Firmado Digitalmente por: ATO RODRIGUEZ Claudia Silvana FAU 20131379944 hard
Razón: Soy el Autor del Documento
Ubicación: Lima - Lima
Fecha: 06/03/2025 18:38:19

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 06 de Marzo del 2025

INFORME N° 0569-2025-MTC/16.02

A : **MILAGROS DEL PILAR VERASTEGUI SALAZAR**
DIRECTORA GENERAL DE ASUNTOS AMBIENTALES

De : **CLAUDIA SILVANA ATO RODRIGUEZ**
DIRECTORA DE EVALUACION AMBIENTAL

Asunto : Sustento de conformidad a la Ficha Técnica Socio Ambiental (FITSA) de la IOARR denominada: *Renovación de Puente; en el(la) camino vecinal ruta AN - 639 (Puente Salvia): tramo limite provincial (KM 4+300) - Piña - Macuash - Rayan - Wicayayoc - Pirushto (KM 17+262) - EMP. AN -107, distrito de Chacas, provincia Asunción, departamento Ancash,* con código único de inversiones N° 2640841.

Referencia : a) Formulario N° 001/16 (HR N° T-486921-2024)
b) Oficio Nº 452-2024-MPA/A (HR N° E-568576-2024)
c) Oficio Nº 005-2025-MPA/A (**HR N° T-486921-2024**)

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, para manifestarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

1.1. Mediante Formulario N°001/16, con HR N° T-486921-2024, de fecha 04 de octubre de 2024, la Municipalidad Provincial de Asunción (en adelante, **Titular**) remitió a la Dirección General de Asuntos Ambientales (**DGAAM**) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (**MTC**), la Ficha Técnica Socio Ambiental (**FITSA**) de la Inversión de Optimización, de Ampliación Marginal, de Rehabilitación y de Reposición (**IOARR**) señalada en el asunto, para la evaluación correspondiente.

1.2. Mediante Oficio N° 3728-2024-MTC/16, con HR N° T-486921-2024, de fecha 13 de noviembre de 2024, la DGAAM remitió al titular el Informe N° 2852-2024-MTC/16.02, el cual concluyó que, como producto de la evaluación realizada a la FITSA, se hallaron catorce (14) observaciones; para lo cual, se le otorgó un plazo de diez (10) días hábiles para su atención.

1.3. Mediante Oficio Nº 452-2024-MPA/A, con HR N° E-568576-2024 de fecha 21 de noviembre de 2024, el titular remitió a la DGAAM del MTC, el levantamiento de observaciones a la FITSA, para la evaluación correspondiente.

1.4. Mediante Oficio N° 4279-2024-MTC/16, de fecha 26 de diciembre de 2024, la DGAAM remitió al titular el Informe N° 3301-2024- MTC/16.02, el cual concluyó que, como producto de la evaluación realizada a la FITSA, se hallaron diez (10) observaciones persistentes; para lo cual, se le otorgó un plazo de diez (10) días hábiles para su atención.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

1.5. Mediante Oficio Nº 005-2025-MPA/A, con HR N°E-015509-2025 de fecha 13 de enero de 2025, acumulada a la **HR N° T-486921-2024,** el titular remitió a la DGAAM del MTC, información complementaria al levantamiento de observaciones a la FITSA, para la evaluación correspondiente.

II. BASE LEGAL:

SOBRE LAS COMPETENCIAS DE LA DGAAM Y LA DEA

2.1. De acuerdo con el principio de legalidad contenido en el numeral 1.1 del Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, *Ley del Procedimiento Administrativo General* **(TUO de la LPAG)**, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, las autoridades administrativas deben actuar dentro de las facultades atribuidas con respeto a la Constitución y la Ley.

2.2. Mediante la Ley N° 29370, *Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones,* se establece el ámbito de competencias, funciones y estructura orgánica básica del MTC, cuya reglamentación se encuentra establecida en la Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01 que aprobó el Texto Integrado actualizado de su Reglamento (en adelante, **ROF del MTC**).

2.3. En esa línea, el artículo 134 del ROF del MTC, estipula que la DGAAM es el órgano de línea con autoridad técnica normativo a nivel nacional que ejerce la autoridad ambiental en el sector transportes responsable de implementar acciones en el marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental para promover el desarrollo sostenible de las actividades y proyectos de infraestructura y servicios de transportes, en concordancia con las políticas nacionales sectoriales y la Política Nacional del Ambiente.

