio 0092 de la DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024) describió la representatividad de similitud por fuentes aportantes de las estaciones de monitoreo de calidad de aire "CA-O-02" y "CA-O-03" y estación de monitoreo de ruido ambiental "RA-O-04" en relación con el área de intervención del Proyecto. Por lo que, la información secundaria es representativa.

<sup>23</sup> Decreto Supremo. N° 003-2017-MINAM, aprueban Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para Aire y establecen Disposiciones Complementarias.

<sup>24</sup> Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, aprueban el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido.

<sup>25</sup> El Titular señaló que, la evaluación de los aspectos geológicos se desarrolló teniendo como base Mapa geológico integrado del Perú a escala 1:50 000 versión 2022, en el cuadrángulo 25-i (Lima) y la "*Geología de los cuadrángulos de Lima, Lurín, Chancay y Chosica. Hojas 25-i, 25-j, 24-1, 24-j - [Boletín A 43]*" publicados por el Instituto Geológico Minero y Metalúrgico – INGEMMET (folio 0095 del ítem 3.9.1.3 "*Geología*", DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>26</sup> El Titular identificó los rasgos estructurales de acuerdo con la carta geológica Lima (25-i) del Mapa Geológico del Perú a escala 1:50 000, publicada por el Instituto Geológico, Minero y Metalúrgico (INGEMMET) (folio 0095 del literal B "Rasgos Estructurales" del ítem 3.9.1.3 "*Geología*", DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>27</sup> El Titular señaló que, para la caracterización de la geomorfología tuvo como base la información del Mapa de Geomorfología Regional publicada por el INGEMMET en el 2021 (folios 0096-0097 del ítem 3.9.1.4 "*Geomorfología*", DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024)

<sup>28</sup> El Titular identificó los peligros geológicos por caída de roca, una zona crítica del tipo de peligro de movimientos en masa, y niveles de susceptibilidad a nivel regional con relación a movimientos en masa y niveles de susceptibilidad a inundaciones fluviales, de acuerdo con la consulta realizada al Sistema de Información Geológico y Catastral Minero (GEOCATMIN),



geológicos del tipo de peligro específico "Caída de Roca" alrededor del área de intervención (distancia de separación entre 1,329.97 m y 2,196.38 m); a 1,803.74 m de distancia al área de intervención del Proyecto identificó una zona crítica del tipo de peligro "Movimientos en masa"; e identificó que el área de intervención del Proyecto se ubica en una zona con susceptibilidad a nivel regional con respecto a movimientos en masa de nivel "Muy Baja", se emplaza en una zona con susceptibilidad a inundaciones fluviales de nivel "Moderada" y se ubica en una zona con susceptibilidad a inundaciones por lluvias asociadas al Fenómeno "El Niño" de niveles Medio y Alto.

- **Sismicidad:** El área del Proyecto se encuentra asentada en la Zona Sísmica 4, que corresponde a una Zona de Sismicidad Muy Alta<sup>29</sup>; además, se ubica en la zona de intensidad IX a escala modificada de Mercalli<sup>30</sup>.
- **Suelos, Capacidad de Uso Mayor de Tierras y Uso actual de la tierra:** Respecto a la clasificación de las unidades de suelos<sup>31</sup>, el área del Proyecto se ubica en el tipo de suelo Misceláneo Poblados (MisP). Con relación a la capacidad de uso mayor<sup>32</sup> se encuentra en "Tierras de protección" (X). Referente al uso actual de tierra<sup>33</sup>, señaló que corresponde a "Terrenos sin uso y/o improductivos".
- **Paisaje visual:** Se identificó dos (02) puntos de observación para sus cuencas visuales respectivas y una unidad de paisaje: Llanura o planicie aluvial asociado a área urbana. Luego se aplicó la metodología<sup>34</sup> para evaluar la

desarrollado por el INGEMMET (folios 0097-0099 del literal B "Procesos Morfodinámicos", DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024); así como, identificó niveles de susceptibilidad a inundaciones por lluvias asociadas al Fenómeno El Niño (FEN), conforme a la consulta realizada al Sistema de Información para la Gestión del Riesgo de Desastres (SIGRID) (folios 0099-0100 del literal B "Procesos Morfodinámicos", DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>29</sup> El Titular determinó la zonificación sísmica de manera cuantitativa y cualitativa, de acuerdo con el Mapa de zonificación sísmica del Perú, establecida por el Decreto Supremo N° 003-2016-VIVIENDA, Decreto Supremo que modifica la Norma Técnica E.030 "Diseño Sismorresistente" del Reglamento Nacional de Edificaciones, aprobada por Decreto Supremo N° 011-2006-VIVIENDA, modificada con Decreto Supremo N° 002-2014-VIVIENDA" (folios 0100-0101 del literal A "Zonificación Sísmica", DC-5 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>30</sup> El Titular identificó la intensidad sísmica, según el Mapa de Distribución de Máximas Intensidades elaborada por la Consultoría de Aspectos Físico - Espaciales para la Estrategia de Reducción de Riesgos - PCM (2003) (folios 0101-0102 del literal B "Intensidad Sísmica", DC-5 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>31</sup> El Titular realizó la caracterización del suelo del área de intervención teniendo como base a la Actualización del "Estudio Definitivo de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo de Proyectos Vías Nuevas de Lima: Panamericana Norte", aprobado mediante Resolución Directoral N° 00143-2020-SENACE-PE/DEIN, el 14 de diciembre de 2020 (folios 0102-0103 del ítem 3.9.1.6 "Suelos", DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>32</sup> El Titular para la caracterización de la capacidad de uso mayor utilizó como referencia a la Actualización del "Estudio Definitivo de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo de Proyectos Vías Nuevas de Lima: Panamericana Norte", aprobado mediante Resolución Directoral N° 00143-2020-SENACE-PE/DEIN, el 14 de diciembre de 2020 (folios 0102-0103 del ítem 3.9.1.6 "Suelos", DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024). Además, describió la unidad de capacidad de uso mayor de tierras "Tierras de protección" (X) identificada, considerando los criterios del Reglamento de Clasificación de Tierras por su Capacidad de Uso Mayor, aprobado mediante Decreto Supremo N° 005- 2022-MIDAGRI.

<sup>33</sup> El Titular indicó que, para la caracterización del uso actual de la tierra, tomó en cuenta la clasificación basada en los lineamientos establecidos por el Sistema de Clasificación de Uso de la Tierra propuesto por la Unión Geográfica Internacional (UGI); y la identificación del uso de la tierra se realizó en base a la interpretación visual de las imágenes satelitales de alta resolución y fotografías recientes registradas en la salida de campo en agosto de 2024 (folios 0103-0104 del ítem 3.9.1.8 "Uso Actual", DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>34</sup> El Titular indicó que, para la evaluación visual del paisaje ha definido cuencas visuales, que abarca el paisaje visible desde dos (02) puntos de observación. Estas cuencas se evaluaron en función de su visibilidad, calidad visual, capacidad de absorción y fragilidad visuales utilizando matrices adaptadas de metodologías estandarizadas ampliamente utilizadas a nivel



calidad visual, capacidad de absorción visual y fragilidad visual del paisaje; y, consecuentemente se determinó que el área de intervención del Proyecto se ubica en la clase 5<sup>35</sup>.

- **Hidrología:** El área del Proyecto se ubica en la unidad hidrográfica Chillón, la cual hidrográficamente se encuentra ubicada en la vertiente del Pacífico<sup>36</sup>. Cabe mencionar que, el cuerpo de agua más próximo al área de intervención es el río Chillón, a una distancia aproximada de 3.18 km<sup>37</sup>; y que precisó sobre la no necesidad de describir el cuerpo de agua de donde el proveedor externo extraerá para ser transportada mediante camión de cisterna, porque no se verá afectada por esta actividad<sup>38</sup>; por lo tanto, las actividades del área de intervención del Proyecto no tendrán incidencia sobre ningún cuerpo de agua.

## 2.8.2 Características del medio biológico

Para la caracterización del medio biológico, el Titular utilizó información secundaria<sup>39</sup> la cual cumplió con los criterios de aplicabilidad, validez, representatividad y similitud. Adicionalmente, realizó una inspección<sup>40</sup> en la zona de intervención (agosto 2024) en el cual verificó que el área destinada para el acopio temporal de asfalto carece de vegetación.

- **Zonas de vida:** el área del Proyecto se ubica dentro de la zona de vida de *“Desierto desecado –subtropical” (dd-S)*.
- **Cobertura vegetal:** el área del Proyecto se encuentra ubicado en un área sin cobertura vegetal denominada *“Área urbana”*.
- **Flora silvestre:** Si bien la información secundaria indicó un total de 32 especies de flora, el Titular en agosto de 2024 realizó una inspección visual en el área de intervención donde no registró ninguna especie de flora.
- **Fauna silvestre y sus especies amenazadas:** De acuerdo con las características de la zona del proyecto (área urbana), se reportó un total de

---

internacional, como el método indirecto de valoración (BLM), la estimación de la capacidad de absorción del paisaje (Yeomans) y la clasificación visual (Ramos) (folios 0105-0112 del ítem 3.9.1.9 *“Paisaje”*, DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>35</sup> Cuadro 58 *“Clasificación Visual”* (folio 0112, DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>36</sup> El Titular describió la hidrología, según la *“Delimitación y codificación de las unidades hidrográficas del Perú”*, elaborado por la Autoridad Nacional del Agua (ANA), aprobado con Resolución Ministerial N° 033-2008-AG (folios 0112-0113 del ítem 3.9.1.10 *“Hidrología”*, DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>37</sup> Conforme con la revisión de los sistemas de información geográfica-Google Earth (con fecha de imágenes satelitales: 02/03/2024).

<sup>38</sup> Según su Informe de subsanación de observaciones (pág. 5, DC-3 del Trámite T-ITS-00197-2024), presentado mediante Carta N° 017460-VNL-V con fecha 4 de noviembre de 2024.

<sup>39</sup> Monitoreo Biológico del Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) del proyecto Vías Nuevas de Lima - Tramo Norte Etapa de Operación y Mantenimiento - Primer Semestre 2023.

<sup>40</sup> Figura 47. Cobertura vegetal (MINAM, 2015) Área urbana (folio 0123).  
Figura 48. Fotografía del área de intervención (folio 0132).  
Figura 49. Fotografía del área de intervención (folio 0132).



ocho (08) especies de aves; por otro lado, no se identificaron otros grupos de fauna silvestre.

- **En cuanto a las especies en estado de conservación y amenaza:** No se reportaron especies categorizadas según el Decreto Supremo N° 004-2014-MINAGRI; con respecto a la CITES<sup>41</sup> no se identificaron especies dentro de sus apéndices. Asimismo, para la lista roja de la UICN<sup>42</sup>, las ocho (08) especies se registran como Preocupación menor "LC"; finalmente, no se identificaron especies endémicas.
- **Áreas Naturales Protegidas y/o Zonas de Amortiguamiento:** En base al Mapa de áreas naturales protegidas<sup>43</sup>, el área del Proyecto no se superpone con "Áreas Naturales Protegidas".

### 2.8.3 Características del medio social, económico y cultural

El Proyecto del ITS se ubica en la jurisdicción del distrito de Los Olivos, provincia y departamento de Lima. En el ámbito de intervención del Proyecto se identificó un total de dos (02) unidades poblacionales (UP) pertenecientes al distrito de Los Olivos: Urbanización Villa Sol y Lotización Industrial Molitalia.

Para la caracterización del medio socioeconómico y cultural se consideró la descripción socioeconómica y cultural a nivel distrital, para lo cual se empleó fuente de información secundarias procedentes del "Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI, - Censos Nacionales 2017): XII de Población, VII de Vivienda y III de Comunidades Indígenas", Ministerio de Salud (MINSA), y la fuente estadística del Ministerio de Educación (MINEDU). A continuación, se describe los principales factores:

- **Demografía:** Se tiene que el número de residentes del distrito de Los Olivos con una población de trescientos sesenta y cinco mil setecientos setenta (365 770) habitantes. Cabe precisar que, la totalidad de UP ubicadas en el área de intervención del Proyecto que pertenecen al distrito de Los Olivos, la UP Urbanización Villa Sol tiene una población aproximada de tres mil quinientos (3 500) habitantes; en cuanto, a la UP Lotización Industrial Molitalia no se han identificado grupos poblacionales residentes en la zona, indicando que el área corresponde a empresas, almacenes y otros comercios.
- **Educación:** Se identificó en el distrito de Los Olivos setecientos veintisiete (727) instituciones educativas (IE), en las modalidades de educación básica regular, básica alternativa, educación especial y técnico-productiva, a nivel local en la Urbanización Villa Sol, se han identificado tres (03) instituciones educativas, éstas instituciones son de gestión privada y básica regular, y por el lado de la UP Lotización Industrial Molitalia, se identificaron tres (03) universidades y una (01) institución educativa policial (nivel primaria y

<sup>41</sup> Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres.

<sup>42</sup> Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza.

<sup>43</sup> SERNANP (2018). Mapa de Áreas Naturales Protegidas.



secundaria). Cabe señalar, que las instituciones educativas más próximas al área auxiliar se encuentran a 220 metros aproximadamente con respecto al proyecto.

- **Salud:** Se identificó en el distrito de Los Olivos cincuenta y ocho (58) establecimientos de salud, si bien a nivel local, en la Urbanización Villa Sol no se han identificado establecimientos de salud, de acuerdo a la información local, los pobladores se atienden con mayor frecuencia en el Centro de Salud Villa del Norte y en el Centro Materno Juan Pablo II de categoría I-3 e I-4 respectivamente, por otro lado, a nivel local, en relación a la Lotización Industrial Molitalia, no se han identificado establecimientos de salud en la zona ya que las construcciones corresponden a fábricas, almacenes y empresas. En cuanto las cifras de mortalidad, el número de fallecimientos fueron registrados en el año 2023 en el distrito de Los Olivos con un total de 845 decesos.
- **Vivienda y servicios básicos:** En el distrito de Los Olivos se encuentran noventa y un mil setecientos setenta y ocho (91 778) viviendas, en su mayoría son de tipo de vivienda como casa independiente y en menor porcentaje como departamento en edificio; las viviendas identificadas en el distrito de Los Olivos, son en su mayoría de material predominante de cemento en piso, pared y techo; a nivel local, en la Urbanización Villa Sol, se han identificado un promedio de cuatrocientos ochenta y ocho (488) viviendas. En relación con el servicio eléctrico en el distrito de Los Olivos el 99% de hogares cuentan con el servicio eléctrico y a nivel local las viviendas de la Urbanización Villa Sol cuentan en su totalidad con el servicio de fluido eléctrico cuyo proveedor es la empresa Ente Nacional para la Energía Eléctrica - ENEL. En cuanto al servicio de agua potable, en el distrito de Los Olivos, el 91% de las viviendas cuentan con red pública dentro de la vivienda, a nivel local con respecto a la Urbanización Villa Sol, el 100% de las viviendas cuenta con red pública cuyo proveedor es la empresa Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima – SEDAPAL que abastece a Lima y Callao.
- **Transporte:** De acuerdo con el Mapa del Sistema Nacional de Carreteras del Perú del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), en el distrito de Los Olivos atraviesa la vía PE-1N, también conocida como la Carretera Panamericana Norte, iniciando en el cruce con la avenida Tomás Valle y finaliza su tramo por el distrito a alturas del Río Chillón. Asimismo, la Carretera Panamericana pertenece a la Red Vial Nacional, con una extensión de 2 554 km, se encuentra pavimentada y en buen estado. Además, en lo que respecta a Lima Metropolitana, esta vía permite el vínculo entre los distritos de El Agustino, Santa Anita, Rímac, San Martín de Porres, Independencia, Los Olivos, Comas, Puente Piedra, Ventanilla, Ancón y Santa Rosa. A nivel local, en la Urbanización Villa Sol el traslado es a través de mototaxi, las cuales circulan al interior de la localidad acercando a los pobladores a los mercados, colegios, paraderos, entre otros, teniendo un costo que varía entre el S/. 1.50 a los S/. 3.00 soles.
- **Economía:** En el distrito de Los Olivos, la Población Económicamente Activa (PEA) ocupada representó al 57.4% de la población, mientras que el 3.6 % representó la PEA desocupada y el 39% representó a la no PEA. Por otro lado,



en el distrito de Los Olivos, la principal actividad es el comercio al por mayor y al por menor, la reparación de vehículos automotores y motocicletas representó el 24%, seguido por población dedicada a actividades profesionales, científicas y técnicas que representó el 11.4%.

## 2.9 Respecto a la revisión de la identificación y evaluación de los potenciales impactos ambientales

El Titular indicó que, la metodología empleada para realizar la evaluación de los potenciales impactos ambientales del presente ITS utilizó una matriz que se basa en el grado de manifestación cualitativa del efecto, que queda reflejado en el Índice de Importancia del Impacto (Conesa, 2010. Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental. 4ª ed. Ediciones Mundi-Prensa. Madrid, España).

La evaluación de los impactos consistió en el cálculo del nivel de importancia de los impactos (I), el cual es representado por el cálculo aritmético efectuado con los siguientes atributos: Naturaleza (+/-), Intensidad (IN), Extensión (EX), Momento (MO), Persistencia (PE), Reversibilidad (RV), Sinergia (SI), Acumulación (AC), Efecto (EF), Periodicidad (PR), Recuperabilidad (MC); y cuya ecuación es la siguiente:

$$I = +/- (3IN + 2EX + MO + PE + RV + SI + AC + EF + PR + MC)$$

**Cuadro N° 32: Nivel de importancia de los impactos**

Grado de Impacto	Índice de Importancia
Irrelevantes / reducido	$I < 25$
Moderado	$25 \leq I \leq 50$
Severo	$50 < I \leq 75$
Crítico	$I > 75$

Fuente: Cuadro 98 "Niveles de Importancia de los Impactos" (folio 0158 de la DC-4, Trámite T-ITS-00197-2024).

En base a la metodología y análisis realizado, el Titular presentó los resultados de evaluación y jerarquización de los impactos ambientales negativos del presente ITS. Posteriormente, los impactos del ITS fueron comparados con los impactos de "Estudio Definitivo de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima: Panamericana Norte", aprobado mediante Resolución Directoral N° 495-2013-MTC/16, mostrándose la relación de niveles de importancia del EIA-d aprobado y el ITS en el cuadro siguiente:

**Cuadro N° 34: Relación de niveles de importancia del EIA-d aprobado y el ITS**

Ley N° 27446 (1)	EIA-d aprobado (2)	ITS (3)
Leve	Bajo o Leve	Irrelevante / Reducido
Moderado	Moderado	Moderado
Alto	Alto	Severo
	Muy Alto	Crítico

(1) Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (Artículo N° 4, modificado por el Decreto Legislativo N° 1394, en su Artículo N° 2).

(2) "Estudio Definitivo de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima - Panamericana Norte", aprobado mediante Resolución Directoral N° 495-2013-MTC/16, de fecha el 27 de noviembre de 2013.



(3) Conesa, 2010. Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental. 4ª ed. Ediciones Mundi-Prensa. Madrid, España.

**Fuente:** Cuadro 98 "Niveles de Importancia de los Impactos" (folio 0158 de la DC-4, Trámite T-ITS-00197-2024) y Cuadro 6 "Homogenización e impactos del ITS e IGA vigente" (Anexo 7.1 "Homologación de Metodologías de Identificación y Evaluación de Impacto Ambiental", pág. 12 de la DC-3, Trámite T-ITS-00197-2024).

Considerando lo descrito previamente, se presenta un cuadro resumen de la comparación entre los impactos ambientales previstos para el ITS en sus diferentes etapas versus los impactos ambientales declarados en el IGA aprobado.

**Cuadro N° 34: Comparativo de impactos ambientales entre el EIA-d del Proyecto aprobado y el ITS**

Etapas	Elementos del ambiente	Impactos ambientales potenciales identificados en el ITS		Impactos ambientales potenciales identificados en el EIA-d aprobado <sup>44</sup>		Cambio*
		Impactos ambientales	Nivel de importancia o significancia	Impactos ambientales	Nivel de importancia o significancia	
Construcción	Aire	Alteración de la calidad de aire	(-) Leve	Alteración de la calidad de aire	(-) Leve	El presente ITS genera un impacto similar (negativo leve) al que genera el EIA-d aprobado (negativo leve)
		Incremento de los niveles de ruido	(-) Leve	Incremento temporal del nivel sonoro	(-) Moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo leve) en comparación con el EIA-d aprobado (negativo moderado)
	Paisaje	Alteración de la calidad visual del paisaje local	(-) Leve	Alteración temporal del paisaje local (contaminación visual)	(-) Moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo leve) en comparación con el EIA-d aprobado (negativo moderado)
	Fauna	Perturbación temporal de la fauna urbana	(-) Leve	Perturbación temporal a la fauna	(-) Leve	El presente ITS genera un impacto similar (negativo leve) al que genera el EIA-d aprobado (negativo leve).
	Salud y seguridad	Malestar en la población local	(-) Leve	Riesgo a la salud y/o accidente del trabajador y poblador local	(-) Moderado	En el presente ITS el impacto es menor (negativo leve) que en el IGA aprobado (moderado)

<sup>44</sup> "Estudio Definitivo de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima: Panamericana Norte", aprobado mediante Resolución Directoral N° 495-2013-MTC/16, de fecha el 27 de noviembre de 2013.



Etapa	Elementos del ambiente	Impactos ambientales potenciales identificados en el ITS		Impactos ambientales potenciales identificados en el EIA-d aprobado <sup>44</sup>		Cambio*
		Impactos ambientales	Nivel de importancia o significancia	Impactos ambientales	Nivel de importancia o significancia	
	Economía	Oportunidad de generación de empleo local	(-) Leve	Generación directa de puestos laborales	(-) Moderado	En el presente ITS el impacto es menor (negativo leve) que en el IGA aprobado (moderado)
	Tránsito	Alteración del tránsito vehicular	(-) Leve	Alteración temporal del tránsito vehicular	(-) Moderado	En el presente ITS el impacto es menor (negativo leve) que en el IGA aprobado (moderado)
Operación	Aire	Alteración de la calidad de aire	(-) Leve	Alteración de la calidad de aire	(-) Leve	El presente ITS genera un impacto similar (negativo leve) al que genera el EIA-d aprobado (negativo leve)
		Incremento de los niveles de ruido	(-) Leve	Incremento temporal del nivel sonoro	(-) Moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo leve), en comparación con el EIA-d aprobado (negativo moderado)
	Fauna	Perturbación temporal de la fauna urbana	(-) Leve	Perturbación temporal a la fauna	(-) Leve	El presente ITS genera un impacto similar (negativo leve) al que genera el EIA-d aprobado (negativo leve).
	Salud y seguridad	Malestar en la población local	(-) Leve	Riesgo a la salud y/o accidente del trabajador y poblador local	(-) Moderado	En el presente ITS el impacto es menor (negativo leve) que en el IGA aprobado (moderado)
	Tránsito	Alteración del tránsito vehicular	(-) Leve	Alteración temporal del tránsito vehicular	(-) Moderado	En el presente ITS el impacto es menor (negativo leve) que en el IGA aprobado (moderado)
Cierre	Aire	Alteración de la calidad de aire	(-) Leve	Alteración de la calidad de aire	(-) Leve	El presente ITS genera un impacto similar (negativo leve) al que genera el EIA-d aprobado (negativo leve)



Etapa	Elementos del ambiente	Impactos ambientales potenciales identificados en el ITS		Impactos ambientales potenciales identificados en el EIA-d aprobado <sup>44</sup>		Cambio*
		Impactos ambientales	Nivel de importancia o significancia	Impactos ambientales	Nivel de importancia o significancia	
		Incremento de los niveles de ruido	(-) Leve	Incremento temporal del nivel sonoro	(-) Moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo leve), en comparación con el EIA-d aprobado (negativo moderado)
	Fauna	Perturbación temporal de la fauna urbana	(-) Leve	Perturbación temporal a la fauna	(-) Leve	El presente ITS genera un impacto similar (negativo leve) al que genera el EIA-d aprobado (negativo leve).
	Salud y seguridad	Malestar en la población local	(-) Leve	Riesgo a la salud y/o accidente del trabajador y poblador local	(-) Moderado	En el ITS el impacto es menor (negativo leve) que en el IGA aprobado (moderado)
	Economía	Oportunidad de generación de empleo local	(+) Leve	Generación directa de puestos laborales	(+) Moderado	En el ITS el impacto es menor (positivo leve) que en el IGA aprobado (moderado)
	Tránsito	Alteración del tránsito vehicular	(-) Leve	Alteración temporal del tránsito vehicular	(-) Moderado	En el ITS el impacto es menor (negativo leve) que en el IGA aprobado (moderado)

(\*) Entiéndase como la variación o importancia del impacto ambiental relacionado a la comparación entre los impactos ambientales del EIA-d aprobado y los previstos en el ITS.

Fuente: Ítem 3.10.10 "Comparación de Impactos del IGA aprobado y el Informe Técnico Sustentatorio (ITS)" (folios 0183-0187 de la DC-4, Trámite T-ITS-00197-2024).

De la revisión del cuadro precedente, se verifica que los impactos negativos previstos en el ITS serán del tipo "No significativo", debido a que la significancia o nivel de importancia de los impactos ambientales identificados en el ITS no sobrepasan a los impactos ambientales del EIA-d aprobado.

## 2.10 Respecto a la Estrategia de Manejo Ambiental

El Titular refirió que en el EIA-d aprobado se propuso un conjunto de planes y programas necesarios para mitigar, prevenir y/o corregir los impactos identificados, y, en vista de que las actividades propuestas en el presente ITS son similares, no existiendo variaciones significativas, concluyó que las medidas ambientales establecidas en los planes y programas del IGA aprobado serán



aplicables para prevenir, minimizar y restaurar los impactos ambientales identificados en el presente ITS<sup>45</sup>.

## 2.10.1 Plan de manejo ambiental

### 2.10.1.1 Programas de medidas preventivas, mitigadoras y/o correctivas

El Proyecto de ITS contiene las medidas de manejo ambiental específicos para prevenir, minimizar y restaurar los impactos ambientales que podrían ocasionar las actividades propuestas durante la etapa de construcción, operación y cierre del Proyecto de ITS. A continuación, se presenta un resumen de las medidas de manejo del presente programa<sup>46</sup>.

#### **Medidas del Medio Físico**<sup>47</sup>

##### **a. Alteración de la calidad del aire**

- Se realizará riego de las zonas de trabajo con predisposición a generar polvo, considerando para ello uso de camiones cisterna u otro elemento para que cumpla la misma función.
- Los vehículos y maquinarias contarán con un mantenimiento preventivo, para reducir la emisión de gases. La frecuencia del mantenimiento preventivo dependerá de las especificaciones técnicas del fabricante.
- Se apagarán los motores de los vehículos y maquinarias, mientras estén detenidos sin operar, para evitar que se generen gases de combustión.
- Los camiones durante el transporte en área de obra y en las zonas urbanas, deberán circular a velocidad controlada (40 km/h), para lo cual se instalará señalización con la velocidad.
- Se cubrirá material suelto a transportar haciendo uso de mantas impermeables.
- Se realizará un mantenimiento periódico a vehículos, maquinarias y equipos.
- Los materiales dispuestos en los camiones de carga y transporte, no se excederá la capacidad de carga.
- Se evitará maniobras innecesarias en la manipulación de material suelto.
- Se controlará la velocidad de los vehículos de carga en los frentes de trabajo a una velocidad de 10 km/h.

##### **b. Incremento de los niveles de ruido**

- Las maquinarias y vehículos mantendrán el sistema de silenciadores en buen estado de funcionamiento; de tal forma, que se puedan disminuir los ruidos fuertes y molestos.

<sup>45</sup> Dicha información se encuentra en el ítem 3.11 “Estrategias de manejo ambiental” (folio 0188 de la DC-4, Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>46</sup> Dicha información se ubica en el literal A “Programa de medidas preventivas, mitigadoras y/o correctivas” (folio 0189 de la DC-4, Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>47</sup> Dicha información se localiza en el Cuadro 106 “Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas – Medio físico” (folios 0190-0193 de la DC-4, Trámite T-ITS-00111-2024).



- Se instalarán señalizaciones alusivas respecto a evitar emisiones de ruido innecesarias durante los trabajos, concentrándose en los diferentes frentes de obra y área auxiliar.
- Se realizará capacitaciones para dar a conocer a los trabajadores que el uso de claxon u otro tipo de fuentes de ruido se usarán solo en el ámbito estrictamente operacional y en casos de emergencia o durante campañas de simulacros, de tal forma que se puedan disminuir el incremento de los niveles de ruido y evitar la perturbación de la fauna circundante.
- Se prohibirá el uso de bocinas y sirenas vehiculares, salvo que por procedimiento de seguridad deba realizarse.
- Se realizará mantenimiento periódico a vehículos, maquinarias y equipos.
- El personal de obra recibirá charlas de capacitación en educación ambiental y seguridad ocupacional.

### **c. Alteración de la calidad visual del paisaje local**

- Se delimitará el área de trabajo para evitar la afectación de áreas fuera de lo establecido en los planos aprobados. Esta delimitación permitirá minimizar la alteración del paisaje, reduciendo y evitando la ocupación innecesaria de áreas.
- Los desplazamientos de las unidades vehiculares, maquinarias, y los trabajadores de la obra; así como el traslado de carga, se realizarán en las rutas definidas en los frentes de trabajo y acceso al área auxiliar.

## **Medidas al medio biológico**

### **a. Perturbación temporal de la fauna urbana**

- Previo a la adecuación de la superficie y accesos se realizará inspecciones en la zona a fin de identificar la presencia de especies de fauna en el área de trabajo, de encontrarse se realizará el ahuyentamiento de la especie fauna encontrada.
- Se realizará capacitaciones para dar a conocer a los trabajadores que el uso de claxon u otro tipo de fuentes de ruido se usarán solo en el ámbito estrictamente operacional y en casos de emergencia o durante campañas de simulacros, de tal forma que, se puedan disminuir el incremento de los niveles de ruido y evitar la perturbación de la fauna circundante. Las capacitaciones incluirán temas relacionados a la conservación de la fauna local, con énfasis en especies en categoría de conservación y la prohibición de caza de especies silvestres, bajo sanción interna al personal.
- Se instalarán señalizaciones alusivas respecto a evitar emisiones de ruido innecesarios en las áreas de trabajo.
- Los camiones durante el transporte en área de obra y en las zonas urbanas, deberán circular a velocidad controlada (40 Km/h), para lo cual se instalará señalización con la velocidad.
- Las maquinarias y vehículos mantendrán el sistema de silenciadores en buen estado de funcionamiento; de tal forma, que se puedan disminuir los ruidos fuertes y molestos.



## **Medidas de prevención y mitigación para el medio socioeconómico**

### **a. Oportunidad de generación de empleo local**

- El Titular comunicará oportunamente sobre las convocatorias y contratación de mano de obra y las condiciones y restricciones laborales que se aplicará para la contratación de trabajadores.
- Establecerá un código de conducta para los trabajadores.

### **b. Malestar en la población local**

- Los vehículos y maquinarias contarán con un mantenimiento preventivo, para reducir la emisión de gases. La frecuencia del mantenimiento preventivo dependerá de las especificaciones técnicas del fabricante.
- Los camiones durante el transporte en área de obra y en las zonas urbanas, circularán a velocidad controlada (40 Km/h), para lo cual se instalará señalización con la velocidad.
- Se realizará el riego de las zonas de trabajo con predisposición a generar polvo, considerando para ello uso de camiones cisterna u otro elemento que cumpla la misma función.
- Las maquinarias y vehículos mantendrán el sistema de silenciadores en buen estado de funcionamiento; de tal forma, que se puedan disminuir los ruidos fuertes y molestos.
- Atenderá mediante reportes de inspección del Área de Relaciones Comunitarias los reclamos y quejas que los ciudadanos puedan comunicar, siempre que estén relacionadas a la intervención del Proyecto.

### **c. Alteración del tránsito vehicular**

- El personal de trabajo recibirá capacitaciones acerca de educación vial, además respetará el código de conducta establecido por el Titular.
- Se colocarán señalizaciones viales en los frentes de trabajo.
- Se respetarán los turnos establecidos para la ejecución de actividades, para evitar la interrupción de tránsito vehicular y generar tráfico; siendo esta zona de baja intensidad vehicular, en cual corresponde a un tramo corto de pase de vehículos, además el tránsito de vehículos a la zona de acopio no será continuo.

## **2.10.2 Plan de Vigilancia Ambiental**

### **2.10.2.1 Programa de monitoreo ambiental**

El programa<sup>48</sup> comprende el monitoreo de calidad de aire y el monitoreo de niveles de ruido con la finalidad de establecer un sistema de control y seguimiento de los factores ambientales en relación con los posibles impactos ambientales que se generarán durante las etapas de construcción, operación y cierre del presente ITS. A continuación, se presenta el resumen del Programa de monitoreo ambiental:

<sup>48</sup> Mayor detalle en la Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, literal A “Programa de monitoreo ambiental” (folios 0207-0214).

**Cuadro N° 35: Programa de monitoreo ambiental propuesto en el marco del ITS**

Componente Ambiental	Parámetros	Nombre de estación	Coordenadas UTM WGS-84 Zona 17 S		Frecuencia	Normativa de comparación
			Este (m)	Norte (m)		
Aire (*)	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub> , SO <sub>2</sub> , NO <sub>2</sub> , CO	CA-01	274,794	8 676,905	Etapa de construcción: Mes 1	Decreto Supremo N° 003-2017-MINAM
		CA-02	274,819	8 676,961	Etapa de operación: Mes 13	
Ruido	Nivel de Presión Sonora Continuo Equivalente con ponderación A (LAeqT) (horario diurno, durante un intervalo de tiempo de 15 minutos)	RA-01	274,794	8 676,905	Etapa de construcción: Mes 1	Decreto Supremo N° 085-2003-PCM (Zona de aplicación industrial)
		RA-02	274,819	8 676,961	Etapa de operación: Mes 13	
					Etapa de cierre: Mes 21	

Fuente: Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024

**Notas:**

(\*) El Titular señaló que, cumplirá con lo establecido en el Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad Ambiental del Aire, aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM, contemplando los aspectos de la Tabla 4. "Requisitos de frecuencia y periodos para el monitoreo de áreas asociadas a actividades extractivas, productivas y de servicios (por estación de monitoreo en cada campaña)".

### 2.10.3 Plan de Contingencias

En el Proyecto de ITS se identificaron los siguientes riesgos ambientales:

- Alteración de la calidad del suelo por derrame de residuos sólidos.
- Alteración de la calidad del suelo por derrame de efluentes domésticos.
- Alteración de la calidad de suelo por derrame de combustible y/o materiales peligrosos.
- Alteración de la calidad del suelo por derrame de residuos de asfalto fresado.

Asimismo, presentó los procedimientos de atención (acciones antes, durante y después de la emergencia) para cada uno de los riesgos identificados. Por otro lado, propuso las medidas de contingencia de origen natural: sismos e inundaciones por lluvias intensas, y medidas de contingencia de origen antrópico: incendios<sup>49</sup>.

<sup>49</sup> Mayor detalle en la Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, ítem 3.11.4.3 "Plan de Contingencias" (folios 0214-0230).



#### 2.10.4 Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos y Líquidos

El Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos fue presentado conforme con lo establecido en la Resolución Ministerial N° 089-2023-MINAM, que aprobó el "*Contenido Mínimo del Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos No Municipales*"; considerando la descripción de la gestión y manejo de residuos sólidos de las operaciones de segregación; almacenamiento; recolección; valorización, comercialización y/o donación; transporte; tratamiento; acondicionamiento; y disposición final<sup>50</sup>.

Respecto de los efluentes domésticos generados durante las actividades del proyecto de ITS, estos serán manejados a través del empleo de baños químicos portátiles a cargo de una EO-RS autorizada por el MINAM<sup>51</sup>.

#### 2.10.5 Plan de Gestión Social

El Titular presentó los siguientes programas correspondiente al Plan de Gestión social<sup>52</sup> que contienen los programas a fin de minimizar los impactos sociales negativos y potenciar los positivos.

##### **Programa de Relaciones Comunitarias:**

- Reuniones con Autoridades locales.
- Visita a líderes locales.
- Reuniones de diálogo.
- Canales de comunicación que permitan registrar y atender consultas, quejas y reclamos de vecinos del área de influencia del ITS del acopio temporal del proyecto Nuevas Vías de Lima.
- Procedimiento de Atención al Usuario.

##### **Programa de Contratación de Mano de Obra Local:**

El Titular continuará con los mecanismos para la inclusión laboral de la población del Área de Influencia del Proyecto de ITS, a fin de gestionar de manera adecuada y cubrir la demanda laboral de personas que trabajarán como mano de obra local (calificada y no calificada).

#### 2.10.6 Plan de Cierre

El Plan de Cierre<sup>53</sup> tiene por objetivo restituir las condiciones existentes previas al inicio de la intervención, buscando minimizar los impactos al ambiente y al

<sup>50</sup> Dicha información se encuentra en el literal F "6. *Gestión y manejo de residuos sólidos*" (folios 0235-0239 de la DC-4, Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>51</sup> Dicha información se encuentra en el literal G "*Manejo de aguas residuales*" (folio 0239 de la DC-4, Trámite T-ITS-00197-2024).

<sup>52</sup> Presentó el ítem 3.11.4.5. "Plan de Gestión Social" (folios 00240-00245).

<sup>53</sup> Mayor detalle en la Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, ítem 3.11.4.6 "*Plan de Cierre*" (folios 0247-0248).



componente paisajístico del área ocupada y su entorno por las actividades del proyecto. Las actividades que se realizarán como parte del cierre consisten en:

- Retiro de cerco perimétrico.
- Reposición de sardinel demolido.
- Retiro de instalaciones eléctricas.
- Labores de limpieza y desmovilización del personal de obra, maquinaria y equipos.

### 2.10.7 Presupuesto y Cronograma

El presupuesto de implementación de la Estrategia de Manejo Ambiental<sup>54</sup> asciende a un monto de S/. 699,902.21 (seiscientos noventa y nueve mil novecientos dos con 21/100 soles); y, el cronograma considera las etapas y duración: construcción (02 meses), operación (18 meses) y cierre (01 mes)<sup>55</sup>.

### III. OPINANTES TÉCNICOS

Se precisa que, de acuerdo con la descripción, características y evaluación técnica realizada al Proyecto de ITS, se determinó que no correspondía la emisión de la opinión técnica de alguna Entidad.

### IV. SUBSANACIÓN DE LAS OBSERVACIONES FORMULADAS AL ITS

Luego del análisis y de la revisión de la información presentada por el Titular a través de la Documentación Complementaria DC-1, DC-2, DC-3, y DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024 de fecha 09, 21 de octubre, 04 y 11 de noviembre de 2024, respectivamente; se concluye que las dieciocho (18) observaciones formuladas por la DEIN Senace, descritas en el Informe N° 1068-2024-SENACE-PE/DEIN, de fecha 26 de setiembre de 2024, han sido subsanadas en su totalidad, tal como se describe en el **Anexo N° 01** del presente informe.

### V. CONCLUSIONES

Por lo expuesto, los suscritos concluimos lo siguiente:

- 5.1 De acuerdo con la evaluación realizada, se advierte que las dieciocho (18) observaciones descritas en el Anexo N° 1 del Informe 01066-2024-SENACE-PE/DEIN, y remitidas mediante Auto Directoral N° 00362-2024-SENACE-PE/DEIN, de fecha 26 de setiembre de 2024, han sido subsanadas por el Titular, tal y como se detalla en el Anexo N° 01 del presente informe.
- 5.2. Se prevé que la realización de las modificaciones planteadas en el “Informe Técnico Sustentatorio (ITS) para el Área de Acopio Temporal de Asfalto en el Intercambio Vial a Desnivel (IVD) Universitaria en la Panamericana Norte Km 19.5 del proyecto Vías Nuevas de Lima – Panamericana Norte”, implica la generación

<sup>54</sup> Resulta necesario precisar que, el presupuesto final lo establece el Titular en acuerdo con el Concedente, y el monto indicado en el presente informe representa un monto referencial para la Estrategia de Manejo Ambiental.

<sup>55</sup> Dicha información se encuentra en el ítem 3.11.5 “Presupuesto y Cronograma” (folios 0249-0253 de la DC-4, Trámite T-ITS-00197-2024).



de impactos ambientales negativos no significativos, las mismas que cuentan con las medidas de manejo ambiental para su prevención, control y mitigación adecuados; por lo que corresponde otorgar su **Conformidad al ITS evaluado**.

- 5.3. El ITS deberá ejecutarse de acuerdo con los términos y condiciones previstos en el expediente presentado; así como en el presente Informe, y en la resolución a emitirse; asimismo, se debe incluir en la próxima actualización del estudio ambiental correspondiente al Proyecto, conforme a lo indicado en el artículo 19 del RPAST.
- 5.4. De acuerdo con el artículo 17 del RPAST, para el inicio de ejecución de las obras, el Titular del Proyecto deberá contar, además, con las licencias, permisos y demás autorizaciones administrativas que corresponda, según las características del Proyecto. Asimismo, debe acreditar el derecho que le permite intervenir el área superficial, cumpliendo las formalidades que prevé el marco normativo vigente.

## VI. RECOMENDACIONES

De acuerdo con las conclusiones señaladas en el presente informe, se recomienda:

- 6.1 Remitir el presente informe al Director de la DEIN Senace, para la emisión de la Resolución Directoral correspondiente.
- 6.2 La Resolución Directoral que se emita deberá disponer los siguientes actos:
  - 6.2.1 Notificar copia del presente Informe y la Resolución Directoral a emitirse a Rutas de Lima S.A.C., para conocimiento y fines correspondientes.
  - 6.2.2 Remitir copia del expediente completo, en formato digital, a la Dirección General de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y a la Subdirección de Registros Ambientales de la Dirección de Gestión Estratégica en Evaluación Ambiental del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles, para conocimiento y fines correspondientes.
  - 6.2.3 Publicar en el portal institucional del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles ([www.senace.gob.pe](http://www.senace.gob.pe)) el presente informe como parte integrante de la Resolución Directoral a emitirse, a fin de que se encuentre a disposición del público en general.