2.4. Asimismo, conforme al artículo 135 del ROF del MTC, la DGAAM tiene la función de aprobar los instrumentos de gestión ambiental de los proyectos de infraestructura y servicios de transporte. Finalmente, concordante a ello, el artículo 140 del mismo ROF señala que la Dirección de Evaluación Ambiental (en adelante, **DEA**) tiene por función evaluar los estudios ambientales, instrumentos de gestión ambiental y otros en materia ambiental y de cambio climático, así como proponer su aprobación, actualización, modificación o recategorización, en el marco de la normatividad vigente.

SOBRE LA FITSA DEL SECTOR TRANSPORTE

2.5. De conformidad con el artículo 11° del *Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transportes* (en adelante, **RPAST**) aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, modificado por el artículo 1 del Decreto Supremo Nº 008-2019-MTC, refiere lo siguiente:

> ***Artículo 11.- De los proyectos de inversión, actividades y servicios del Sector Transporte no sujetos al SEIA***
> *11.1. Los **titulares** de proyectos de inversión, actividades y servicios del Sector Transportes que no están sujetos al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental–SEIA, no están obligados a gestionar la certificación*

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

*ambiental; sin embargo, deben cumplir con las normas generales emitidas para el manejo de residuos sólidos, aguas, efluentes, emisiones, ruidos, suelos, conservación del patrimonio natural y cultural, zonificación, construcción y otros que pudieran corresponder, así como aplicar las medidas de prevención, mitigación, remediación y compensación ambiental, que resulten acordes a su nivel de incidencia sobre el ambiente y en cumplimiento al principio de responsabilidad ambiental; asimismo, deben presentar una Ficha Técnica Socio Ambiental (**FITSA**).*

*11.2 La **FITSA** es un instrumento de gestión ambiental complementario al SEIA de carácter preventivo que aplica para proyectos de inversión, actividades y servicios de competencia del Sector Transportes que no están sujetos al SEIA. Los proyectos, actividades y servicios que se encuentren en dicha condición, y se ubiquen dentro de un Área Natural Protegida o Zona de Amortiguamiento deben hacer la consulta ante el MINAM sobre la pertinencia de desarrollar una **FITSA**.*

*11.3 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa opinión favorable del Ministerio del Ambiente - MINAM, mediante Resolución Ministerial aprueba a propuesta de la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales, la Ficha Técnica Socio Ambiental (**FITSA**), y su aplicación a los proyectos de inversión, actividades y servicios del Sector Transportes que correspondan (…).*

2.6. Asimismo, la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 008-2019-MTC, que modifica el RPAST, indica que, en tanto el MTC apruebe la FITSA, y su aplicación a los proyectos de inversión, actividades y servicios del Sector Transportes, el titular presenta el contenido básico de la FITSA indicado en el Anexo 2 del citado Reglamento, desarrollando la información socio ambiental del proyecto de inversión, actividad o servicio de competencia del Sector Transportes, además de los aspectos técnicos, de costos y las principales actividades a ejecutar a fin de cumplir con la normativa ambiental vigente.

2.7. Sin embargo, con fecha 10 de agosto de 2022, la DGAAM emitió la Resolución Directoral N° 0573-2022-MTC/16, mediante la cual aprobó los formatos de la FITSA aplicables a las siguientes tipologías:

i) Mejoramiento de infraestructura vial interurbana (red vial vecinal) menor o igual a 10 km sin trazo nuevo;
ii) Puente modular,
iii) Servicios de conservación periódica, y
iv) Construcción y/o reposición de puentes definitivos de menores luces.

2.8. En ese contexto, conforme a lo indicado en el formato aprobado con la Resolución Directoral N° 0573-2022-MTC/16, la FITSA tiene carácter de Declaración Jurada; por lo cual, en virtud de lo previsto en el numeral 1.7 del Artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG y el artículo 12 del RPAST[1], la información

[1] **Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, Reglamento de Protección Ambiental del sector Transportes, modificado por el Decreto Supremo N° 008-2019-MTC**
*"**Artículo 12.- Del carácter de Declaración Jurada***
(…)

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

consignada en la FITSA, materia de este informe, se encuentra premunida de presunción de veracidad; y por tanto, bajo los alcances de los principios de verdad material y privilegio de controles posteriores, contenidos en los numerales 1.11 y 1.16 del Artículo IV precitado, y lo dispuesto en el numeral 34.3 del artículo 34 y 51 del mismo TUO.

2.9. Por su parte, el numeral 1.3 del Anexo Único del Decreto Supremo N° 009-2022-MTC, que aprueba el Texto Único de Procedimientos Administrativos del MTC (en adelante, **TUPA**), establece el procedimiento administrativo denominado "DGAAM-008: Evaluación de Ficha Técnica Socio Ambiental". Sobre el particular, se advierte que el titular cumplió con presentar todos los requisitos exigidos en el TUPA para el presente procedimiento administrativo.