## VII. CONFLICTO DE INTERÉS

- 7.1 Los profesionales que suscriben y dan conformidad al presente informe, declaran evitar cualquier tipo de conflicto de interés (real, potencial y aparente) que deslegitime el ejercicio de la función pública, así como no tener intereses particulares que represente conflicto de interés con relación a las funciones asignadas.
- 7.2 Asimismo, señalan que no tienen cónyuge, convivientes o parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad que presten servicios o laboren: (i) en la persona jurídica encargada de elaborar o absolver observaciones



PERÚ

Ministerio del  
Ambiente

Servicio Nacional de Certificación  
Ambiental para las Inversiones  
Sostenibles

Dirección de Evaluación  
Ambiental para Proyectos de  
Infraestructura

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

*"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

del instrumento de gestión ambiental, y/o (ii) en la persona jurídica que sometió a evaluación el instrumento de gestión ambiental, y/o (iii) como consultores encargados de la elaboración o absolución de observaciones del instrumento de gestión ambiental y/o (iv) como persona natural que sometió a evaluación el instrumento de gestión ambiental.

Atentamente,



---

**Yolanda Bardales Coronel**  
Líder de Proyecto  
Senace



---

**Darwin Ernesto Orós Guzmán**  
Especialista I Ambiental  
Senace



---

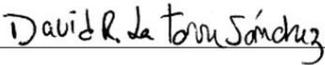
**Rufino Ccallo Zapana**  
Especialista I en Ingeniería  
Senace

Nómina de Especialistas<sup>56</sup>



---

**Carlos Daniel Murillo Vargas**  
Especialista Social del GTE Social – Nivel II  
Senace



---

**David Ricardo La Torre Sánchez**  
Especialista Biológico del GTE Biológico – Nivel II  
Senace



---

**Cinthia Mercedes Ticona Pacheco**  
Especialista en Información Geográfica  
para el Equipo SIG - Nivel II  
Senace



---

**Rony Omar Hernandez Vasquez**  
Especialista Legal del GTE Legal – Nivel II  
Senace

<sup>56</sup> De conformidad con la Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30327, el Senace está facultado para crear la Nómina de Especialistas, conformada por profesionales calificados sobre la base de criterios técnicos establecidos por el mismo Senace, para apoyar la revisión de los estudios ambientales y la supervisión de la línea base, en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental - SEIA.



PERÚ

Ministerio del  
Ambiente

Servicio Nacional de Certificación  
Ambiental para las Inversiones  
Sostenibles

Dirección de Evaluación  
Ambiental para Proyectos de  
Infraestructura

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

*"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

Lima, 22 de noviembre de 2024

Visto el Informe N° **00036-2024-SENACE-PE/DEIN-UT** de fecha de 22 de noviembre de 2024, que antecede; y estando de acuerdo con lo expresado en el mismo, la suscrita lo hace suyo en todos sus extremos; por lo tanto, **ELÉVESE** el expediente al Director de la Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura, para la emisión de los actuados procedimentales y/o documentos correspondientes.

---

**Eva del Rosario Mori Briones**

Coordinadora de la Unidad Funcional  
de Transporte  
Senace



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

**Anexo N° 01**

**Matriz de Subsanación de observaciones del "Informe Técnico Sustentatorio (ITS) para el Área de Acopio Temporal de Asfalto en el Intercambio Vial a Desnivel (IVD) Universitaria en la Panamericana Norte Km 19.5 del proyecto Vías Nuevas de Lima – Panamericana Norte"**

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
<b>DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO</b>					
1.	<p>literal "Propiedad" (folio 49)</p> <p>Cuadro 11 "Coordenadas del área de Acopio y Acceso" (folio 49)</p> <p>literal "Procedencia del material" (folio 52)</p> <p>ítem 3.6 "Datos Técnicos del Acopio Temporal de Asfalto km 19.5" (folio 52)</p> <p>Figura 25 "Características de Pozo a tierra típico" (folio 62)</p> <p>literal 1. "Acopio Temporal" (folio 57)</p> <p>Cuadro 13 "Maquinaria a emplearse para el Acopio Temporal de Asfalto Fresado" (folio 64)</p>	<p><b>Componente del Proyecto</b></p> <p>Se advierte que el Titular:</p> <p>a. En el literal "Procedencia del material" (folio 52), señaló que el material a ser acumulado temporalmente en el área de Acopio Temporal de Asfalto será asfalto fresado producto de la actividad de mantenimiento de la vía; sin embargo, omitió indicar que la disposición final, será en una infraestructura de disposición final para tales fines de acuerdo con la peligrosidad del material que será acopiado conforme al artículo 69 del Reglamento de la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos aprobado por Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM.</p> <p>b. En el ítem 3.6 "Datos Técnicos del Acopio Temporal de Asfalto km 19.5" (folio 52), indicó la capacidad de almacenamiento del área de Acopio Temporal de Asfalto en 750 m<sup>3</sup>; asimismo, en el ítem 3.7.2 "Operación" (folio 62), indicó que el acopio diario será de 30 m<sup>3</sup> aproximadamente de material asfalto fresado<sup>57</sup>; sin embargo, no precisó la frecuencia de traslado<sup>58</sup> y el procedimiento de traslado del material referido.</p> <p>c. En la Figura 25 "Características de Pozo a tierra típico" (folio 62), resumió los accesorios necesarios para la implementación del pozo a tierra; sin embargo, no presentó la hoja de seguridad MSDS de la sal higroscópica que se utilizará en el humedecimiento del pozo de tierra-</p> <p>d. En el literal 1. "Acopio Temporal" (folio 57), señaló que el área no contará con estacionamiento vehicular; asimismo, en el Cuadro 13 "Maquinaria a emplearse para el Acopio Temporal de Asfalto Fresado" del ítem 3.8.2 "Maquinaria a utilizar" (folio 64), resumió del requerimiento de la cantidad de maquinarias a emplearse para la implementación del ITS por cada etapa del Proyecto; sin embargo, omitió precisar el</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. En el literal "Procedencia del material", señalar que la disposición final será en un relleno autorizado para tales fines de acuerdo con la peligrosidad del material que será acopiado.</p> <p>b. En el ítem 3.6 "Datos Técnicos del Acopio Temporal de Asfalto km 19.5", precisar la frecuencia aproximada de traslado de material de asfalto fresado desde área de Acopio Temporal de asfalto a la infraestructura de disposición final y describir brevemente el procedimiento de traslado del referido material.</p> <p>c. Presentar la hoja de seguridad MSDS de la sal higroscópica que se utilizará en el humedecimiento del pozo de tierra.</p> <p>d. En el ítem 3.8.2 "Maquinaria a utilizar", precisar que el parqueo vehicular de las maquinarias será en establecimientos autorizados para tal fin.</p> <p>e. En el Cuadro 11 "Coordenadas del área de Acopio y Acceso", incluir la zona geográfica en el cuadro referido.</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC-2 y DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:</p> <p>a. Con DC-2, en el literal "Procedencia del material" (folio 52), señaló que el material acopiado (asfalto fresado), será dispuesto en un relleno sanitario autorizado<sup>59</sup>; asimismo, indicó en caso de que los municipios cercanos al Proyecto soliciten el asfalto fresado para su aprovechamiento, se asegurará de que el material sea gestionado conforme a la normativa vigente y para fines acordados, exigiendo las garantías necesarias antes de su entrega<sup>60</sup>.</p> <p>b. Con DC-4, en el ítem 3.6 "Datos Técnicos del Acopio Temporal de Asfalto km 19.5" (folio 52), precisó que la frecuencia de traslado de material de asfalto fresado desde el área de Acopio Temporal de asfalto a la infraestructura de disposición final será mensual y en caso de no completarse la capacidad total de acopio, la disposición final podrá realizarse en cualquier momento dentro del trimestre. Asimismo, describió el procedimiento de traslado de material fresado que será mediante el uso de volquetes.</p> <p>c. Con DC-2, en el Anexo 8.6 "Hoja MSDS" (folio 1 a 8) presentó la hoja de seguridad MSDS de la sal común (cloruro de sodio) que se utilizará en el humedecimiento del pozo de tierra.</p> <p>d. Con DC-4, en el ítem 3.8.2 "Maquinaria a utilizar" (folio 65) y en literal 1 "Acopio Temporal" (folio 57), precisó que el parqueo vehicular de las maquinarias será en establecimientos autorizados.</p>	Absuelta

<sup>57</sup> Preciso que el material de asfalto fresado tendrá característica de no peligroso, sustentado mediante con un informe de peligrosidad del residuo.

<sup>58</sup> El tiempo máximo de acumulación resultaría 25 días (750/30=25), con la información proporcionada.

<sup>59</sup> Conforme con lo establecido en el Decreto Legislativo 1278 y su Reglamento.

<sup>60</sup> Compromiso asumido, mediante declaración jurada (ver Anexo 8.7).



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		<p>lugar de guardianía de las maquinarias durante las horas no laborables.</p> <p>e. En el Cuadro 11 "Coordenadas del área de Acopio y Acceso" (folio 49), indicó las coordenadas UTM (datum WGS-84) de los vértices de los polígonos correspondientes al área de Acopio Temporal de Asfalto fresado y acceso; sin embargo, omitió incluir la zona geográfica en el cuadro referido.</p>		<p>e. Con DC-4, en el Cuadro 11 "Coordenadas del área de Acopio y Acceso" (folios 48 a 49), incluyó la zona geográfica (18 S) en el cuadro referido.</p> <p>Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.</p>	
2.	<p>Figuras 12 "Módulo de Portón de 6.00 m de ancho" (folio 56)</p> <p>Figura 13 "Módulo de Cerco Perimétrico" (folio 57)</p> <p>Figura 14 "Detalle de anclaje de parantes" (folio 57)</p> <p>ítem 3.8.1 "Materiales e insumos" (folio 63)</p> <p>ítem 3.7.1 "Etapas de construcción" (folio 53)</p> <p>ítem 3.8.6.2 "Generación de Residuos Sólidos" (folio 68)</p>	<p><b>Recursos, insumos requeridos por el Proyecto</b></p> <p>Se advierte que el Titular:</p> <p>a. En el literal A. "Generación de emisiones" (folio 70), señaló que humedecerá periódicamente el área de acceso del Acopio Temporal de Asfalto, para limitar la emisión y dispersión de polvo; sin embargo, omitió señalar el requerimiento de la cantidad de agua de uso industrial (m<sup>3</sup>) para dicha actividad referida; asimismo, omitió la fuente de suministro.</p> <p>b. En el ítem 3.7.1 "Etapas de construcción" (folio 53), señaló que se demolerá el sardinel de 30,83 m para implementar acceso de entrada y salida del área de Acopio Temporal de Asfalto; asimismo, en las Figuras 12 "Modulo de portón de 6,00m de ancho" (folio 56), 13 "Módulo de Cerco Perimétrico" (folio 57) y 14 "Detalle de anclaje de parantes" (folio 57), mostró que los anclajes serán construidos de material concreto simple<sup>61</sup>; sin embargo, en el ítem 3.8.6.2 "Generación de Residuos Sólidos" (folio 68), omitió estimar el volumen (m<sup>3</sup>), describir su manejo hasta su disposición final del material producto de la demolición de sardinel y de los anclajes respectivamente.</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. Señalar el requerimiento de la cantidad de agua de uso industrial (m<sup>3</sup>) para humedecer periódicamente el área de acceso del Acopio Temporal de Asfalto, a fin de limitar la emisión y dispersión de polvo; asimismo, indicar la fuente de suministro del recurso hídrico.</p> <p>b. En el ítem 3.8.6.2 "Generación de Residuos Sólidos" estimar el volumen (m<sup>3</sup>), describir su manejo hasta su disposición final del material producto de la demolición de sardinel y los anclajes construidos.</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:</p> <p>a. En el literal A "Generación de emisiones" (folio 72), señaló que el requerimiento de la cantidad de agua de uso industrial será de 30 m<sup>3</sup> mensual destinado a humedecer diariamente el área de acceso del acopio temporal de asfalto a fin de limitar la emisión y dispersión de polvo; asimismo, en la Matriz de levantamiento de observaciones (pág. 2), indicó que el agua provendrá de proveedores externos que cuenten con permisos. Por lo que, no corresponde indicar la fuente de suministro.</p> <p>b. En el ítem 3.8.6.2 "Generación de Residuos Sólidos" (folio 71) estimó el volumen de las demoliciones (1.85 m<sup>3</sup> por demolición de sardinel en la etapa de construcción y 9.2 m<sup>3</sup> por demolición de anclajes en la etapa de cierre); asimismo, describió el manejo hasta su disposición final del material producto de las demoliciones, que será mediante los servicios de una EO-RS (folio 71).</p> <p>Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.</p>	Absuelta
<b>ÁREA DE INFLUENCIA</b>					
3.	<p>Capítulo 3 "Ampliación del Proyecto Vías Nuevas de Lima"</p> <p>ítem 3.5</p>	<p><b>Área de influencia del IGA aprobado</b></p> <p>Se advierte que el Titular: i) en el ítem 3.9.1 "Características del Medio Físico" (folios 000075-000119) señaló términos como: "área de intervención", "zona de intervención", "área de estudio" y "zona de estudio"; sin embargo, en el Anexo 5.3 "Mapas del ITS" solo representó al "área de intervención", siendo esta en el cual describió las características del medio físico, biológico, y</p>	<p>Se requiere al Titular: i) corregir el ítem 3.9 "Información actualizada de los componentes ambientales a ser impactados", uniformizando el término "área de intervención" y ii) actualizar el AID del IGA aprobado en el ítem 2.4 "Áreas de Influencia" (folios 000044-000046) incluyendo el área de manifestación de los impactos directos del acceso al Acopio Temporal de Asfalto fresado.</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC-2 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular: i) corrigió el ítem 3.9 "Información actualizada de los componentes ambientales a ser impactados", uniformizando el término "área de intervención" y ii) actualizó el AID del IGA aprobado en el ítem 2.4 "Áreas de Influencia" (folio 0045) incluyendo el</p>	Absuelta

<sup>61</sup> Anexo 5.4 "Planos" Lámina: RDL-ING-171-EST-01-004 (folio 8).



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
	"Área de Influencia Ambiental Propuesta del ITS" (folio 000051)	socioeconómico y cultural; así como, ii) de la revisión del "Mapa de Área de Influencia Ambiental" (Anexo 5.3 "Mapas del ITS", folio 000337) se evidenció que el acceso al Acopio Temporal de Asfalto fresado se ubica fuera del Área de Influencia Directa (AID) del IGA aprobado <sup>62</sup> ; por lo cual el Titular omitió considerar el área de manifestación de los impactos directos del acceso señalado, por ende, no actualizó el AID del IGA aprobado.	En base a ello, deberá actualizar los "Mapas del IGA aprobado" (Anexo 5.1), los "Mapas del ITS" (Anexo 5.3, que incluye el "Mapa de Área de Influencia Ambiental", "Mapa de Componentes del ITS" y mapas temáticos de la caracterización del medio físico, biológico y socioeconómico y cultural) y la caracterización del medio físico, biológico, y socioeconómico y cultural (ítem 3.9 "Información actualizada de los componentes ambientales a ser impactados").	área de manifestación de los impactos directos del acceso al Acopio Temporal de Asfalto fresado en base al criterio "Área de Influencia Ambiental Directa Propuesta, que abarca un tramo de la vía de acceso del área de intervención (Anexo 5.3, "Mapa de Área de Influencia Ambiental)". A partir de ello, no fue necesario actualizar los "Mapas del IGA aprobado" (Anexo 5.1, Proyecto de ITS inicial, folios 000283-000299), actualizó los "Mapas del ITS" (Anexo 5.3, que incluye el "Mapa de Área de Influencia Ambiental", DC-2, pág. 3; no fue necesario actualizar tanto el "Mapa de Componentes del ITS", DC-2, pág. 4 como los mapas temáticos de la caracterización del medio físico, biológico y socioeconómico y cultural, DC-2, págs. 5-18) y, tampoco fue necesario actualizar la caracterización del medio físico, biológico, y socioeconómico y cultural (ítem 3.9 "Información actualizada de los componentes ambientales a ser impactados", DC-2, folios 0077-0153).  Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.	
<b>LÍNEA BASE AMBIENTAL</b>					
4.	<p>Capítulo 3 "Ampliación del Proyecto Vías Nuevas de Lima"</p> <p>Ítem 3.9.1 "Características del Medio Físico" (folios 000075-000119)</p> <p>Ítem 3.9.1.3 "Geología" (folios 000093-000094)</p> <p>Ítem 3.9.1.10 "Hidrología" (folios 000110-000111)</p>	<p><b>Medio físico</b></p> <p>Se advierte que el Titular:</p> <p>a. En el literal A "Clima y Meteorología" (folios 000075-000076) y literal B "Meteorología" (folios 000076-000086) presentó la caracterización del clima y meteorología del área de intervención del Proyecto de ITS, respectivamente. Al respecto:</p> <p>i. En el literal A.1 "Clasificación Climática" presentó el Cuadro 28 "Tipo de Clima en el Área de Intervención" (folio 000076) identificó a la unidad de clima <b>E(d) B</b>, señalando como concentración de la humedad "Deficiencia de <u>lluvia</u> en todas las estaciones"; sin embargo, existiendo una incongruencia de información, ya que según el Mapa de Clasificación Climática Nacional, publicado el año 2020 por el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú (SENAMHI), en relación a la "Clasificación del Índice de Concentración Estacional de Humedad (ICEH)" utiliza el símbolo "<b>d</b>" cuya descripción es</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. En el literal A "Clima y Meteorología" y literal B "Meteorología":</p> <p>i. Corregir en el Cuadro 28 "Tipo de Clima en el Área de Intervención" la concentración de la humedad "Deficiencia de <u>lluvia</u> en todas las estaciones", acorde con la unidad climática identificada para el área de intervención del Proyecto de ITS, <b>E(d) B</b>; en función de ello, también, corregir esa discordancia en el literal A.1 "Clasificación Climática" (folio 000076), cuando describió a esa unidad climática.</p> <p>ii. Corregir en el literal B.6 "Vientos" la precisión sobre la dirección de los vientos (NNE y SSO).</p> <p>b. En el Cuadro 43 "Peligrosos Geológicos en el Área de Intervención" corregir en la columna "Orden" N° 1, el grado de peligro y grado de vulnerabilidad para el punto de caída de roca que identificó. Asimismo, en la</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:</p> <p>a. En el literal A "Clima y Meteorología" y literal B "Meteorología":</p> <p>i. Corrigió en el Cuadro 28 "Tipo de Clima en el Área de Intervención" (folio 0078) la concentración de la humedad "Deficiencia de <u>lluvia</u> en todas las estaciones" por "Deficiencia de <u>humedad</u> en todas las estaciones <u>del año</u>", conforme con la unidad climática identificada para el área de intervención del Proyecto de ITS, <b>E(d) B</b>; a partir de ello, igualmente, corrigió esa incongruencia en el literal A.1 "Clasificación Climática" (folio 0078), al momento que describió a esa unidad climática.</p> <p>ii. En el literal B.6. "Vientos" (folio 0087) corrigió la precisión respecto a la dirección</p>	Absuelta

<sup>62</sup> Estudio Definitivo de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Proyecto Vías Nuevas de Lima: Panamericana Norte, aprobado con Resolución de Directoral N° 495-2013-MTC/16, el 27 de noviembre de 2013.

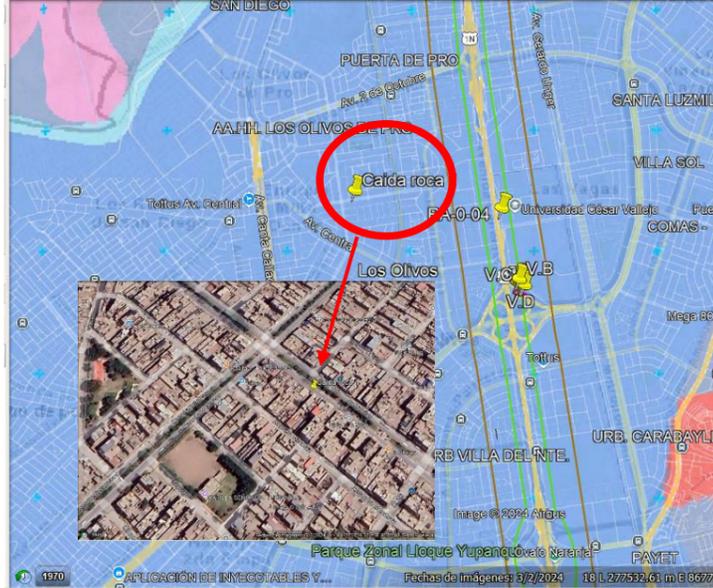


N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		<p>"Deficiencia de <u>humedad</u> en todas las estaciones del año".</p> <p>ii. En el literal B.6 "Vientos" (folio 000085) manifestó que, la data relacionada a la dirección de viento no fue muy variable durante los años 2020 y 2023, siendo Sur-Suroeste (SSO) la dirección predominante del viento; es decir, <u>los vientos se dirigen de NNE a SSO</u>; sin embargo, existe una discordancia de información, toda vez que, de lo visualizado y analizado de la Figura 35 "Rosa de Viento – E.M. San Martín de Porres (2020 – 2023)" (folio 000086), los vientos se dirigen de SSO a NNE.</p> <p>b. En el Cuadro 43 "Peligrosos Geológicos en el Área de Intervención" identificó<sup>63</sup> procesos morfodinámicos relacionados a peligrosos geológicos como caída de rocas, en el cual en la columna "Orden" N° 1, identificó un punto con grado de peligro "Alto" y grado de vulnerabilidad "Muy Alto"; no obstante, de la verificación en el portal web del GEOCATMIN (<a href="https://geocatmin.ingemmet.gob.pe/geocatmin/main">https://geocatmin.ingemmet.gob.pe/geocatmin/main</a>) para el punto identificado con grado de vulnerabilidad "Muy Alto" (columna "Orden" N° 1) no se identifica ningún nivel de vulnerabilidad geomorfológica, tal como se muestra en la figura siguiente. Además, en la columna "Orden" N° 3, omitió identificar el grado de peligro y grado de vulnerabilidad para el punto de peligro de caída de roca con coordenadas UTM: Este, 276 850 y Norte, 8 676 905.</p>	<p>columna "Orden" N° 3, identificar el grado de peligro y grado de vulnerabilidad para el punto de peligro de caída de roca con coordenadas UTM: Este, 276 850 y Norte, 8 676 905.</p> <p>c. En el literal B.2 "Susceptibilidad a Movimiento en Masa" identificar, describir y representar la zona de nivel "Muy Baja" en la que se ubica el área de intervención; asimismo, en el literal B.4 "Susceptibilidad a Inundaciones por Lluvias (FEN)" corregir la identificación del área de intervención en zonas de nivel "Medio" y "Alto".</p> <p>d. En base a la subsanación de la literal a) de la Observación N° 2 y de haber afectación de un cuerpo de agua deberá presentar su caracterización hidrológica (caudal, uso, entre otros) y de calidad; para ello podrá usar fuente de información secundaria que sea representativa (espacial y temporal). En base a dicha información, evaluar el impacto o riesgo ambiental a dicho cuerpo de agua en el ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales"; así como, establecer medidas de manejo ambiental en el ítem 3.11 "Estrategia de manejo ambiental" (incluido un programa de monitoreo de calidad de agua) o medidas de atención de contingencias en el ítem 3.11.4.3 "Plan de Contingencias".</p>	<p>de los vientos: "los vientos se dirigen de SSO a NNE".</p> <p>b. En su Informe de subsanación de observaciones (pág. 4), presentado mediante Carta N° 017491-VNL-MINAM, manifestó que, verificó en el portal web del GEOCATMIN (adicionalmente adjuntó una figura), para el punto de "Orden" N° 1 que, la identificación del grado de peligro y grado de vulnerabilidad son Alto y Muy Alto, respectivamente (Cuadro 43 "Peligrosos Geológicos en el Área de Intervención" (folio 0097); no siendo necesario corregir en la columna "Orden" N° 1, el grado de peligro (Alto) y grado de vulnerabilidad (Muy Alto) para el punto de caída de roca que identificó; . Por otro lado, en la columna "Orden" N° 3, identificó el grado de peligro (Medio) y grado de vulnerabilidad (Alto) para el punto de peligro de caída de roca con coordenadas UTM: Este, 276,850 y Norte, 8 676,905.</p> <p>c. En el literal B.2 "Susceptibilidad a Movimiento en Masa" (folio 0098) identificó, describió y representó la zona de nivel "Muy Baja" en la que se emplaza el área de intervención; además, en el literal B.4 "Susceptibilidad a Inundaciones por Lluvias (FEN)" presentó la Figura 41 "Susceptibilidad a Inundaciones por Lluvias (FEN)" (folio 0100) en el cual corrigió la identificación del área de intervención en zonas de nivel "Medio" y "Alto".</p> <p>d. En su Informe de subsanación de observaciones (pág. 5), presentado mediante Carta N° 017491-VNL-MINAM, y en relación con la subsanación del literal a) de la Observación N° 2, precisó que: "(...), para el humedecimiento de periódico de los accesos de tránsito, será adquirida por proveedores externos, que transportará mediante camión de cisterna, (...)". Por lo antes señalado, no existirá afectación a un cuerpo de agua, por lo que, no es necesario la presentación de la caracterización hidrológica solicitada en la presente observación; y tampoco aplica la</p>	

<sup>63</sup> Cuya información indicó haber obtenido del Sistema de Información Geológico y Catastral Minero (GEOCATMIN 2024).



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		 <p><b>Fuente:</b> Google earth (imágenes satelitales del 2/3/2024) / Geocatmin – INGEMMET (consultado el 16/9/2024)</p> <p>c. En el literal B.2 “Susceptibilidad a Movimiento en Masa” (folio 000096) identificó que el área de intervención presenta el nivel “Baja” de susceptibilidad a nivel regional con respecto a movimientos en masa, y lo describió y representó en la Figura 39 “Susceptibilidad a Movimiento en Masa” (folio 000096); no obstante, i) de la revisión del GEOCATMIN, el área de intervención se emplaza sobre una zona de nivel “Muy Baja”, omitiendo describirla y representarla; así como, en el literal B.4 “Susceptibilidad a Inundaciones por Lluvias (FEN)” (folios 000097-000098) identificó el área de intervención se ubica en zonas de nivel “Medio” y “Alto” y ii) solo representó en la Figura 41 “Susceptibilidad a Inundaciones por Lluvias (FEN)” (folio 000098) el nivel “Medio”, tal como así se verificó de la revisión del SIGRID<sup>64</sup> del CENEPRED<sup>65</sup>.</p> <p>d. Considerando que, la información de la fuente de suministro del recurso hídrico para realizar el humedecimiento periódico de los accesos de tránsito continuo y zonas de trabajo está observado (literal a) de la Observación N° 2), esta no permite identificar si</p>		<p>evaluación de un impacto o riesgo ambiental a un cuerpo de agua que no va a ser afectado por el Proyecto de ITS.</p> <p>Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.</p>	

<sup>64</sup> Sistema de Información para la Gestión del Riesgo de Desastres.

<sup>65</sup> Centro Nacional de Estimación, Prevención y Reducción del Riesgo de Desastres.



N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		las actividades del proyecto afectaran algún cuerpo de agua.			
5.	<p>Capítulo III "Ampliación del proyecto Vías Nuevas de Lima"</p> <p>Ítem 3.9. "Información actualizada de los componentes socioambientales a ser impactadas por el proyecto"</p> <p>Ítem 3.9.3 "Caracterización del medio socioeconómico y cultural" (folio 000132)</p>	<p><b>Medio social</b></p> <p>De la evaluación a la caracterización de la línea base del medio socioeconómico y cultural, se advierte lo siguiente:</p> <p>a. En el ítem 3.9.3.2 "Características Geográficas" (folio 000132) y Cuadro 68: "Unidades poblacionales cercanas al área auxiliar", se identificaron dos (02) urbanizaciones cercanas al Proyecto: "Urbanización Villasol" y "Urbanización Industrial", ubicadas a 339.48 m y 220.99 m, respectivamente; sin embargo, en el ítem 3.9.3.3 "Población" (folio 000132) acápite "Población Total", sólo presentó información de la población de la Urbanización Villasol, sin incorporar información de la población de la urbanización Industrial.</p> <p>b. En la misma línea, no incorporó información de la urbanización Industrial en el ítem 3.9.3.4 "Educación" (folio 000134), en el ítem 3.9.3.5 "Salud" (folio 000136) y en el ítem 3.9.3.6 "Vivienda y servicios básicos" (folio 000138).</p> <p>c. En el ítem 3.9.3.4 "Educación" (folio 000135) y Cuadro 73: "Instituciones educativas cercanas al área auxiliar", se indicó que la Universidad Privada del Norte (UPN) tiene una distancia de 139.84 m con respecto al Proyecto de ITS; sin embargo, dicha Universidad se encuentra dentro de la "Urbanización Industrial" la cual se ubica a 220m con respecto del Proyecto de ITS, por lo que la información es incongruente.</p> <p>d. En el Cuadro 75: "Número de alumnos y docentes a nivel local" del ítem 3.9.3.4 "Educación" (folio 000135), no se ha incorporado información referida al número de alumnos y docentes de las universidades de UPN (a una distancia de 139.84), Universidad César Vallejo (a una distancia de 501.50 m) y la Universidad de Ciencias y Humanidades (a una distancia de 221.22 m), estando cerca a la ejecución y tránsito al Proyecto de ITS.</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. Presentar la información de la unidad poblacional Urbanización Industrial en el rubro de "población" (ítem 3.9.3.2) identificada a una distancia de 220.99 m con respecto al Proyecto de ITS.</p> <p>b. Presentar la información de la unidad poblacional Urbanización Industrial en los rubros de: "Educación" ítem 3.9.3.4, "Salud" ítem 3.9.3.5 y "Vivienda y servicios básicos" ítem 3.9.3.6.</p> <p>c. Corregir la información referida a la distancia de la "urbanización industrial" con relación al Proyecto del ITS, debiendo considerar que la UPN se ubica a una distancia de 139.84 m.</p> <p>d. Incluir en el Cuadro 75: "Número de alumnos y docentes la información de las universidades" del ítem 3.9.3.4. "Educación" la información referida al número de alumnos y docentes de las universidades UPN, Universidad César y la Universidad de Ciencias y Humanidades.</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:</p> <p>a. En el ítem 3.9.3.3. Población (folio 135), rectificó que la unidad poblacional identificada como "Urbanización Industrial" fue corregida, precisando que el nombre correcto es "Lotización Industrial Molitalia", de acuerdo al plano catastral del año 2023, del portal de transparencia de la Municipalidad de Los Olivos. Asimismo, se indicó que en la zona de la "Lotización Industrial Molitalia" no se ha identificado población, por ser un área de almacenes y empresas, y, con respecto a la distancia en el Cuadro N° 73 Instituciones educativas cercanas al área auxiliar (folio 0137), se consignó la distancia de la Universidad Privada del Norte con relación al área auxiliar, indicando que se ubica a 220 m, dentro de la jurisdicción de la unidad poblacional Lotización Industrial Molitalia.</p> <p>b. Según lo indicado en el acápite precedente, se indicó que en la zona de la "Lotización Industrial Molitalia" no se ha identificado población, ya que, es un área correspondiente a almacenes y empresas; sin perjuicio de lo mencionado, se presentó en el ítem 3.9.3.4 Educación (folio 0136), que a nivel local en la unidad poblacional "Lotización Industrial Molitalia" se identificaron tres (3) universidades y una (1) institución educativa policial (nivel primaria y secundaria), registrándose las instituciones educativas a una distancia mínima de 220 m con respecto al área auxiliar; por otro lado, en el ítem 3.9.3.5. Salud (folio 0138) y en el ítem 3.9.3.6 vivienda y servicios básicos (folio 0141) no se registró información de estos componentes al no haber viviendas ni establecimientos de salud.</p> <p>c. Según el Cuadro N° 73 Instituciones educativas cercanas al área auxiliar (folio 0137), se corrigió la distancia de la</p>	Absuelta



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
				<p>Universidad Privada del Norte con relación al área auxiliar, indicando que se ubica a 220 m.</p> <p>d. Incluyó en el ítem 3.9.3.4 Educación, Cuadro N° 75 Número de alumnos y docentes a nivel local (folio 0138) la información sobre alumnos y docentes en las universidades UPN, UCV y UCH, obtenida de los portales electrónicos de transparencia de dichas universidades.</p> <p>Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.</p>	
<b>IMPACTOS AMBIENTALES (FÍSCO, BIOLÓGICO Y SOCIAL)</b>					
6.	Ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales" (folios 000150-000185)	<p><b>Impactos ambientales – medio físico</b></p> <p>Se advierte que el Titular:</p> <p>a. Existen observaciones vinculadas a los componentes del Proyecto de ITS (Observación N° 1) consideradas por el Titular en el ítem 3.7 "Descripción de las etapas del Proyecto"; por lo que, no se estaría evaluando todos los impactos y/o riesgos ambientales; en ese sentido, la información que presentó en el ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales" (folio 000150-000185) estaría incompleta.</p> <p>b. Tanto en el Cuadro 95 "Componentes ambientales potencialmente afectables por el proyecto" (folios 000151-000152) como en el Cuadro 100 "Impactos Ambientales identificados" (folio 000161) precisó el sistema ambiental, componente ambiental y factor ambiental; sin embargo, identificó erradamente como factor ambiental<sup>66</sup> "Nivel de ruido" del componente ambiental<sup>67</sup> "Ruido", siendo lo correcto el factor ambiental "Ruido"<sup>68</sup> del componente ambiental "Aire"; por lo que, no está definiendo correctamente que son factores ambientales y omitió definir componentes ambientales. En tal sentido, no está identificando ni valorando todos los impactos y/o riesgos ambientales a generar por las actividades del Proyecto de ITS.</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. Conforme la atención de las observaciones a los componentes del Proyecto de ITS (Observación N° 1), deberá actualizar y/o complementar el ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales" con la evaluación de cada uno de los impactos y/o riesgos ambientales. Además, en el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" precisar las etapas, componentes, actividades y aspectos ambientales del Proyecto de ITS, lo cual debe ser concordante con el ítem 3.7 "Descripción de las etapas del Proyecto"; para lo cual podrá considerar los conceptos de la "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental", aprobada mediante Resolución Ministerial N° 455-2018-MINAM.</p> <p>b. Corregir en el Cuadro 95 y Cuadro 100 los componentes y factores ambientales, para ello podrá utilizar las definiciones señaladas en la "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental"<sup>80</sup>; y a partir de esa corrección, identificar,</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC-3 y DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:</p> <p>a. Mediante Documentación Complementaria DC-4, de acuerdo con la atención de las observaciones a los componentes del Proyecto de ITS (Observación N° 1) actualizó y/o complementó el ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales" (folios 0154-0187) con la evaluación de cada uno de los impactos y/o riesgos ambientales. Asimismo, en el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 0162-0164) precisó las etapas, componentes, actividades y aspectos ambientales del Proyecto de ITS, lo cual fue coherente con el ítem 3.7 "Descripción de las etapas del Proyecto" (folios 0053-0064); teniendo en cuenta los conceptos de la "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental", aprobada mediante Resolución Ministerial N° 455-2018-MINAM.</p>	Absuelta

<sup>66</sup> La "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental" aprobada mediante Resolución Ministerial N° 455-2018-MINAM, establece las siguientes definiciones: Factores ambientales. - Diferentes elementos que conforman el ambiente y que son receptores de impactos. Son subdivisiones de los diferentes componentes ambientales (agua, aire, suelo, etc.)."

<sup>67</sup> La "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental" aprobada mediante Resolución Ministerial N° 455-2018-MINAM, establece las siguientes definiciones: "Componente ambiental. - Considera los diversos componentes del ambiente en los cuales se desarrolla la vida. Son el soporte de toda actividad humana. Son susceptibles de ser modificados por la actividad del hombre."

<sup>68</sup> De acuerdo con lo recomendado en la Tabla 2-4 "Componentes ambientales a ser considerados en la identificación de impactos" (págs. 20-21) de la "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental", aprobada mediante Resolución Ministerial N° 455-2018-MINAM.

<sup>80</sup> La "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental", fue aprobada mediante Resolución Ministerial N° 455-2018-MINAM.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		<p>c. En el ítem 3.8.2 "Maquinaria a utilizar"<sup>69</sup> (folio 0064) y ítem 3.8.4 "Demanda de combustible"<sup>70</sup> (folio 0065) consideró para las etapas de construcción y cierre el uso de "Cisterna para el traslado de agua"; no obstante, en el ítem 3.7 "Descripción de las etapas del Proyecto" no considera la actividad de traslado de agua desde el punto de suministro hasta el área de acopio temporal de asfalto para el humedecimiento del área de acceso del acopio, no habiendo definido si dicha actividad es parte o no de las actividades del presente ITS.</p> <p>d. En el Cuadro 97 "Valorización de los Atributos de los Impactos Ambientales" (folio 000153) para el atributo "Periodicidad (PR)" denominó el efecto "Irregular (esporádico)" y para el atributo "Recuperabilidad (MC)" nombró el efecto "Recuperable a mediano plazo"; cuando conforme con la metodología de Conesa<sup>71</sup> la denominación de los efectos es "Irregular (Aperiódico y Esporádico)" y "Recuperable a medio plazo", respectivamente. Por otro lado, en el ítem 3.10.7 "Descripción de los Atributos de los Impactos" (folios 000154-000156) describió los valores del atributo Persistencia (PE), donde refirió su significado mencionando el término "componente" y el texto "condiciones iniciales"; sin embargo, de acuerdo con Conesa<sup>72</sup> como parte de la definición de dicho efecto señaló el término "factor" y texto "condiciones previas a la acción"; así como, describió el efecto "Permanente y Constante" como uno solo, cuando de acuerdo con la metodología de Conesa, establece que un efecto es el "Permanente" (con su descripción "Cuando la duración supera los 15 años") y otro efecto es el "Constante" (con su descripción "Cuando la duración es ilimitada"), a pesar de que ambos tienen un valor de "4"; similar situación está ocurriendo con el</p>	<p>evaluar y describir los impactos y/o riesgos ambientales del Proyecto de ITS<sup>81</sup>.</p> <p>c. De considerar la actividad "Traslado de agua desde el punto de suministro hasta el área de acopio temporal de asfalto" para el humedecimiento del área de acceso del acopio, deberá evaluar el impacto o riesgo ambiental en el ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales"; así como, establecer medidas de manejo ambiental en el ítem 3.11 "Estrategia de manejo ambiental" (incluido la actualización del programa de monitoreo) o medidas de atención de contingencias en el ítem 3.11.4.3 "Plan de Contingencias".</p> <p>d. En el Cuadro 97, corregir las incongruencias en la denominación de los efectos "Irregular (esporádico)" y "Recuperable a mediano plazo" de los atributos "Periodicidad (PR)" y "Recuperabilidad (MC)", respectivamente; asimismo, corregir las incongruencias y omisiones de la definición de los atributos y descripción de los efectos de los atributos de valoración de impactos Persistencia (PE), Intensidad (IN), Extensión (EX), Momento (MO) y Recuperabilidad (MC), según la metodología de Conesa (2010). En base a dicha información, deberá corregir la matriz de evaluación de los impactos ambientales (Cuadro 102), así como la descripción de los impactos ambientales (ítem 3.10.9).</p> <p>e. En el Cuadro 98 "Niveles de Importancia de los Impactos", complementar el nivel de importancia "Irrelevante" con el "Reducido".</p> <p>f. En el ítem 3.10.9 "Análisis de los Potenciales Impactos Socio Ambientales" corregir: i) las discordancias de información en cuanto a la denominación de los impactos identificados y los impactos descritos; ii) la información presentada sobre los efectos y sus valores de los atributos y su justificación para determinar los valores de la importancia de los impactos ambientales; y, iii) la descripción de los impactos ambientales,</p>	<p>b. Con Documentación Complementaria DC-4, corrigió en el Cuadro 95 "Componentes ambientales potencialmente afectables por el proyecto" (folio 0156) y Cuadro 100 "Impactos Ambientales identificados" (folio 0165) los componentes y factores ambientales, usando las definiciones señaladas en la "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental"<sup>82</sup>; y, por ende, identificó, evaluó y describió los impactos y/o riesgos ambientales del Proyecto de ITS<sup>83</sup>.</p> <p>c. Mediante Documentación Complementaria DC-4, no consideró la actividad "Traslado de agua desde el punto de suministro hasta el área de acopio temporal de asfalto" para el humedecimiento del área de acceso del acopio; toda vez que, el traslado antes señalado se realizará mediante una cisterna de un tercero autorizado (según su Informe de subsanación de observaciones (pág. 9), presentado mediante Carta N° 017491-VNL-MINAM); por lo que, no corresponde evaluar el impacto o riesgo ambiental en el ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales"; tampoco es necesario establecer medidas de manejo ambiental en el ítem 3.11 "Estrategia de manejo ambiental" (incluido la actualización del programa de monitoreo) o medidas de atención de contingencias en el 3.11.4.3 "Plan de Contingencias".</p> <p>d. Con Documentación Complementaria DC-4, en el Cuadro 97 "Valorización de los Atributos de los Impactos Ambientales" (folio 0157) corrigió las incongruencias en la denominación de los efectos "Irregular (esporádico)" y "Recuperable a mediano plazo" de los atributos "Periodicidad (PR)" y "Recuperabilidad (MC)", respectivamente; igualmente, en el ítem 3.10.7</p>	

<sup>69</sup> Cuadro 13 "Maquinarias a emplearse para el Acopio Temporal de Asfalto Fresado" (folio 000064).

<sup>70</sup> Cuadro 14 "Combustible necesario para Maquinarias y Equipos para el Acopio Temporal de Asfalto" (folio 000065).

<sup>71</sup> Vicente Conesa Fernández-Vitora, "Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental", 4ta Edición, 2010.

<sup>72</sup> Vicente Conesa Fernández-Vitora, "Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental", 4ta Edición, 2010.

<sup>81</sup> Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 000158-000160), Cuadro 102 "Matriz de Evaluación de Impactos Ambientales" (folio 000162) e ítem 3.10.9 "Análisis de los Potenciales Impactos Socio Ambientales" (folios 000163-000180).