III. ANÁLISIS

3.1. SOBRE EL SUPUESTO DE APLICACIÓN

3.1.1. De la evaluación realizada a la FITSA de la IOARR denominada: ***Renovación de Puente; en el(la) camino vecinal ruta AN - 639 (Puente Salvia): tramo limite provincial (KM 4+300) - Piña - Macuash - Rayan - Wicayayoc - Pirushto (KM 17+262) - EMP. AN -107, Distrito de Chacas, Provincia Asunción, departamento Ancash,*** con código único de inversiones N° 264084, se advierte que este tiene como objetivo realizar la renovación del puente Salvia de longitud de 10.30 m a través de la demolición de la estructura de concreto existente y posterior construcción de una superestructura de tipo losa armada con veredas y zapatas de concreto armado.

3.1.2. Asimismo, se verifica que la FITSA ha sido desarrollada considerando los aspectos requeridos por el Anexo II de la Resolución Directoral N° 0573- 2022-MTC/16, por encontrarse dentro del supuesto de aplicación: *iv) Construcción y/o reposición de puentes definitivos de menores luces*. En tal sentido, dicho instrumento de gestión ambiental complementario ha sido evaluado de acuerdo con la disposición normativa antes referida.

3.2. SOBRE EL CONTENIDO DE LA FITSA

A partir de la información presentada por el **titular** en el instrumento de gestión ambiental complementario, se obtiene la siguiente evaluación:

N°	Ítem
1	**-Requisitos de admisibilidad** **1.** El levantamiento de observaciones de La FITSA se encuentra suscrita por el Sr. Bailon Pajuelo Blas, alcalde de la Municipalidad Provincial de Asunción, asimismo, se encuentra suscrita por los profesionales encargados de su elaboración, en cumplimiento del Art. 12 del RPAST.

Toda la documentación presentada por el titular tiene el carácter de declaración jurada para todos sus efectos legales, por lo que el titular, el representante legal de la empresa consultora que elabora el estudio y los demás profesionales que hayan participado, son responsables por la veracidad de su contenido.
El uso de información fraudulenta y/o falsa en la elaboración de los respectivos estudios ambientales, puede justificar la nulidad del acto administrativo que apruebe el Estudio Ambiental, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que deriven de esta situación."

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

N°	Ítem
	2. El titular ha presentado el comprobante de pago con fecha 27 de setiembre de 2024 y número de recibo 037686 por derecho de tramitación. **-Supuesto de aplicación** El contenido de la FITSA se encuentra acorde a lo establecido en el Anexo I de la Resolución Directoral N° 0573-2022-MTC/16, por encontrarse dentro del supuesto de aplicación: *iv) Construcción y/o reposición de puentes definitivos de menores luces.*
2	**Datos Generales de la IOARR**

2.1. Datos de la persona natural o jurídica que elaboró la FITSA

Datos	Miguel Ángel Ayala Paredes **Especialista ambiental**	Oscar Samuel Villalba Hualla **Especialista social**
Profesión	Ingeniería Ambiental	Sociología
DNI	41623397	41247311
RUC	10416233972	10412473111
Números de colegiaturas	CIP N° 123609	CSP N° 1656
Acredita experiencia	Si, acredita experiencia elaborando instrumentos de gestión ambiental en el sector transportes.	Si, acredita experiencia elaborando instrumentos de gestión ambiental en el sector transportes.

2.2. Datos del titular, Descripción breve de la IOARR, características principales y sus componentes

Datos de la IOARR	
Titular	Municipalidad Provincial de Asunción
Representante Legal	Bailon Pajuelo Blas
RUC/DNI	20226505211 / 31883268
Correo Electrónico del formulario TUPA (DGAAM-008: Evaluación de la ficha técnica socioambiental)	municipalidadprov.asuncion@gmail.com
Teléfono de contacto	992723726
Dirección Fiscal	Plaza de Armas s/n - Chacas - Asunción - Áncash
Nombre completo de la IOARR	Renovación de Puente; en el(la) camino vecinal ruta AN - 639 (Puente Salvia): tramo limite provincial (KM 4+300) - Piña - Macuash - Rayan - Wicayayoc - Pirushto (KM 17+262) - EMP. AN -107, distrito de Chacas, provincia Asunción, departamento Ancash.
Código Único de Inversión (CUI)	2640841
Ubicación Política	Áncash / Asunción / Chacas