<sup>82</sup> La "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental", fue aprobada mediante Resolución Ministerial N° 455-2018-MINAM.

<sup>83</sup> Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 0162-0164), Cuadro 102 "Matriz de Evaluación de Impactos Ambientales" (folio 0166) e ítem 3.10.9 "Análisis de los Potenciales Impactos Socio Ambientales" (folios 0167-0182).



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		<p>atributo Intensidad<sup>73</sup>, Extensión<sup>74</sup>, Momento<sup>75</sup> y Recuperabilidad<sup>76</sup>. Por lo que, la definición de los atributos y la denominación y descripción de los efectos de los atributos de valoración de impactos señalados están errados e incompletos.</p> <p>e. En el Cuadro 98 "Niveles de Importancia de los Impactos" (folio 000153) señaló el nivel de importancia "Irrelevante" relacionándolo con el valor del impacto ambiental <math>I &lt; 25</math>; sin embargo, conforme a la metodología que utilizó (Conesa<sup>77</sup>), está omitiendo complementar el nivel de importancia "Irrelevante" con el "Reducido", por presentar el impacto ambiental el carácter de positivo.</p> <p>f. En el ítem 3.10.9 "Análisis de los Potenciales Impactos Socio Ambientales" (folios 000163-000180) existen: i) incongruencias de información respecto a la denominación de los impactos identificados y los impactos descritos<sup>78</sup>; así como, ii) se identificaron incoherencias de información entre los efectos y sus valores de los atributos y su justificación al determinar los valores de la importancia de los impactos ambientales<sup>79</sup>; además, iii) carece de un análisis de los</p>	<p>debiendo incorporar la justificación de los valores numéricos asignados a cada atributo, según la metodología seleccionada y explicar los niveles de significancia obtenidos; considerando los resultados de la línea base ambiental (actualizada), las actividades impactantes (actualizada) y su interacción, explicando la variación del componente ambiental (utilizando variables de medidas, entre otros). En base a ello, actualizar la matriz de evaluación de los impactos ambientales (Cuadro 102 "Matriz de Evaluación de Impactos Ambientales"), la descripción de los impactos ambientales (ítem 3.10.9 "Análisis de los Potenciales Impactos Socio Ambientales") y el Anexo 7 "Matriz de identificación y evaluación de impactos".</p>	<p>"Descripción de los Atributos de los Impactos" (folios 0158-0161) corrigió las incongruencias y omisiones de la definición de los atributos y descripción de los efectos de los atributos de valoración de impactos Persistencia (PE), Intensidad (IN), Extensión (EX), Momento (MO) y Recuperabilidad (MC), de acuerdo con la metodología de Conesa (2010). En función a dicha información, corrigió la matriz de evaluación de los impactos ambientales (Cuadro 102, folio 0166), y la descripción de los impactos ambientales (ítem 3.10.9, folios 0167-0182).</p> <p>e. Mediante Documentación Complementaria DC-4, en el Cuadro 98 "Niveles de Importancia de los Impactos" (folio 0158), complementó el nivel de importancia "Irrelevante" con el "Reducido".</p> <p>f. Con Documentación Complementaria DC-4, en el ítem 3.10.9 "Análisis de los Potenciales Impactos Socio Ambientales" corrigió: i) las incongruencias de información respecto a la</p>	

<sup>73</sup> En el literal "Intensidad (IN)" (folio 000154) definió el atributo y describió el efecto "Total" de dicho atributo usando el término "componente", cuando según Conesa (2010) lo definió y describió a ese efecto utilizando el término "factor"; así como, describió los efectos "Muy Alta", "Alta" y "Media" señalando el texto "(...) notable. Intensidad (...)", cuando según Conesa (2010) debió describirlo empleando el texto "(...) Notable o de Intensidad (...)".

<sup>74</sup> En el literal "Extensión (EX)" (folio 000154) definió el atributo indicando el texto "(...) de la actividad (...)", cuando según Conesa (2010) debió definirlo empleando el texto "(...) del proyecto en que se sitúa el factor (...)"; además, describió al impacto de ubicación crítica usando el texto "(...) correspondería (+4); cuando conforme a Conesa (2010) omitió complementar ese texto como "(...) correspondería en función del porcentaje de extensión en que se manifiesta (+4)".

<sup>75</sup> En el literal "Momento (MO)" (folio 000154) definió el atributo indicando el texto "(...) que transcurre desde la ejecución (...) el comienzo o aparición del efecto (...)", cuando según Conesa (2010) debió definirlo empleando el texto "(...) que transcurre entre la aparición (...) el comienzo del efecto (...)".

<sup>76</sup> En el literal "Recuperabilidad (MC)" (folio 000156) definió el atributo usando el texto "(...) consecuencia de la acción ejercida (...)", cuando según Conesa (2010) lo definió utilizando el texto "(...) consecuencia del proyecto. (...)"; así como, denominó al efecto como "mediano plazo", cuando según Conesa (2010) debió denominarlo como "medio plazo".

<sup>77</sup> Vicente Conesa Fernández-Vitora, "Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental", 4ta Edición, 2010

<sup>78</sup> Por ejemplo, en el subtítulo "Aire" (literal A "Etapa de Construcción", folio 000163; literal B "Etapa de Operación y Mantenimiento", folio 000169 y literal C "Etapa de Cierre", folio 000175) describió al impacto "Alteración de la calidad del aire", mientras que, en el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 000158-000160) identificó el impacto "Alteración de la calidad de aire" para todas las etapas del Proyecto de ITS. En el subtítulo "Ruido" (literal A "Etapa de Construcción", folio 000164; literal B "Etapa de Operación y Mantenimiento", folio 000170 y literal C "Etapa de Cierre", folio 000176) describió al impacto "Incremento de los niveles de ruido", mientras que, en el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 000158-000160) identificó el impacto "Incremento del nivel de ruido" para todas las etapas del Proyecto de ITS.

<sup>79</sup> Por ejemplo, para la etapa de construcción, en el subtítulo "Alteración de la calidad del aire" (literal A "Etapa de Construcción", folios 000163-000164) señaló que, el impacto es de persistencia momentánea (1) y de reversibilidad a corto plazo (1) y los justificó; sin embargo, en el Anexo 7 "Matriz de identificación y evaluación de impactos" indicó el valor de "2" que viene a ser el efecto "temporal" para el atributo persistencia y señaló el valor de "2" relacionado con el efecto "medio plazo" para el atributo reversibilidad; por ende, las justificaciones están erradas. Similar situación sucede, para el mismo impacto en la etapa de operación y mantenimiento (literal B "Etapa de Operación y Mantenimiento", folios 000169-000170), donde mencionó que el impacto es de persistencia temporal (2) y de reversibilidad a mediano plazo (2) y los justificó; mientras que, en el Anexo 7 señaló el valor de "1" que viene a ser el efecto "efímero" o "momentáneo" e indicó el valor de "1" vinculado con el efecto "corto plazo"; por ende, las justificaciones están erradas. Por otro lado, respecto a la etapa de cierre (literal C "Etapa de Cierre", folio 000175) justificó que el impacto es de persistencia momentánea (1), omitiendo precisar como parte de dicha justificación, la manifestación temporal del efecto; y, como parte de la justificación del impacto de reversibilidad a corto plazo (1) precisó que el tiempo que llevará el retorno a su estado original es casi nulo, existiendo incongruencia, ya que dicha justificación hace entender al concepto del efecto "irreversible".  
Para la etapa de construcción, en el subtítulo "Incremento de los niveles de ruido" (literal A "Etapa de Construcción", folios 000164-000165) señaló que, el impacto es de persistencia momentánea (1) y de reversibilidad a corto plazo (1) y los justificó; sin embargo, en el Anexo 7 "Matriz de identificación y evaluación de impactos" indicó el valor de "2" que viene a ser el efecto "temporal" para el atributo persistencia y señaló el valor de "2" relacionado con el efecto "medio plazo" para el atributo reversibilidad; por ende, las justificaciones están erradas. Similar contexto sucede, para el mismo impacto en la etapa de operación y mantenimiento (literal B "Etapa de Operación y Mantenimiento", folios 000170-000171), donde mencionó que el impacto es de persistencia temporal (2) y de reversibilidad a mediano plazo (2) y los justificó; mientras que, en el Anexo 7 señaló el valor de "1" que viene a ser el efecto "efímero" o "momentáneo" e indicó el valor de "1" vinculado con el efecto "corto plazo"; por ende, las justificaciones están erradas. Por otro lado, respecto a la etapa de cierre (literal C "Etapa de Cierre", folio 000176) justificó que el impacto es de persistencia momentánea (1), omitiendo precisar como parte de dicha justificación, la manifestación temporal del efecto; y, como parte de la justificación del impacto de reversibilidad a corto plazo (1) precisó que el tiempo que llevará el retorno a su estado original es casi nulo, existiendo incoherencia, ya que dicha justificación hace entender al concepto del efecto "irreversible".  
Para la etapa de construcción, en el subtítulo "Alteración de la calidad visual del paisaje local" (literal A "Etapa de Construcción", folio 000165) justificó que el impacto es de persistencia temporal (2), debido a que el efecto permanece mientras duren las actividades, existiendo incongruencia, ya que dicha justificación hace entender al concepto del efecto "momentáneo". Asimismo, como parte de la justificación del impacto recuperable a corto plazo (2), señaló que la asimilación de estos elementos en el paisaje propio del entorno, se realizará en corto tiempo; omitiendo precisar como parte de dicha justificación, la manifestación temporal del efecto.

En cuanto al impacto "Alteración de la calidad del aire" (folio 000163) como parte de la justificación de la manifestación del efecto inmediata precisó el término "área de estudio", cuando el término correcto debió ser "área de intervención". Respecto al impacto "Alteración de la calidad visual del paisaje local" como parte de la justificación tanto del plazo de manifestación inmediato señaló el término "de los componentes" como de la reversibilidad a corto plazo manifestó los términos "los nuevos componentes" y "propio Aeropuerto"; siendo en todos los términos ajenos al Proyecto de ITS.



N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		atributos y de la justificación de los valores numéricos o niveles de significancia que le asignó a cada impacto ambiental evaluado, según la metodología utilizada; toda vez que, para la explicación de esos criterios señalados, usó de forma parcial información de los resultados de la línea base ambiental (por ejemplo, cuando describió el impacto "Alteración de la calidad del aire" para las etapas del Proyecto de ITS), tampoco describió el impacto que causa las actividades en los componentes ambientales (variación negativa o positiva) a través del uso de áreas, volúmenes, alturas, flujos, entre otras variables de medida.		denominación de los impactos identificados y los impactos descritos <sup>84</sup> ; ii) la información presentada referente a los efectos y sus valores de los atributos y su justificación para determinar los valores de la importancia de los impactos ambientales <sup>85</sup> ; y, iii) la descripción de los impactos ambientales, incluyendo la justificación de los valores numéricos asignados a cada atributo, según la metodología seleccionada y explicó los niveles de significancia obtenidos; considerando los resultados de la línea base ambiental (actualizada), las actividades impactantes (actualizada) y su interacción, explicando la variación del componente ambiental (utilizando variables de medidas, entre otros).  A partir de ello, actualizó la matriz de evaluación de los impactos ambientales (Cuadro 102 "Matriz de Evaluación de Impactos Ambientales", folio 0166), la descripción de los impactos ambientales (ítem 3.10.9 "Análisis de los Potenciales Impactos Socio Ambientales", folios 0167-0182), y mediante Documentación Complementaria DC-3, actualizó el Anexo 7 "Matriz de identificación y evaluación de impactos" (págs. 2-4).  Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.	
7.	Ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales"  Ítem 3.10.8	<b>Identificación de riesgos ambientales</b> Se advierte que el Titular:  a. De la revisión del SIGRID del CENEPRED, el área de intervención se ubica en zona de nivel "Medio" de susceptibilidad a inundaciones por lluvias (FEN); además, de la revisión del literal B.4 "Precipitación" del	Se requiere al Titular:  a. En el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 000158-000160), identificar el riesgo de "sobre humedecimiento del material de asfalto fresado por lluvias intensas (años	Mediante Documentación Complementaria DC-3 y DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:  a. Mediante Documentación Complementaria DC-3, en su Informe de subsanación de observaciones (pág. 10), presentado mediante	Absuelta

<sup>84</sup> Por ejemplo, mediante Documentación Complementaria DC-4, en el subtítulo "Aire" (literal A "Etapas de Construcción", folios 0167-0168; literal B "Etapas de Operación", folios 0173-0174 y literal C "Etapas de Cierre", folios 0177-0178) describió al impacto "Alteración de la calidad del aire", y en el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 0162-0164) identificó a ese impacto, con la misma denominación, para todas las etapas del Proyecto de ITS. En el subtítulo "Aire" (literal A "Etapas de Construcción", folios 0168-0169) y en el subtítulo "Ruido" (literal B "Etapas de Operación", folio 0174 y literal C "Etapas de Cierre", folios 0178-0179) describió al impacto "Incremento de los niveles de ruido", así como, en el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 0162-0164) identificó ese impacto, con la misma denominación, para todas las etapas del Proyecto de ITS.

<sup>85</sup> Por ejemplo, Documentación Complementaria DC-4, para la etapa de construcción, en el subtítulo "Alteración de la calidad del aire" (literal A "Etapas de Construcción", folios 0167-0168) señaló que, el impacto es de persistencia momentánea (1) y de reversibilidad a corto plazo (1) y los justificó; siendo coherente con lo señalado en el Anexo 7 "Matriz de identificación y evaluación de impactos" (Documentación Complementaria DC-3, págs. 2-3); por ende, las justificaciones están correctas. Similar situación sucede, para el mismo impacto en la etapa de operación (literal B "Etapas de Operación", folio 0173), donde mencionó que el impacto es de persistencia temporal (2) y de reversibilidad a corto plazo (1) y los justificó, siendo congruente con lo precisado en el Anexo 7 ((Documentación Complementaria DC-3, pág. 3); por ende, las justificaciones son correctas. Por otro lado, respecto a la etapa de cierre (literal C "Etapas de Cierre", folios 0177-0178) justificó que el impacto es de persistencia momentánea (1), precisando como parte de dicha justificación, la manifestación temporal del efecto; y, respecto a la justificación del impacto de reversibilidad a corto plazo (1), la corrigió precisando la manifestación temporal del efecto.

Para la etapa de construcción, en el subtítulo "Incremento de los niveles de ruido" (literal A "Etapas de Construcción", folios 0168-0169) señaló que, el impacto es de persistencia momentánea (1) y de reversibilidad a corto plazo (1) y los justificó; siendo concordante con lo especificado en el Anexo 7 "Matriz de identificación y evaluación de impactos" ((Documentación Complementaria DC-3, págs. 2-3); por ende, las justificaciones están correctas. Similar contexto sucede, para el mismo impacto en la etapa de operación (literal B "Etapas de Operación", folio 0174), donde mencionó que el impacto es de persistencia temporal (2) y de reversibilidad a corto plazo (1) y los justificó, siendo congruente con lo precisado en el Anexo 7 ((Documentación Complementaria DC-3, pág. 3); por ende, las justificaciones son correctas. Por otro lado, respecto a la etapa de cierre (literal C "Etapas de Cierre", folios 0178-0179) justificó que el impacto es de persistencia momentánea (1), precisando como parte de dicha justificación, la manifestación temporal del efecto; y, referente a la justificación del impacto de reversibilidad a corto plazo (1), la corrigió precisando la manifestación temporal del efecto.

Para la etapa de construcción, en el subtítulo "Alteración de la calidad visual del paisaje local" (literal A "Etapas de Construcción", folio 0169) justificó que el impacto es de persistencia temporal (2), debido a que el efecto permanece hasta que se haga el retiro de las estructuras implementadas para el ITS, en la etapa de cierre. Además, justificó el impacto recuperable a corto plazo (2), precisando la manifestación temporal del efecto.

En cuanto al impacto "Alteración de la calidad del aire" (folio 0167) como parte de la justificación del atributo momento inmediato retiró el término "área de estudio". Respecto al impacto "Alteración de la calidad visual del paisaje local" (folio 0169) como parte de la justificación tanto del atributo momento inmediato retiró el término "de los componentes" como de la reversibilidad a corto plazo retiró los términos "los nuevos componentes" y "propio Aeropuerto".



N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
	"Matriz de Identificación y Evaluación de Impactos" (folios 000156-000161)	<p>Ítem 3.9.1 "Características del Medio Físico" (folio 000083) se identificó entre los meses de noviembre 2022 a febrero 2023 periodos anómalos de precipitaciones con valores entre 56.1 mm y 566.2 mm; por el cual, el área de intervención puede estar expuesta a precipitaciones fuertes (años anómalos o de FEN) siendo que omitió considerar el riesgo sobre humedecimiento del material de asfalto fresado, debido a que el almacenamiento no cuenta con un techo (numeral 3 del literal f) "Estructuras", del ítem 3.7 "Descripción de las etapas del Proyecto"; folio 000058).</p> <p>b. En el ítem 3.11.4.3 "Plan de contingencias" (folios 000213-000234) consideró acciones de atención (antes, durante y después) de los riesgos ambientales: "Sismos", "Control y extinción de incendios", "Derrames o fugas de materiales peligrosos" y "Inundaciones, crecida de ríos"; sin embargo, omitió considerarlos en el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 000158-000160); y, respecto a las acciones de atención del riesgo ambiental "Tsunamis", aclarar si se presentará en el área de intervención del Proyecto de ITS, considerando que es un fenómeno que ocurre en el mar. Además, de acuerdo con la caracterización de procesos morfodinámicos, identificó en el área de intervención del Proyecto de ITS, zonas con nivel "Medio" de susceptibilidad a inundaciones por lluvias (FEN), omitiendo identificar el "Riesgo de inundaciones pluviales" y sus acciones de contingencia; y, por uno de los dos (02) objetivos específicos del Proyecto de ITS, referidos a almacenar el pavimento asfáltico fresado proveniente de los trabajos de mantenimiento periódico del pavimento asfáltico de la panamericana Norte, omitió identificar el "Riesgo por derrame de residuos de asfalto fresado".</p>	<p>anómalos o de FEN)", y presentar sus acciones de atención (antes, durante y después) en el ítem 3.11.4.3 "Plan de contingencias".</p> <p>b. En el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS", incluir los riesgos ambientales: "Sismos", "Control y extinción de incendios", "Derrames o fugas de materiales peligrosos" e "Inundaciones, crecida de ríos"; por actividad y etapa del proyecto; y, para el caso del riesgo ambiental "Tsunamis", aclarar si mantendrá sus acciones de atención. Asimismo, identificar el "Riesgo de inundaciones pluviales" y "Riesgo por derrame de residuos de asfalto fresado", y presentar sus acciones de atención (antes, durante y después) en el ítem 3.11.4.3 "Plan de contingencias".</p>	<p>Carta N° 017460-VNL-V, precisó que, el asfalto fresado es un material no peligroso, por lo que, el arrastre de parte del asfalto fresado por acción de las lluvias intensas, no generaría un riesgo de alteración de la calidad del suelo del área de intervención; por ende, no le corresponde en el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 0162-0164), identificar el riesgo de "sobre humedecimiento del material de asfalto fresado por lluvias intensas (años anómalos o de FEN)", y tampoco, presentar sus acciones de atención (antes, durante y después) en el ítem 3.11.4.3 "Plan de contingencias".</p> <p>b. Con Documentación Complementaria DC-4, en el Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS" (folios 0162-0164) incluyó los riesgos ambientales: "Alteración de la calidad del suelo por derrame de combustible y/ materiales peligrosos" (R-01) y "Alteración de la calidad del suelo por Derrame de residuos de asfalto fresado" (R-04), por actividad y etapa del proyecto; y presentó sus acciones de atención (antes, durante y después) en el ítem 3.11.4.3 "Plan de contingencias".</p> <p>Con respecto al "Riesgo de Sismos" y "Riesgo de Inundaciones por lluvias intensas" (solicitado, en la presente observación, como "Riesgo de inundaciones pluviales") no los identificó en el Cuadro 99, toda vez que, en el ítem 3.10.8 "Matriz de Identificación y Evaluación de Impactos" (folio 0165) precisó que esos riesgos son de origen natural e impredecibles y no son causadas por las actividades del ITS; sin perjuicio de ello, en el ítem 3.11.4.3 "Plan de contingencias" mantuvo las acciones de atención (antes, durante y después) para el riesgo de sismos (consideradas en el ITS inicial) y presentó sus acciones de atención (antes, durante y después) para el riesgo de inundaciones por lluvias intensas.</p> <p>Por otro lado, en su Informe de subsanación de observaciones (pág. 10), presentado mediante Carta N° 017491-VNL-V, manifestó que, no se</p>	



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
				<p>considera el riesgo "Inundaciones, crecida de ríos", debido a que en el área de influencia del Proyecto no se identifican ríos; por ende, no corresponde presentar sus acciones de atención (antes, durante y después) en el ítem 3.11.4.3 "Plan de contingencias". Asimismo, respecto a las acciones de atención del riesgo "Tsunamis" estas fueron retiradas, ya que, en el Informe de subsanación de observaciones (pág. 10), presentado mediante Carta N° 017491-VNL-MINAM, declaró que, el área de intervención está lejos del mar<sup>86</sup>.</p> <p>Por otra parte, referente al riesgo de incendios (solicitado, en la presente observación, como riesgo "Control y extinción de incendios"), este no fue incluido en el Cuadro 99 <i>Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS</i>, toda vez que, en el ítem 3.10.8 "Matriz de Identificación y Evaluación de Impactos" (folio 0165) precisó que ese riesgo está relacionado a la salud ocupacional, lo cual es ajeno al presente ITS; sin perjuicio de ello, mantuvo las acciones de atención (antes, durante y después) en el ítem 3.11.4.3 "Plan de contingencias" (consideradas en el ITS inicial).</p> <p>Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.</p>	
8.	<p>Ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales"</p> <p>Ítem 3.10.10 "Comparación de Impactos del IGA aprobado y el Informe Técnico Sustentatorio" (folios 000180-000185)</p>	<p><b>Comparación de los impactos ambientales del IGA aprobado y el ITS</b></p> <p>En el ítem 3.10.10 "Comparación de Impactos del IGA aprobado y el Informe Técnico Sustentatorio (ITS)" (folios 000180-000185):</p> <p>a. En el folio 000180 señaló que en los cuadros<sup>87</sup> realiza el análisis comparativo de los impactos identificados en la etapa de construcción del IGA aprobado y los impactos identificados del presente ITS; no obstante, sin perjuicio que en el ítem 1.5.3 "Supuestos de presentación del ITS" (folio 000014) manifestó que, el ITS para el Acopio Temporal en el km 19.5 del Proyecto Vías Nuevas de Lima, se relaciona con el Instrumento de Gestión Ambiental (IGA)<sup>88</sup> aprobado</p>	<p>Se requiere al Titular, en el ítem 3.10.10 "Comparación de Impactos del IGA aprobado y el Informe Técnico Sustentatorio (ITS)":</p> <p>a. Precisar el instrumento de gestión ambiental (IGA) primigenio<sup>90</sup> que otorgó la Certificación Ambiental en el cual se enmarca el Proyecto del presente ITS; independientemente que lo especificó en el ítem 1.5.3 "Supuestos de presentación del ITS".</p> <p>b. Corregir los cuadros de "resumen comparativo de los impactos", identificados por cada etapa del Proyecto de ITS y la etapa de construcción del IGA aprobado, en</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC3 y DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular en el ítem 3.10.10 "Comparación de Impactos del IGA aprobado y el Informe Técnico Sustentatorio (ITS)":</p> <p>a. Mediante Documentación Complementaria DC-4, en el folio 0183, precisó el IGA primigenio que otorgó la Certificación Ambiental en el cual se enmarca el Proyecto del presente ITS es el: "Estudio Definitivo de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima: Panamericana Norte",</p>	Absuelta

<sup>86</sup> Conforme con la revisión de los sistemas de información geográfica-Google Earth (con fecha de imágenes satelitales: 2/3/2024) se puede precisar que, el Mar Peruano se ubica aproximadamente 7.40 km de distancia de separación con respecto al área de intervención del Proyecto de ITS.

<sup>87</sup> Cuadro 103 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de construcción del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado (folio 000180-000182).  
 Cuadro 104 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de Operación y Mantenimiento del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado (folio 000182-000183).  
 Cuadro 105 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de Cierre del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado (folio 000184-000185).

<sup>88</sup> Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima - Panamericana Norte, aprobado con Resolución Directoral N° 495-2013-MTC/16, el 27 de noviembre de 2013.

<sup>90</sup> Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d) a Nivel Definitivo del Proyecto Vías Nuevas de Lima - Panamericana Norte, aprobado con Resolución Directoral N° 495-2013-MTC/16, el 27 de noviembre de 2013.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		<p>mediante Resolución Directoral N° 495-2013-MTC/16; omitió precisar ese IGA aprobado (primigenio) que otorgó la certificación ambiental al Proyecto en el cual se enmarca el presente ITS, en el ítem 3.10.10 "Comparación de Impactos del IGA aprobado y el Informe Técnico Sustentatorio (ITS)", para un mejor entendimiento.</p> <p>b. Presentó los cuadros<sup>89</sup> de resumen comparativo de los impactos identificados para el ITS (por etapa) versus la etapa de construcción del IGA aprobado, en ellos precisó el "Índice de Significancia o Importancia" evaluado para el ITS e IGA aprobado; sin embargo, los impactos potenciales se encuentran observados en el presente informe (Observación N° 6); por lo que, lo presentado está errado.</p> <p>c. Omitió presentar la homologación de metodologías del IGA aprobado y del ITS, la cuales son diferentes, que justifiquen el análisis comparativo de los impactos ambientales del IGA aprobado y del ITS.</p> <p>d. En los Cuadros 103, 104 y 105 (folios 000180-000185) en la columna "Índice de Significancia o Importancia" de los impactos ambientales identificados del ITS consideró "Irrelevante" o "Reducido", y de igual forma, en la columna de los impactos ambientales identificados en el IGA aprobado colocó como Índice de Significancia o Importancia "Baja", "Moderado", "Moderada" o "Alta". Al respecto, todas las denominaciones señaladas se refieren a los niveles de importancia del impacto, por lo que, omitió precisar en los citados cuadros los niveles de significancia homologados, considerando la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental.</p> <p>e. Considerando las observaciones de los literales a), b), c), y d), está omitiendo justificar la no significancia de los impactos ambientales del Proyecto de ITS</p>	<p>concordancia con la subsanación de la Observación N° 6.</p> <p>c. Presentar la homologación de las metodologías de evaluación de los impactos ambientales del IGA aprobado y del ITS, que permita justificar el análisis comparativo de los impactos ambientales del IGA aprobado y del ITS.</p> <p>d. En la columna "Índice de Significancia o Importancia" de los Cuadros 103, 104 y 105 precisar el nivel significancia de los impactos ambientales identificados en el IGA aprobado (IGA vigente) y en el ITS.</p> <p>e. Contemplando la subsanación de las observaciones de los literales a), b), c), y d), justificar la no significancia de los impactos ambientales del proyecto de ITS respecto de los impactos ambientales evaluados en el IGA aprobado, debiendo ser técnica y estar conforme al artículo 1 de la Resolución Ministerial N° 0036-2020-MTC/01.02. En caso identifique un impacto en el ITS que no fue considerado en el IGA aprobado, pero por las características del Proyecto si se dio, deberá diferenciar el análisis por etapa del Proyecto y precisar cuáles fueron las actividades, aspectos ambientales y otras características (tiempo, superficie o área, volumen, entre otros) del proyecto del IGA aprobado que generaron el impacto ambiental que no fue evaluado en el mismo, ello con la finalidad de justificar que el nivel o jerarquía de dicho impacto del IGA es similar o mayor al impacto evaluado en el ITS.</p>	<p>aprobado mediante la Resolución Directoral N° 495-2013-MTC/16; indistintamente que lo especificó en el ítem 1.5.3 "Supuestos de presentación del ITS" (folio 0014).</p> <p>b. Con Documentación Complementaria DC-4, corrigió los cuadros de "resumen comparativo de los impactos"<sup>91</sup>, identificados por cada etapa del Proyecto de ITS y la etapa de construcción del IGA aprobado, en correspondencia con la subsanación de la Observación N° 6.</p> <p>c. Mediante Documentación Complementaria DC-3, presentó el Anexo 7.1 "Homologación de metodologías de identificación y evaluación de impacto ambiental" (págs. 2-13), que permitió justificar el análisis comparativo de los impactos ambientales del IGA aprobado y del ITS.</p> <p>d. Con Documentación Complementaria DC-4, en la columna "Índice de Significancia o Importancia" de los Cuadros 103, 104 y 105<sup>92</sup> precisó el nivel significancia de los impactos ambientales identificados en el IGA aprobado (IGA vigente) y en el ITS.</p> <p>e. Mediante Documentación Complementaria DC-4, considerando la subsanación de las observaciones de los literales a), b), c), y d), justificó la no significancia de los impactos ambientales del proyecto de ITS respecto de los impactos ambientales evaluados en el IGA aprobado, siendo técnica y acorde con el artículo 1 de la Resolución Ministerial N° 0036-2020-MTC/01.02. No se identificaron impactos en el ITS que no fueran considerados en el IGA aprobado.</p> <p>Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.</p>	

<sup>89</sup> Cuadro 103 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de construcción del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado (folio 000180-000182).  
Cuadro 104 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de Operación y Mantenimiento del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado (folio 000182-000183).  
Cuadro 105 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de Cierre del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado (folio 000184-000185).

<sup>91</sup> Cuadro 103 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de construcción del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado" (folio 0183-0184).  
Cuadro 104 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de Operación del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado" (folio 0184-0186).  
Cuadro 105 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de Cierre del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado" (folio 0186-0187).

<sup>92</sup> Cuadro 103 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de construcción del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado" (folio 0183-0184).  
Cuadro 104 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de Operación del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado" (folio 0184-0186).  
Cuadro 105 "Resumen comparativo de los impactos identificados en el Etapa de Cierre del ITS vs Etapa de Construcción del IGA aprobado" (folio 0186-0187).



N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		respecto de los impactos ambientales evaluados en el IGA aprobado; además, no diferenció dicho análisis por cada etapa del Proyecto, y tampoco identificó cuáles fueron las actividades, aspectos ambientales y otras características (tiempo, superficie o área, volumen, entre otros) del Proyecto del IGA aprobado, por el cual se dio el impacto que no fue evaluado en el mismo, que justifique que el nivel o jerarquía de dicho impacto del IGA aprobado es similar o mayor al impacto evaluado en el ITS.			
9.	Ítem 3.10. "Identificación y evaluación de impactos ambientales" (folios 000150 - 000185)	<b>Impactos del medio biológico</b> El Titular identificó y evaluó el impacto "Alteración de la flora por presencia de material particulado" durante las etapas de construcción, operación y cierre; sin embargo, en el ítem 3.9.2.10. "Situación actual" de la Línea Base Biológica (folio 000129) indicó que, en el mes de agosto del año 2024 realizó una inspección visual de la zona de intervención determinando que, carece de vegetación; en tal sentido, la información es incongruente.	Se requiere al Titular aclarar y especificar en la descripción del impacto "Alteración de la flora por presencia de material particulado" durante las etapas de construcción, operación y cierre, cuáles son las zonas con vegetación a ser afectadas por las actividades del Proyecto de ITS incluyendo su ubicación.	Mediante Documentación Complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular indicó en la "Matriz de subsanación" (pág. 12) que, por error material consideró al impacto "Alteración de la flora por presencia de material particulado", por lo cual, retiró dicho impacto para todas las etapas (construcción, operación y cierre); ya que, según la inspección visual realizada en agosto de 2024, observó que el área de estudio carece de vegetación.  Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.	Absuelta
10.	Capítulo III "Ampliación del proyecto Vías Nuevas de Lima"  Ítem 3.10. "Identificación y evaluación de impactos ambientales"  Ítem 3.10.9 "Análisis de los potenciales impactos socio ambientales" (folio. 000167)	<b>Impactos del medio social</b> Sobre lo presentado por el Titular, de la evaluación a los impactos, se advierte:  a. En el ítem 3.10.9 "Análisis de los potenciales impactos socioambientales" (folio 000167), en el acápite iii. "Evaluación de impactos sobre el medio socio económico" (etapa de construcción y de operación y mantenimiento), se indicó que el viento predominante en el área de intervención dirigirá el material particulado y gases al NNE (Nor Noeste) de la zona del Proyecto de ITS, y estando la población a más de 50 m no habría mayor impacto; no obstante, no se ha considerado que alrededor se ubican instituciones educativas y se encuentra en una zona industrial en donde se ubican fábricas; por lo que, no se ha identificado impactos a los transeúntes y vehículos, siendo un lugar de paso de la población, estudiantes y trabajadores de la zona; además, al ser un intercambio vial de alto tránsito de vehículos públicos y privados del cono norte, no ha identificado algún impacto ambiental para los transportistas.  b. En el ítem 3.11.4.1 "Plan de Manejo Ambiental" (folio 000196), en el literal a) "Programa de Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas", Cuadro 108:	Se requiere al Titular:  a. Presentar en el ítem 3.10.9 "Análisis de los potenciales impactos socioambientales", información correspondiente al impacto que pudiera generar la presencia del Proyecto de ITS con respecto a la población transeúnte (estudiantes, trabajadores y locales) y para los transportistas de los alrededores del acopio de asfalto, como la interrupción o limitaciones en el libre tránsito peatonal y vehicular.  b. Reevaluar la presentación de la información y descripción del impacto de un (1) solo trabajador para el funcionamiento de la zona de acopio, considerando que es un número no representativo para la evaluación de impacto ambiental y que no genera cambios y/o repercusiones directas con la contratación de mano de obra local, el empleo, y en el incremento de ingresos económicos en la población.	Mediante Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:  a. Presentó en el ítem 3.10.9 "Análisis de los potenciales impactos socioambientales" (folio 176) el impacto "Malestar en la población local" en las tres (03) etapas del ITS, precisando que la generación de material particulado (polvo) y emisión de gases e incremento del ruido causados por las actividades del ITS, afectarían a la población transeúnte (estudiantes, trabajadores y locales) que pasen cerca del área de intervención. Asimismo, incluyó el impacto "Alteración del tránsito vehicular" en las tres (03) etapas del ITS, debido a que las actividades del ITS generarán la interrupción del tránsito vehicular, lo que afecta a los transportistas. Así también actualizó el cuadro 99. "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS", incluyendo el aspecto ambiental "Generación de aumento del tránsito" y el factor ambiental "tránsito".	Absuelta



N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		<p>"Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas en el medio socio económico", los indicadores ambientales están directamente relacionados con la cantidad de trabajadores en el Proyecto de ITS, en esa línea, en el título "Economía: Oportunidad de generación de empleo local", se consignó que "la mayoría de trabajadores que laborarán para el proyecto, actualmente se encuentran laborando para la concesionaria", asimismo, en el ítem 3.7.2 "Operación" (folio 00063) se indicó que para el funcionamiento contará con un solo personal que realizará las funciones de vigilancia, y en el ítem 3.8.7 "Mano de obra" (folio 00073) se indicó en el Cuadro 25: "Mano de obra para el acopio temporal de asfalto fresado", que la cantidad de trabajadores para la etapa de operación y mantenimiento sería de un (1) solo trabajador, no siendo representativo que sólo un trabajador este destinado para el funcionamiento de la zona de acopio.</p>		<p>b. Reevaluó la información, actualizando la información de los trabajadores en cada etapa del proyecto, por lo que, en el Cuadro 25. "Mano de Obra para el Acopio Temporal de Asfalto fresado" (folio 75), se registró la mano de obra calificada y no calificada que se hará uso para la etapa de construcción, operación y mantenimiento y cierre, siendo representativo para las medidas e indicadores del impacto de Contratación de mano de obra local.</p> <p>Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.</p>	
<b>PLAN DE MANEJO AMBIENTAL</b>					
11.	<p>Capítulo 3 "Ampliación del Proyecto Vías Nuevas de Lima"</p> <p>Ítem 3.11 Estrategia de manejo ambiental</p> <p>Ítem 3.11.4.1 "Plan de Manejo Ambiental" (folios 000187-000191)</p>	<p><b>Plan de manejo ambiental del medio físico</b></p> <p>Se advierte que el Titular:</p> <p>a. El ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales" (folios 000150-000185) está observado en el presente informe, toda vez que, la valoración y descripción de los impactos ambientales: "Alteración de la calidad de aire", "Incremento del nivel de ruido" y "Alteración de la calidad visual del paisaje local" para el Proyecto de ITS, presentan incongruencias y omisiones de información. Por lo cual, no estaría considerando todas las medidas de manejo ambiental para prevenir y minimizar los impactos ambientales en el ítem 3.11 "Estrategia de manejo ambiental".</p> <p>b. En cuanto al Cuadro 106 "Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas – Medio Físico" (folios 000188-000191), conforme al Cuadro 3 de la "Guía para la elaboración de la Estrategia de Manejo Ambiental en el marco del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA)", aprobada mediante Resolución Ministerial N° 267-2023-MINAM; completó de manera errada las columnas "Etapa del Proyecto", "Actividades" y "Subactividades", siendo esta última ajena a la descripción de actividades del Proyecto de ITS (ítem 3.7 "Descripción de las etapas del Proyecto", folios 000053-000063). Además, respecto a la etapa de construcción, para la columna "Componente/factor ambiental" consideró dos (02) factores ambientales "Aire" y "Ruido" para el mismo</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. Actualizar en el ítem 3.11 "Estrategia de manejo ambiental" las medidas propuestas de prevención y minimización, debiendo guardar relación con los impactos ambientales: "Alteración de la calidad de aire", "Incremento del nivel de ruido" y "Alteración de la calidad visual del paisaje local" para el Proyecto de ITS (ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales"); debiendo estar la valoración, por ejemplo, acorde con los valores de los efectos de los atributos de la metodología usada (Conesa, 2010) y la descripción, por ejemplo, debe existir coherencia entre la justificación al determinar los valores de la importancia de los impactos ambientales y la descripción de los efectos y sus valores de los atributos la metodología usada (Conesa, 2010), entre otros.</p> <p>b. Referente al Cuadro 106 "Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas – Medio Físico", completar correctamente las columnas "Etapa del Proyecto", "Actividades" y en cuanto a la columna "Subactividades" retirarla; con el fin de que se concorde con el Cuadro 3 de la "Guía para la elaboración de la Estrategia de Manejo Ambiental en el marco del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA)". Asimismo, respecto a la etapa de construcción, en la columna "Componente/factor ambiental" corregir los dos (02)</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:</p> <p>a. Actualizó el Cuadro 106 "Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas – Medio Físico" (folios 0190-0193) del ítem 3.11 "Estrategia de manejo ambiental" las medidas propuestas de prevención y minimización, guardando relación con los impactos ambientales: "Alteración de la calidad de aire", "Incremento de los niveles de ruido" y "Alteración de la calidad visual del paisaje local" para el Proyecto de ITS (ítem 3.10 "Identificación y evaluación de impactos ambientales").</p> <p>b. Respecto al Cuadro 106 "Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas – Medio Físico" (folios 0190-0193), completó correctamente las columnas "Etapa del Proyecto" y "Actividades" y con relación a la columna "Subactividades", esta fue retirada; siendo coherente con el Cuadro 3 de la "Guía para la elaboración de la Estrategia de Manejo Ambiental en el marco del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA)". Además, en cuanto a la etapa de construcción (folios 0190-0191), en la columna "Componente/factor ambiental" corrigió los dos (02) componentes ambientales</p>	Absuelta



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		componente ambiental "Aire"; no siendo concordante con lo recomendado en la Tabla 2-4 de la "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental" <sup>93</sup> .	factores ambientales "Aire" y "Ruido" por solo el factor ambiental "Aire".	"Aire" y "Ruido" por solo el componente ambiental "Aire".  Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.	
12.	<p>Capítulo 3 "Ampliación del Proyecto Vías Nuevas de Lima"</p> <p>Ítem 3.11 Estrategia de manejo ambiental</p> <p>Ítem 3.11.4.2 "Plan de Vigilancia Ambiental" (folios 000207-000213)</p>	<p><b>Programa de monitoreo ambiental</b></p> <p>Se advierte que el Titular:</p> <p>a. Respecto al literal A.3 "Programa de monitoreo de Calidad de Aire":</p> <p>i. En el Cuadro 109 "Estaciones de Monitoreo de Calidad de Aire" (folio 000208) describió la ubicación de las estaciones de monitoreo "CA-01" y "CA-02" como "Al NNE del acceso al área de acopio temporal" y "Al SSO del área de acopio temporal", respectivamente; sin embargo, i) de la revisión del "Mapa de puntos de monitoreo" (Anexo 5.3 "Mapas del ITS", folio 000353), las descripciones son discordantes entre ambas informaciones, estando estas invertidas; además, ii) omitió indicar cuál de las estaciones señaladas se encuentra a barlovento y a sotavento del área de intervención del Proyecto de ITS, de acuerdo a lo recomendado por el ítem C.2.2 "Monitoreo en áreas asociadas a actividades extractivas, productivas y de servicios" del Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad Ambiental del Aire<sup>94</sup>. Asimismo, posterior al Cuadro 109 (folio 000208) indicó como uno de los criterios para la selección de las estaciones de monitoreo: "Dirección del viento predominante en el área de influencia del ITS, el cual es proveniente del SSO, dirigiendo al NNE"; no obstante, iii) existe incongruencia de información, toda vez que, en el Anexo 5.3 "Mapas del ITS" solo representó al "área de intervención", siendo esta donde describió las características del medio físico (relacionado con la Observación N° 3)</p> <p>ii. En el ítem 3.11.4.2.A.3.3 "Frecuencia" (folios 000209-000210) señaló que, el monitoreo de la calidad de aire en las estaciones CA-01 y CA-02 se realizará con una frecuencia <u>anual</u> durante las actividades más impactantes del proyecto a</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. Con relación al literal A.3 "Programa de monitoreo de Calidad de Aire":</p> <p>i. En el Cuadro 109 "Estaciones de Monitoreo de Calidad de Aire": i) corregir las descripciones de ubicación de las estaciones de monitoreo "CA-01" y "CA-02", debiendo ser concordante con lo representado en el "Mapa de puntos de monitoreo" (Anexo 5.3 "Mapas del ITS"); así como, ii) precisar cuál de las estaciones mencionadas se ubica a barlovento y a sotavento del área de intervención del Proyecto de ITS, debiendo estar conforme con lo recomendado por el ítem C.2.2 "Monitoreo en áreas asociadas a actividades extractivas, productivas y de servicios" del Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad Ambiental del Aire<sup>98</sup>. Igualmente, en el ítem 3.11.4.2.A.3.1 "Ubicación de estaciones de monitoreo" corregir la incoherencia del uso del término "área de influencia" para la descripción de uno de los criterios para la selección de las estaciones de monitoreo, debiendo ser compatible con la subsanación de la Observación N° 3.</p> <p>ii. En el ítem 3.11.4.2.A.3.3 "Frecuencia", en el Cuadro 111 "Frecuencia de monitoreo de la calidad de aire" y en el Cuadro 123 "Cuadro 124. Presupuesto - Etapa Constructiva, de operación y mantenimiento, y de Cierre" corregir las frecuencias de monitoreo propuestas para las estaciones CA-01 y CA-02 y considerar un monitoreo de calidad de aire en la etapa de cierre; asimismo, justificar las frecuencias de monitoreo propuestas, las mismas que deben de considerar la ejecución de las principales actividades más impactantes según avance de la implementación del acopio temporal de asfalto fresado.</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC-2 y DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:</p> <p>a. Con relación al literal A.3 "Programa de monitoreo de Calidad de Aire":</p> <p>i. Mediante Documentación Complementaria DC-4, en el Cuadro 109 "Estaciones de Monitoreo de Calidad de Aire" (folio 0208): i) corrigió las descripciones de ubicación de las estaciones de monitoreo "CA-01" y "CA-02", siendo conforme con lo representado en el "Mapa de puntos de monitoreo" (Anexo 5.3 "Mapas del ITS", pág. 19, con Documentación Complementaria DC-2); además, ii) precisó que la estación CA-01 se ubica a barlovento del acopio temporal y CA-02 se ubica a sotavento del acceso y el área de acopio temporal, estando concorde con lo recomendado por el ítem C.2.2 "Monitoreo en áreas asociadas a actividades extractivas, productivas y de servicios" del Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad Ambiental del Aire<sup>99</sup>.</p> <p>De igual modo, en el ítem 3.11.4.2.A.3.1 "Ubicación de estaciones de monitoreo" (folio 0208) corrigió la discordancia del uso del término "área de influencia" por "área de intervención" del ITS para la descripción de uno de los criterios para la selección de las estaciones de monitoreo, siendo acorde con la subsanación de la Observación N° 3.</p> <p>ii. Con Documentación Complementaria DC-4, en el ítem 3.11.4.2.A.3.3 "Frecuencia" (folios 0209-0210), el Cuadro 111 "Frecuencia de</p>	Absuelta

<sup>93</sup> La "Guía para la identificación y caracterización de impactos ambientales en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental", fue aprobada mediante Resolución Ministerial N° 455-2018-MINAM.