Ubicación Geográfica (Coordenadas UTM WGS 84 – Zona 18 S)

Puente	Punto	Coordenadas UTM WGS84 – Zona 18 Sur		Longitud (m)
		Este (m)	Norte (m)	
Salvia	Inicio	241590.6211	8987635.576	10.30
	Fin	241599.3868	8987631.61	

Superposición en ANP, ZA o ACR	No se superpone con Área Natural Protegida, su Zona de Amortiguamiento o Área de Conservación Regional

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

<table>
<tr><th>N°</th><th colspan="3">Ítem</th></tr>
<tr><td></td><td colspan="3">
<table>
<tr><td>Población beneficiaria</td><td colspan="2">312 habitantes</td></tr>
<tr><td>Monto de inversión (según la FITSA)</td><td colspan="2">S/ 891,410.42</td></tr>
<tr><td>Tiempo de ejecución</td><td colspan="2">3 meses (90 días calendarios)</td></tr>
<tr><td>¿La IOARR ha iniciado ejecución física? (SI/NO)</td><td colspan="2">NO</td></tr>
<tr><td>La IOARR no incluye la construcción/creación de vía (SI/NO)</td><td colspan="2">El proyecto no incluye la construcción ni creación de una vía</td></tr>
<tr><td>Tipo de intervención (supuesto)</td><td colspan="2">iv) Construcción y/o reposición de puentes definitivos de menores luces</td></tr>
<tr><td>Vida útil de la IOARR</td><td colspan="2">20 años</td></tr>
<tr><td colspan="3">Etapas de la IOARR</td></tr>
<tr><td colspan="3">
<table>
<tr><th>Etapa</th><th>Actividades</th></tr>
<tr><td>Planificación</td><td>- Replanteo topográfico
- Limpieza y desbroce del terreno natural
- Movilización y desmovilización de equipos y
- maquinaria</td></tr>
<tr><td>Construcción</td><td>- Demolición de puente existente
- Construcción de un puente tipo losa de concreto armado.
- Extracción y transporte de agua para preparación de concreto y riego de DMEs
- Eliminación de Material Excedente</td></tr>
<tr><td>Cierre de obras</td><td>- Limpieza de frentes de trabajo
- Manejo de residuos sólidos (disposición final adecuada).</td></tr>
<tr><td>Operación y mantenimiento</td><td>- Inspección periódica del puente
- Limpieza periódica del puente</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>Área de Influencia de la IOARR</td><td colspan="2">
<table>
<tr><td>Directa</td><td>245 m^2</td></tr>
<tr><td colspan="2">Como parte de los criterios para delimitar el Área de Influencia Directa (AID) se consideró los lugares donde se realizarán actividades de construcción del Puente Salvia y el área donde se ubicarán los depósitos de material excedente y lugar de donde se extraerá al agua.

Los centros poblados que conforman el área de influencia social directa son los siguiente: Piña - Macuash - Rayan - Wicayayoc – Pirushto.</td></tr>
<tr><td>Indirecta</td><td>12822.58 m^2</td></tr>
<tr><td colspan="2">EL criterio para la determinación del Área de Influencia Indirecta (AII), se consideró un área adicional circundante el área de influencia ambiental directa y una parte del camino vía AN-639 que será utilizado para el trasporte de material excedente entre el puente y el área de emplazamiento del DME.

La población que conforma el área de influencia social indirecta son los distritos de Chacas y San Luis.</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>3</td><td colspan="3">Información de las áreas auxiliares a ser utilizadas</td></tr>
</table>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