<sup>94</sup> Aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM.

<sup>98</sup> Aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM.

<sup>99</sup> Aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM.



N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		<p>llevarse a cabo durante las etapas de construcción, y operación y mantenimiento, mientras que, en el Cuadro 111 "Frecuencia de monitoreo de la calidad de aire" (folio 0000210) se evidenció que dicho monitoreo se realizará en el <u>mes 2</u> (etapa de construcción) y <u>mes 13</u> (etapa de operación y mantenimiento) y en el Cuadro 123 "Cuadro 124. Presupuesto - Etapa Constructiva, de operación y mantenimiento, y de Cierre" (folio 000253) mencionó que la frecuencia de monitoreo de calidad de aire se llevará a cabo en el <u>mes 1</u> (etapa de construcción) y <u>mes 13</u> (etapa de operación y mantenimiento). No obstante, i) existe incongruencia respecto a los meses donde se realizarán las actividades más impactantes del Proyecto de ITS a llevarse a cabo durante las etapas de construcción, y operación y mantenimiento; y ii) omitió considerar un monitoreo de la calidad de aire durante la etapa de cierre, toda vez que, el desmantelamiento de instalaciones se realizará operando unidades vehiculares que generarán material particulado y emisión de gases; también, iii) omitió justificar la frecuencia de monitoreo, la misma que debe permitir realizar la evaluación de la calidad ambiental durante la ejecución de las actividades más impactantes del presente Proyecto de ITS. Por lo que, existe una incongruencia y omisión de información, que no permite conocer la frecuencia de monitoreo.</p> <p>b. Respecto al literal A.4 "Programa de monitoreo de niveles de ruido":</p> <p>i. En el Cuadro 113 "Estaciones de Monitoreo de los Niveles de Ruido" (folio 000211) describió la ubicación de las estaciones de monitoreo "RA-01" y "RA-02" como "Al NNE del acceso al área de acopio temporal" y "Al SSO del área de acopio temporal", respectivamente; sin embargo, i) de la revisión del "Mapa de puntos de monitoreo" (Anexo 5.3 "Mapas del ITS", folio 000353), las descripciones son discordantes entre ambas informaciones, estando estas invertidas.</p> <p>ii. En el ítem 3.11.4.2.A.4.2 "Metodología" (folio 000212) señaló que, se realizarán mediciones de ruido ambiental durante un intervalo de 15 minutos para el periodo diurno, aclarando que, "no se realizarán actividades en horario nocturno"; sin</p>	<p>b. Con respecto al literal A.4 "Programa de monitoreo de niveles de ruido":</p> <p>i. En el Cuadro 113 "Estaciones de Monitoreo de los Niveles de Ruido" corregir las descripciones de ubicación de las estaciones de monitoreo "RA-01" y "RA-02", debiendo ser concordante con lo representado en el "Mapa de puntos de monitoreo" (Anexo 5.3 "Mapas del ITS").</p> <p>ii. En el ítem 3.11.4.2.A.4.2 "Metodología" i) aclarar si se realizarán actividades del Proyecto en horario nocturno, de ser afirmativo deberá realizar mediciones de ruido ambiental en dicho periodo, debiendo ser concordante con la información en todo el literal A.4 "Programa de monitoreo de niveles de ruido"; ii) corregir la zona de aplicación de la estación RA-02 a zona industrial considerando "Plano de Zonificación de Lima Metropolitana - Los Olivos: Áreas de Tratamiento Normativo I y II" del IMP; y, iii) en cuanto a la estación RA-01, justificar la selección de la zona de aplicación de Zona Residencial de los ECA para ruido vigentes.</p> <p>iii. En el ítem 3.11.4.2.A.5.1 "Frecuencia", en el Cuadro 115 "Frecuencia de monitoreo de la calidad de aire" y en el Cuadro 123 "Cuadro 124. Presupuesto - Etapa Constructiva, de operación y mantenimiento, y de Cierre" corregir las frecuencias de monitoreo propuestas para las estaciones RA-01 y RA-02 y considerar un monitoreo de los niveles de ruido ambiental en la etapa de cierre; asimismo, justificar las frecuencias de monitoreo propuestas, las mismas que deben de considerar la ejecución de las principales actividades más impactantes según avance de la implementación del acopio temporal de asfalto fresado.</p> <p>c. i) Precisar que remitirá a la Entidad de Fiscalización Ambiental competente los respectivos resultados (informes) de monitoreo y su frecuencia de entrega en el literal A.4 "Programa de monitoreo de niveles de ruido", referente a los monitoreos de niveles de ruido; además, ii) describir que, los resultados (informes) de los monitoreos de niveles de ruido incluirán los reportes de los análisis y ensayos (informes de ensayo del laboratorio), certificados de calibración de los equipos de monitoreo realizados por empresas acreditadas ante el INACAL, certificado de acreditación del laboratorio</p>	<p>monitoreo de la calidad de aire" (folio 0210) y el Cuadro 123 "Cronograma - Etapa Constructiva, de Operación y de Cierre" (folio 0252) corrigió las frecuencias de monitoreo propuestas (mes 1 y mes 13) para las estaciones de calidad de aire CA-01 y CA-02 y consideró un monitoreo de calidad de aire en la etapa de cierre (mes 21); igualmente, justificó las frecuencias de monitoreo propuestas, las mismas que consideraron la ejecución de las principales actividades más impactantes según avance de la implementación del acopio temporal de asfalto fresado.</p> <p>b. Con respecto al literal A.4 "Programa de monitoreo de niveles de ruido":</p> <p>i. Mediante Documentación Complementaria DC-4, en el Cuadro 113 "Estaciones de Monitoreo de los Niveles de Ruido" (pág. 0212) corrigió las descripciones de ubicación de las estaciones de monitoreo "RA-01" y "RA-02", siendo coherente con lo representado en el "Mapa de puntos de monitoreo" (Anexo 5.3 "Mapas del ITS", pág. 19, con Documentación Complementaria DC-2).</p> <p>ii. Con Documentación Complementaria DC-4, en el ítem 3.11.4.2.A.4.2 "Metodología" (folio 0212): (i) aclaró que, no se realizarán actividades en horario nocturno, no aplicando realizar mediciones de ruido ambiental en dicho periodo, siendo conforme con la información en todo el literal A.4 "Programa de monitoreo de niveles de ruido"; (ii) en el literal A.5 "Parámetros" (folio 0212) corrigió la zona de aplicación de la estación RA-02 a zona industrial; y, en ese mismo literal, iii) referente a la estación RA-01, no justificó la selección de la zona de aplicación de Zona Residencial de los ECA para ruido vigentes; sino más bien justificó la selección de la zona de aplicación de Zona Industrial, debido a su ubicación en un área colindante al noreste de un intercambio vial, siendo zonificada como I2: Industria Liviana.</p>	



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		<p>embargo, i) en el Cuadro 114 "Parámetros y Estándar de comparación" (folio 000212) detalló la comparación de las mediciones de ruido ambiental en horario nocturno para zona de aplicación residencial de los Estándares de Calidad Ambiental (en adelante, <b>ECA</b>) para ruido vigentes<sup>95</sup>; ii) en el ítem A.5 "Parámetros" (folio 000212) manifestó que, para la estación RA-02 consideró como la <u>zona de aplicación, la Zona Residencial</u>, debido a su cercanía al <u>centro poblado Guadalupito Alto</u>; no obstante, de acuerdo con la revisión de la página web del Instituto Metropolitano de Planificación (IMP), la Zonificación del Uso del Suelo que le corresponde a la estación RA-02 es la "Industria Liviana - I2" (zona industrial)<sup>96</sup>; iii) respecto a la ubicación de la estación RA-01, omitió justificar técnicamente la selección de la zona de aplicación Zona Residencial de los ECA para ruido vigentes para la estación RA-01. Por lo que, existen incongruencias y omisión de información, que no permiten conocer el horario de medición y la zona de aplicación para los monitoreos de los niveles de ruido ambiental en las estaciones RA-01 y RA-02.</p> <p>iii. En el ítem 3.11.4.2.A.5.1 "Frecuencia" (folios 000212-000213) señaló que, el monitoreo de la calidad de ruido en las estaciones RA-01 y RA-02 se realizará con una frecuencia <u>anual</u> durante las actividades más impactantes del proyecto a llevarse a cabo durante las etapas de construcción, y operación y mantenimiento, mientras que, en el Cuadro 115 "Frecuencia de monitoreo de la calidad de aire"<sup>97</sup> (folio 0000213) se evidenció que dicho monitoreo se realizará en el <u>mes 2</u> (etapa de construcción) y <u>mes 13</u> (etapa de operación y mantenimiento) y en el Cuadro 123 "Cuadro 124. Presupuesto - Etapa Constructiva, de operación y mantenimiento, y de Cierre" (folio 000253) mencionó que la frecuencia de monitoreo de calidad de aire se llevará a cabo en el <u>mes 1</u> (etapa de construcción) y <u>mes 13</u> (etapa de operación y mantenimiento). No obstante, i) existe incongruencia respecto a los meses donde se realizarán las actividades más impactantes del</p>	<p>(ante el INACAL), cadenas de custodia, reporte de QA/QC de los ensayos realizados y/o reporte de incidencias durante el desarrollo del monitoreo; asimismo, iii) complementar en el ítem 3.11.4.2.A.3.5 "Tipo y periodo de reportes" que, los resultados (informes) de los monitoreos de calidad de aire incluirán los certificados de calibración de los equipos de monitoreo realizados por empresas acreditadas ante el INACAL, certificado de acreditación del laboratorio (ante el INACAL), cadenas de custodia, reporte de QA/QC de los ensayos realizados y/o reporte de incidencias durante el desarrollo del monitoreo.</p> <p>d. En el ítem 3.11.4.2.A.3.1 "Ubicación de estaciones de monitoreo" corregir la mención del Anexo 6.1, y precisar "Anexo 5.3 Mapas del ITS", en el literal A.4 "Programa de monitoreo de niveles de ruido". Igualmente, actualizar el "Mapa de puntos de monitoreo" con la ubicación de las estaciones de monitoreo de calidad de aire y ruido ambiental (considerando la subsanación de las observaciones de los literales a.i) y b.i)). Dicho mapa debe tener una escala adecuada e incluir la ubicación de las estaciones de monitoreo en coordenadas UTM WGS-84, zona UTM.</p>	<p>iii. Mediante Documentación Complementaria DC-4, en el ítem 3.11.4.2.A.5.1 "Frecuencia" (folio 0213), el Cuadro 115 "Frecuencia de monitoreo de los niveles de ruido" (folio 0213) y el Cuadro 123 "Cronograma – Etapa Constructiva, de Operación y de Cierre" (folio 0252) corrigió las frecuencias de monitoreo propuestas (mes 1 y mes 13) para las estaciones de niveles de ruido RA-01 y RA-02 y consideró un monitoreo de calidad de aire en la etapa de cierre (mes 21); igualmente, justificó las frecuencias de monitoreo propuestas, las mismas que consideraron la ejecución de las principales actividades más impactantes según avance de la implementación del acopio temporal de asfalto fresado. .</p> <p>c. Con Documentación Complementaria DC-4, en el ítem 3.11.4.2.A.5.2 "Tipo y periodo de reportes" (folio 0214) del literal A.4 "Programa de monitoreo de niveles de ruido": i) precisó que remitirá a la Entidad de Fiscalización Ambiental competente los resultados de los monitoreos respectivos y su frecuencia de entrega será a más tardar el último día hábil del mes siguiente a la fecha de vencimiento de cada periodo de monitoreo, conforme lo establecido en el artículo 61 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes; también, ii) describió que, los resultados se presentarán a través de informes de monitoreo de niveles de ruido, que incluirán los reportes de los análisis y ensayos (informes de ensayo del laboratorio), certificados de calibración de los equipos de monitoreo realizados por empresas acreditadas ante el INACAL, certificado de acreditación del laboratorio (ante el INACAL), cadenas de custodia, reporte de QA/QC de los ensayos realizados y/o reporte de incidencias durante el desarrollo del monitoreo; además, iii) complementó en el ítem 3.11.4.2.A.3.5 "Tipo y periodo de reportes" (folios 0211-0212) que, los resultados se presentarán a través de</p>	

<sup>95</sup> Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, Aprueban el Reglamento de Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido.

<sup>96</sup> Título de plano: "Plano de Zonificación de Lima Metropolitana - Los Olivos: Áreas de Tratamiento Normativo I y II", con fecha de elaboración: Febrero 2024 y ubicación en sitio web: [https://portal.imp.gob.pe/Recursos/Planos%20de%20Zonificaci%C3%B3n%202024/Web\\_Los%20Olivos%20Zonificaci%C3%B3n%202024.pdf](https://portal.imp.gob.pe/Recursos/Planos%20de%20Zonificaci%C3%B3n%202024/Web_Los%20Olivos%20Zonificaci%C3%B3n%202024.pdf)

<sup>97</sup> Existe error material, toda vez que, el título del Cuadro 115 debe decir: "Frecuencia de monitoreo de los niveles de ruido ambiental".



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Table with 5 columns: N°, UBICACIÓN, SUSTENTO, OBSERVACIÓN, SUBSANACIÓN, ESTADO. The SUSTENTO column contains detailed project information and compliance issues. The OBSERVACIÓN column is currently empty. The SUBSANACIÓN column contains corrective actions and a statement that the observation has been resolved.



N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		<p>critérios de selección de las estaciones de monitoreo de calidad de aire y niveles de ruido ambiental están observados (en los literales a.i) y b.i), respectivamente), corresponde actualizar el "Mapa de puntos de monitoreo" (Anexo 5.3 "Mapas del ITS", folio 000353), con la ubicación de las estaciones de monitoreo de la calidad del aire y ruido ambiental, definitivas.</p>			
13.	<p>Capítulo 3 "Ampliación del Proyecto Vías Nuevas de Lima"</p> <p>Ítem 3.11 Estrategia de manejo ambiental</p> <p>Ítem 3.11.4. "Plan de Contingencias" (folios 000213-000213)</p>	<p><b>Plan de Contingencias</b> Se advierte que el Titular:</p> <p>a. Omitió describir las medidas de contingencia (antes, durante y después de ocurrido el evento) de riesgos de origen antropogénico (incluido el riesgo identificado "Alteración de la calidad del suelo por derrame de efluentes domésticos" (R-03)) y natural en el literal A.3 "Descripción de acciones de emergencia".</p> <p>b. En el subtítulo "Derrames o fugas de materiales peligrosos" (folios 000223-000227):</p> <p>i. Señaló como objetivos, el de asegurar la respuesta ante derrames de combustibles, lubricantes o elementos transportados por las unidades del Contratista y/o terceros, en las instalaciones o alrededores de la Concesión, originadas por accidentes automovilísticos o desperfectos en las unidades; sin embargo, también, describió medidas antes, durante y después de un derrame de residuos dentro y fuera de las instalaciones de Rutas de Lima; por lo que, omitió diferenciar las medidas de contingencia para los riesgos identificados "Alteración de la calidad del suelo por derrame de combustible" (R-01) y "Alteración de la calidad del suelo por derrame de residuos sólidos" (R-02) (Cuadro 99 "Matriz de identificación de impactos y riesgos ambientales del ITS", folios 000158-000160).</p> <p>ii. Manifestó como una medida después de derrames de hidrocarburos y aceites que, realizará un muestreo como control de medida, posterior a las actividades de atención del evento y/o restauración; no obstante: omitió señalar que luego de aplicar esas medidas de recuperación, registrará las coordenadas de ubicación de las</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. En el literal A.3 "Descripción de acciones de emergencia" describir las medidas a ejecutar antes, durante y después de la ocurrencia de los riesgos de origen antropogénico (incluido el riesgo identificado "Alteración de la calidad del suelo por derrame de efluentes domésticos" (R-03)) y natural, que se identifiquen de la subsanación de la Observación N° 7.</p> <p>b. En el subtítulo "Derrames o fugas de materiales peligrosos":</p> <p>i. Diferenciar las medidas de contingencia para los riesgos identificados "Alteración de la calidad del suelo por derrame de combustible" y "Alteración de la calidad del suelo por derrame de residuos sólidos", debiendo separar aquellas medidas de contingencia del riesgo "Alteración de la calidad del suelo por derrame de residuos sólidos" en otro subtítulo.</p> <p>ii. Complementar lo descrito con respecto al muestreo de calidad de suelo después de ocurrido el evento, señalando que luego de aplicar las medidas de recuperación de la calidad de suelo, registrará las coordenadas de ubicación de las estaciones de muestreo y señalar que realizará la evaluación de los parámetros de acuerdo a la sustancia derramada y que los comparará con los valores de los ECA o nivel de fondo para suelo que serán utilizados para verificar la calidad del factor ambiental, conforme con el uso de suelo correspondiente<sup>102</sup>, e indicará que la frecuencia de seguimiento de los post-monitoreos de calidad de suelo será hasta que los resultados de la remediación se encuentren dentro de los valores de los estándares o niveles de fondo señalados; y, mencionar que presentará los resultados de los</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:</p> <p>a. En el literal A.3 "Descripción de acciones de emergencia" (folios 0215-0228) describió las medidas a ejecutar antes, durante y después de la ocurrencia de los riesgos de origen antropogénico (incluido el riesgo identificado "Alteración de la calidad del suelo por derrame de efluentes domésticos" (R-03) vinculado con el evento "Derrames de residuos sólidos y efluentes domésticos") y natural, que se identifiquen de la subsanación de la Observación N° 7.</p> <p>b. En el subtítulo "Derrames o fugas de materiales peligrosos":</p> <p>i. Diferenció las medidas de contingencia para los riesgos identificados "Alteración de la calidad del suelo por derrame de combustible y/o materiales peligrosos" vinculado con el evento "Derrames o fugas de materiales peligrosos" (folios 0222-0225) y "Alteración de la calidad del suelo por derrame de residuos sólidos" asociado con el evento "Derrames de residuos sólidos y efluentes domésticos" (folios 0226-0227), separando aquellas medidas de contingencia del riesgo "Alteración de la calidad del suelo por derrame de residuos sólidos" en otro subtítulo "Derrames de residuos sólidos y efluentes domésticos" (folios 0226-0227).</p> <p>ii. Complementó lo descrito con respecto al muestreo de calidad de suelo después de ocurrido el evento (folio 0225), indicando que luego de aplicar las medidas de</p>	Absuelta

<sup>102</sup> Considerar los ECA-Suelo establecidos mediante el Decreto Supremo N° 011-2017-MINAM.



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		estaciones de muestreo <sup>100</sup> ; no manifestó que evaluará los parámetros de acuerdo a la sustancia derramada y que los comparará con los valores de los ECA o nivel de fondo para suelo que serán utilizados para verificar la calidad del factor ambiental; tampoco indicó que la frecuencia de seguimiento de los post-monitoreos de calidad de suelo será hasta que los resultados de la remediación se encuentren dentro de los valores de los ECA o nivel de fondo para suelo que serán utilizados para verificar la calidad de suelo <sup>101</sup> ; y no mencionó que presentará los resultados de los referidos monitoreos a la Entidad de Fiscalización Ambiental competente.	referidos monitoreos a la Entidad de Fiscalización Ambiental competente.	recuperación de la calidad de suelo, registrará las coordenadas de ubicación de las estaciones de muestreo <sup>103</sup> y señaló que realizará la evaluación de los parámetros de acuerdo a la sustancia derramada y que los comparará con los valores de los ECA vigentes o nivel de fondo para suelo que serán utilizados para verificar la calidad del factor ambiental, conforme con el uso de suelo correspondiente, y precisó que la frecuencia de seguimiento de los post-monitoreos de calidad de suelo será hasta que los resultados de la remediación se encuentren dentro de los valores de los ECA vigentes o niveles de fondo señalados; y, mencionó que remitirá los resultados de los referidos monitoreos a la Entidad de Fiscalización Ambiental competente.	
				Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.	
14.	<p>Capítulo 3 "Ampliación del Proyecto Vías Nuevas de Lima"</p> <p>Ítem 3.11 Estrategia de manejo ambiental</p> <p>Ítem 3.11.4.4 "Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos y Líquidos" (folios 000234-000245)</p>	<p><b>Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos</b></p> <p>Se advierte que el Titular:</p> <p>a. En el ítem 3.11.4.4 "Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos y Líquidos" (folio 000234) señaló que, el presente plan se basará en el cumplimiento de la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos "Ley N° 1278", y su modificatoria y su Reglamento (Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM); sin embargo, i) referenció erradamente el tipo de norma que aprobó la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos, siendo lo correcto "Decreto Legislativo"; ii) omitió pluralizar el término "su modificatoria", considerando, por ejemplo, que el "Decreto Legislativo N° 1501" no es la única norma que modifica al Decreto Legislativo N° 1278; así como, iii) omitió precisar para el "Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM" que, cumplirá con sus modificatorias, siendo una de ellas, por ejemplo, el Decreto Supremo N° 001-2022-MINAM, Decreto Supremo que modifica el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1278, Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos aprobado mediante Decreto</p>	<p>Se requiere que el Titular:</p> <p>a. En el ítem 3.11.4.4 "Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos y Líquidos": i) Corregir la referencia del tipo de norma que aprobó la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos; ii) pluralizar el término "su modificatoria", para resaltar que cumplirá con las modificatorias del Decreto Legislativo N° 1278; iii) precisar para la mención del "Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM" que, cumplirá con sus modificatorias y que cumplirá con la Resolución Ministerial N° 089-2023-MINAM, que aprobó el Contenido Mínimo del Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos No Municipales.</p> <p>b. Restructurar el ítem 3.11.4.4 "Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos y Líquidos" conforme la estructura del plan de minimización y manejo de residuos sólidos no municipales, aprobado con Resolución Ministerial N° 089-2023-MINAM conforme a la imprecisión y omisión advertidas.</p>	<p>Mediante Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular:</p> <p>a. En el literal A "Introducción" (folio 0230) del ítem 3.11.4.4 "Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos y Líquidos": i) corrigió la referencia del tipo de norma (Decreto Legislativo) que aprobó la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos; ii) pluralizó el término "su modificatoria", para resaltar que cumplirá con las modificatorias del Decreto Legislativo N° 1278; iii) precisó para la mención del "Decreto Supremo N° 014-2017-MINAM" que, cumplirá con sus modificatorias y que cumplirá con la Resolución Ministerial N° 089-2023-MINAM, que aprobó el Contenido Mínimo del Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos No Municipales.</p> <p>b. Restructuró el ítem 3.11.4.4 "Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos y</p>	Absuelta

<sup>100</sup> Punto 1, se tomará una muestra en el área contaminada en el lugar donde ocurrió el evento, y Punto 2, se tomará una muestra de control en un área cercana al lugar donde ocurrió el evento.

<sup>101</sup> Considerar los ECA para suelo establecidos mediante el Decreto Supremo N° 011-2017-MINAM.

<sup>103</sup> Primer punto de muestreo en la zona donde se genere la contingencia y un punto de control en el área cercana a donde ocurrió el evento.



N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		<p>Supremo N° 014-2017-MINAM (en adelante, <b>RLGIRS</b>), y que cumplirá con la Resolución Ministerial N° 089-2023-MINAM, que aprobó el Contenido Mínimo del Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos No Municipales.</p> <p>b. En el ítem 3.11.4.4 "Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos y Líquidos" (folio 000234) describió las operaciones de manejo de residuos sólidos: "segregación en la fuente"; "almacenamiento"; "recolección"; "valorización", "comercialización y/o donación"; "transporte"; "tratamiento"; "transferencia"; y "disposición final"; sin embargo, la operación "transferencia" no forma parte del "Contenido Mínimo del Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos No Municipales" (Resolución Ministerial N° 089-2023-MINAM); además, omitió describir la operación de "acondicionamiento". Por lo que, el plan en cuestión contiene errores y está incompleto.</p> <p>c. En el subtítulo "Almacenamiento Central" (folio 000239) señaló que, el almacén central se ubica en las afueras del Taller de Punta Negra (Tramo Sur); no obstante, omitió precisar la ubicación (mediante coordenadas UTM, datum WGS 84 y zona UTM) del punto de almacenamiento central y, tampoco describió el procedimiento y frecuencia de recolección externa de residuos sólidos desde el punto de almacenamiento central hasta la disposición final.</p> <p>d. No precisó si como parte del desarrollo de las actividades del Proyecto de ITS, se generarán residuos de tipo Neumáticos Fuera de Uso (NFU) (de acuerdo con el "Decreto Supremo que aprueba el Régimen Especial de Gestión y Manejo de Neumáticos Fuera de Uso"<sup>104</sup>).</p> <p>e. En el literal E.2 "Material de descarte" (folio 000238) precisó que, durante el desarrollo de las actividades propuestas para el proyecto, no se contempla la</p>	<p>c. En el subtítulo "Almacenamiento Central" precisar la ubicación (coordenadas Datum WGS84) del punto de almacenamiento central, y, este último, de haber sido aprobado a través de uno de sus IGA, deberá indicar la Resolución Directoral o el documento que lo aprobó; asimismo, describir el procedimiento y frecuencia de recolección externa de residuos sólidos desde el punto de almacenamiento central hasta la disposición final.</p> <p>d. Precisar si como parte del desarrollo de las actividades del Proyecto de ITS, se generarán residuos de tipo NFU (de acuerdo con el "Decreto Supremo que aprueba el Régimen Especial de Gestión y Manejo de Neumáticos Fuera de Uso"<sup>105</sup>). En caso se generen residuos de tipo NFU, describir su manejo conforme al Decreto Supremo N° 024-2021-MINAM.</p> <p>e. En el literal E.2 "Material de descarte" corregir la incoherencia de información respecto a qué si el material asfáltico fresado será manejado o no como material de descarte. Asimismo, precisar en qué consiste el reúso del 100% del asfalto fresado acopiado de manera temporal en el área auxiliar, debiendo estar acorde con la normativa en materia de residuos sólidos.</p>	<p>Líquidos" acorde con la estructura del plan de minimización y manejo de residuos sólidos no municipales, aprobado con Resolución Ministerial N° 089-2023-MINAM; donde la operación "transferencia" la reemplazó por la operación "Acondicionamiento de los residuos sólidos" (literal F.7, folio 0238) y respecto a la operación de "acondicionamiento" la describió manifestando que, no aplica para el presente plan de residuos.</p> <p>c. En el subtítulo "Almacenamiento Central" (folios 0235-0236) precisó la ubicación (coordenadas UTM Datum WGS84) del punto de almacenamiento central, y, este último, al haber sido aprobado a través de uno de sus IGA, indicó la Resolución Directoral N° 495-2013-MTC/16; también, describió el procedimiento y frecuencia de recolección externa de residuos sólidos desde el punto de almacenamiento central hasta la disposición final (cada mes y medio).</p> <p>d. En el literal E.3 "Régimen especial de gestión de residuos sólidos de bienes priorizados" (folio 0234) precisó que, no se contempla la generación de neumáticos fuera de uso (NFU) durante el desarrollo de las actividades del Proyecto de ITS.</p> <p>e. En el literal E.2 "Material de descarte" (folio 0234) corrigió la discordancia de información referente a qué si el material asfáltico fresado será manejado o no como material de descarte, señalando que, durante el desarrollo de las actividades propuestas para el proyecto no se contempla la generación de material de descarte, y en el ítem 3.2 "Objetivos Específicos" (folio 0046) retirando uno de sus dos (02) objetivos específicos del Proyecto de</p>	

<sup>104</sup> Decreto Supremo N° 024-2021-MINAM. "Decreto Supremo que aprueba el Régimen Especial de Gestión y Manejo de neumáticos fuera de Uso".  
"Artículo 24.- Obligaciones del generador

(...)  
24.3 En caso los generadores no municipales requieran o cuenten con Estudio Ambiental o Instrumento de Gestión Ambiental complementario al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), deben incluir en el Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos la gestión y manejo de los NFU generados en el desarrollo de sus actividades. Asimismo, deben reportar, a través del SIGERSOL, la Declaración Anual de Manejo de Residuos Sólidos que incluye la información referida a los NFU generados.  
(...)"

<sup>105</sup> Decreto Supremo N° 024-2021-MINAM. "Decreto Supremo que aprueba el Régimen Especial de Gestión y Manejo de neumáticos fuera de Uso".  
"Artículo 24.- Obligaciones del generador

(...)  
24.3 En caso los generadores no municipales requieran o cuenten con Estudio Ambiental o Instrumento de Gestión Ambiental complementario al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), deben incluir en el Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos la gestión y manejo de los NFU generados en el desarrollo de sus actividades. Asimismo, deben reportar, a través del SIGERSOL, la Declaración Anual de Manejo de Residuos Sólidos que incluye la información referida a los NFU generados.  
(...)"



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		generación de material de descarte; no obstante, existe una discordancia de información con los objetivos específicos del Proyecto de ITS donde manifestó que, el material asfáltico fresado será manejado como material de descarte. Además, en ese mismo literal E.2 declaró que, el 100% del asfalto fresado acopiado de manera temporal en el área auxiliar, será trasladado por volquetes para su reúso; sin embargo, no aclaró en qué consiste dicho reúso, el cual se desconoce si está acorde con la normativa en materia de residuos sólidos.		ITS donde manifestó que, el material asfáltico fresado será manejado como material de descarte. Además, retiró la precisión sobre el reúso del 100% del asfalto fresado acopiado de manera temporal en el área auxiliar, estando acorde con la normativa en materia de residuos sólidos.  Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.	
15.	Capítulo III "Ampliación del proyecto Vías Nuevas de Lima"  Ítem 3.11. "Estrategia de Manejo Ambiental"  Ítem 3.11.4.1 "Plan de Manejo Ambiental"  (folio 000196)	<b>Medio Social</b> De la evaluación a la estrategia de manejo ambiental, se advierte lo siguiente:  En el ítem 3.11.4.1 "Plan de Manejo Ambiental" (folio 000196), literal a. "Programa de Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas", Cuadro 108: "Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas en el medio socio económico", los indicadores ambientales están directamente relacionados con la cantidad de trabajadores en el Proyecto de ITS, esto difiere con el título Economía: "Oportunidad de generación de empleo local", donde se indicó que "la mayoría de trabajadores que laborarán para el proyecto, actualmente se encuentran laborando para la concesionaria". En esa misma línea, en el ítem 3.8 "Recursos e insumos a requerirse para complementar el proyecto" (folio 00063) e ítem 3.8.7 "Mano de obra" se indicó en el Cuadro 25: "Mano de obra para el acopio temporal de asfalto fresado", que la cantidad de trabajadores para la etapa de operación y mantenimiento, es de un (01) solo trabajador, siendo una cantidad no representativa y no pudiendo ser utilizada como indicador para mostrar el cumplimiento de las medidas del Cuadro 108 precitado.	Se requiere al Titular, presentar la información en el ítem 3.11.4.1 "Plan de Manejo Ambiental" del Cuadro 108: "Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas en el medio socio económico", incorporando indicadores que puedan ser medibles y no relacionados con la contratación de mano de obra por no ser representativo, sino, considerando incluir la siguiente información relacionada con: número de transportistas que acceden a la zona de acopio concientizados para el cuidado del ambiente, número de convocatorias con las autoridades locales para la contratación de mano de obra local, número de reuniones con los representantes locales para la coordinación de la convocatoria y ejecución del Proyecto, entre otros.	Mediante Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular presentó el ítem 3.11.4.1 "Plan de Manejo Ambiental", Cuadro N° 108 "Medidas preventivas, mitigadoras y correctivas en el medio socio económico" (folio 0195) incorporando indicadores medibles relacionándolo a la cantidad de trabajadores que se actualizó del Cuadro 25. "Mano de Obra para el Acopio Temporal de Asfalto fresado" (folio 75), referido al número de eventos, número de evaluaciones realizadas / trabajadores contratados y número de actividades de comunicación con trabajadores, teniendo una frecuencia mensual durante los 21 meses de ejecución del ITS.  Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.	Absuelta
<b>PLAN DE ABANDONO Y CIERRE</b>					
16.	Capítulo 3 "Ampliación del Proyecto Vías Nuevas de Lima"  Ítem 3.11 Estrategia de manejo ambiental  Ítem 3.11.4.6 "Plan de Cierre" (folios 000250-000251)	<b>Plan de Cierre</b> Se advierte que el Titular, en el ítem 3.11.4.6 "Plan de Cierre" (folios 000250-000251) omitió presentar las medidas de cierre para el acceso provisional.	Se requiere que el Titular, en el ítem 3.11.4.6 "Plan de Cierre" presentar las medidas de cierre para el acceso provisional.	Mediante Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular en el subtítulo "Reposición de sardinel demolido" (folio 0247) del ítem 3.11.4.6 "Plan de Cierre" presentó las medidas de cierre para el acceso provisional.  Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.	Absuelta
<b>PRESUPUESTO Y CRONOGRAMA</b>					



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
 "Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
17.	Capítulo 3 <i>"Ampliación del Proyecto Vías Nuevas de Lima"</i>  Ítem 3.11 <i>Estrategia de manejo ambiental</i>  Ítem 3.11.5 <i>"Presupuesto y Cronograma"</i> (folios 000251-000254)	<b>Cronograma y presupuesto de implementación</b>  Los planes, programas y medidas de manejo ambiental fueron observados en el presente informe, por lo cual es necesario que el Titular actualice tanto el Cuadro 122 <i>"Presupuesto – Etapa Constructiva, de operación y mantenimiento, y de Cierre"</i> (folios 000251-000252) como el Cuadro 123 <i>"Cuadro 124. Presupuesto - Etapa Constructiva, de operación y mantenimiento, y de Cierre"</i> (folios 000253-000254) de la Estrategia de Manejo Ambiental (EMA). Además, de la revisión de los cuadros antes mencionados, se verificó que no presentó el presupuesto de la EMA por etapa del Proyecto de ITS, y existe un error material con el título del Cuadro 123, siendo lo correcto: <i>"Cronograma – Etapa Constructiva, de operación y mantenimiento, y de Cierre"</i> .	Se requiere al Titular, conforme a la atención de las observaciones de los planes, programas y medidas de manejo ambiental, actualizar el Cuadro 122 <i>"Presupuesto – Etapa Constructiva, de operación y mantenimiento, y de Cierre"</i> y el Cuadro 123 <i>"Cuadro 124. Presupuesto - Etapa Constructiva, de operación y mantenimiento, y de Cierre"</i> de la EMA (considerar para el Cuadro 123, corregir su título a: <i>"Cronograma – Etapa Constructiva, de operación y mantenimiento, y de Cierre"</i> ), en lo que respecta a los planes, programas y medidas de manejo, sus costos y meses de ejecución en el Proyecto de ITS. Asimismo, deberá presentar el cronograma y presupuesto de la EMA por etapa del Proyecto de ITS (construcción, operación y mantenimiento y cierre), los cuales deberán estar sincronizados con las actividades del Proyecto de ITS (precisando el periodo de duración de cada etapa), en caso corresponda; así como los costos totales de la implementación de otros planes y/o programas nuevos, establecidos a partir de las observaciones formuladas en el presente informe, de corresponder.	Mediante Documentación Complementaria DC-4 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular acorde con la atención de las observaciones de los planes, programas y medidas de manejo ambiental, actualizó el Cuadro 122 <i>"Presupuesto – Etapa Constructiva, de Operación y de Cierre"</i> (folios 0249-0251) y el Cuadro 123 <i>"Cronograma - Etapa Constructiva, de Operación y de Cierre"</i> (folios 0252-0253) de la EMA (consideró para el Cuadro 123, corregir su título como lo antes señalado), en lo que respecta a los planes, programas y medidas de manejo, sus costos y meses de ejecución en el Proyecto de ITS. También, presentó el cronograma y presupuesto de la EMA por etapa del Proyecto de ITS (construcción, operación y cierre), los cuales están sincronizados con las actividades del Proyecto de ITS (precisando el periodo de duración de cada etapa); asimismo, no presentó los costos totales de la implementación de otros planes y/o programas nuevos, debido a que estos no fueron establecidos a partir de las observaciones formuladas en el presente informe.  Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.	Absuelta
		<b>CARTOGRAFÍA</b>			
18.	Capítulo 3 <i>"Descripción del proyecto"</i> Ítem 3.4 <i>"Ubicación"</i> <i>"Área y perímetro"</i> (folio 50)  Anexo 6 <i>"Ficha de caracterización ambiental"</i> (folio 372)  Anexo 5.3 <i>"Mapas del ITS"</i> (folio 335)	<b>Cartografía</b>  Se advierte que el Titular, en el ítem <i>"área y perímetro"</i> (folio 50) indicó que el área total de la intervención es de 1 553.25 m <sup>2</sup> , el área de acopio es 1 186.48 m <sup>2</sup> y 366.77 m <sup>2</sup> corresponde al área del acceso; sin embargo, se verificó mediante la cuantificación de la información cartográfica editable (shapefile) de los componentes del Proyecto de ITS presentados que, el área de intervención es 1 629.75 m <sup>2</sup> , el área de acceso es 360.38 m <sup>2</sup> y el área de acopio es 1 198.23 m <sup>2</sup> , existiendo incongruencia de la información. De igual forma se refleja la incongruencia de las áreas mencionadas en la ficha de caracterización del Anexo 6. Por otro lado, se constató que las coordenadas precisadas en el Anexo 6 <i>"Ficha de caracterización del área de acopio"</i> (folio 372) no se ajustan al polígono (shapefile) presentado del mismo componente.  Asimismo, en el anexo 5.3-Mapas del ITS (folio 335), se evidencia que las capas representadas en los mapas temáticos del presente anexo no detallan la fuente completa utilizada para la elaboración de dichos mapas contenida en el membrete conforme a lo establecido a la Resolución Jefatural N° 055-2016-SENACE/J <i>"Manual de</i>	Se requiere al Titular, corregir el área de intervención, área de acopio y área de acceso sea congruente con la información cartográfica editable (shapefile) y los ítems donde se detallan las áreas mencionadas. Asimismo, corregir las coordenadas detalladas en la ficha de caracterización correspondiente al componente área de acopio se ajusten al polígono (shapefile) presentado y añadir la zona UTM en la que se ubican las coordenadas de los componentes mencionados en la ficha de caracterización.  Además, completar la fuente de información de los mapas contenida en el membrete, que incluya a la totalidad de capas representadas en los mapas de acuerdo con la Resolución Jefatural N° 055-2016-SENACE/J <i>"Manual de estudios ambientales cuya evaluación está a cargo del SENACE"</i> .	Mediante Documentación Complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00197-2024, el Titular corrigió el área de intervención, el área de acopio y el área de acceso los cuales son congruentes con la información cartográfica editable (shapefile). De igual forma corrigió las coordenadas detalladas en la ficha de caracterización correspondiente al componente área de acopio las cuales se ajustan a su polígono (shapefile) correspondiente y añadió la zona UTM en la que se ubican los componentes detallados.  Además, se completó la fuente de información de los mapas los cuales incluyen la totalidad de las capas representadas en los mismos, de acuerdo con la Resolución Jefatural N° 055-2016-SENACE/J que aprobó el <i>"Manual de estudios ambientales cuya evaluación está a cargo del SENACE"</i> .  Por lo expuesto, la observación ha sido absuelta.	Absuelta



PERÚ

Ministerio  
del Ambiente

Servicio Nacional de Certificación  
Ambiental para las Inversiones  
Sostenibles

Dirección de Evaluación  
Ambiental para Proyectos de  
Infraestructura

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"*  
*"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	ESTADO
		estudios ambientales cuya evaluación está a cargo del SENACE".			