<table>
<tr><th>N°</th><th>Ítem</th></tr>
<tr><td></td><td>En el ítem 7. Áreas auxiliares a ser utilizadas de la FITSA, el titular declara el uso de 02 DME cuyas características, se detallan a continuación:
<table>
<tr><th rowspan="2">Área auxiliar</th><th rowspan="2">Progresiva (km)</th><th colspan="2">Coordenadas UTM WGS84 – Zona 18 S</th><th rowspan="2">Lado y acceso (m)</th><th rowspan="2">Área (m^2)</th><th rowspan="2">Volumen Potencial (m^3)</th><th rowspan="2">Volumen a extraer o depositar (m^3)</th></tr>
<tr><th>Este (m)</th><th>Norte (m)</th></tr>
<tr><td>DME 1</td><td>10+206.52</td><td>240999.4056
241003.2125
241000.3945
240998.3964
240992.0424
240988.3632</td><td>8987934.0925
8987930.7238
8987928.1041
8987923.4434
8987914.3344
8987918.0937</td><td>Derecho (2 m)</td><td>100</td><td>120</td><td>110</td></tr>
<tr><td>DME 2</td><td>10+208.53</td><td>241033.0090
241034.6287
241033.3690
241031.6593
241027.6878
241025.2514
241022.3786
241018.3077
241017.6115
241022.0511
241024.9066
241028.4033</td><td>8987966.6237
8987964.3742
8987962.0797
8987959.8751
8987959.8820
8987957.5092
8987955.2573
8987952.9053
8987954.0959
8987958.9119
8987961.8056
8987964.5224</td><td>Derecho (2 m)</td><td>68.25</td><td>91</td><td>88</td></tr>
</table>
En el Anexo 02 de la FITSA, se adjunta el plano de ubicación del depósito de material excedente (DME 01 y 02) y en el anexo 05, se adjunta el acta de autorización de dichas áreas por parte del propietario.
- El proyecto no implementará canteras propias; ya que los agregados a usar para la obra; tales como, arena fina, arena gruesa, hormigón, y piedra chancada serán adquiridos de una cantera que cuente con las autorizaciones y permisos ambientales respectivos.</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Identificación de fuentes de agua
En cuanto a la demanda de agua, el titular declara que el agua industrial que se empleará en la etapa de ejecución (producción de concreto y riego para el control de polvos) se captará de la estación A-01 y respecto al agua requerida para el consumo humano será suministrada por la Juntas administradoras de servicios de saneamiento (JASS) del centro poblado de Rayan, distrito de Chacas, provincia Asunción, departamento Ancash, así como se adquirirán bidones de agua para el consumo de los trabajadores de obra. A continuación, el detalle del volumen requerido y las fuentes de agua para el proyecto:
<table>
<tr><th rowspan="2">Nombre</th><th colspan="2">Coordenadas UTM WGS 84 Zona 18S</th><th rowspan="2">Caudal (m3/s)</th><th rowspan="2">Volumen requerido (m3)</th><th rowspan="2">Tipo de fuente de agua</th><th rowspan="2">Ubicación política</th><th rowspan="2">Uso actual</th></tr>
<tr><th>Este (m)</th><th>Norte (m)</th></tr>
<tr><td>Agua para la preparación del concreto</td><td>241606.18</td><td>8987639.12</td><td>60.3</td><td>21.6</td><td>Agua superficial</td><td>Quebrada Salvia</td><td>Para riego, bebida de animales</td></tr>
<tr><td>Agua para consumo humano</td><td>241535.03</td><td>8987375.39</td><td>-</td><td>6.2</td><td>Agua potable</td><td>C.P de Rayan</td><td>Consumo humano</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>5</td><td>Identificación de Área Natural Protegida (ANP) o su Zona de amortiguamiento, Área de conservación regional, sitios Ramsar colindantes o ecosistemas frágiles</td></tr>
<tr><td></td><td>La IOARR <u>NO</u> se superpone con ÁNP, ZA, ACR, sitios Ramsar colindantes o ecosistemas frágiles. En el Anexo 9 de la FITSA, el titular adjunta la consulta realizada al Módulo de Compatibilidad del SERNANP como sustento de lo declarado.</td></tr>
<tr><td>6</td><td>Identificación de áreas arqueológicas y/o patrimonio cultural</td></tr>
</table>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

N°	Ítem
	La IOARR **NO** se superpone con áreas arqueológicas y/o patrimonio cultural. En ítem 9 de la FITSA, el titular adjunta la consulta realizada Módulo del Sistema de Información Geográfica de Arqueología (https://sigda.cultura.gob.pe) como sustento de lo declarado.
7	**Residuos sólidos y Líquidos**

El titular, en el *15.3 Programa de minimización y manejo de residuos sólidos y líquidos* de la FITSA, ha caracterizado los siguientes residuos a generarse en las etapas planificación, construcción y cierre de la IOARR. A continuación, el detalle:

Clasificación De Residuos Sólidos	Residuos generados	Volumen (m^3)	Descripción
No peligroso	Restos de alimentos (*)	5.354 m3	El residuo se genera en las oficinas administrativas y comedor.
No peligroso	Papel y Cartón	74 kg	El residuo se genera en las oficinas administrativas.
No peligroso	Piezas metálicas Usadas	60.4 kg	El residuo proviene de la construcción.
No peligroso	Maderas y parihuelas Usadas	62.8 kg	El residuo proviene del material de construcción depositada en los almacenes.
No peligroso	Plástico	93.0 kg	El residuo proviene del área de oficina, residuo de los operarios, otros.
No peligroso	Vidrio	54 kg	El residuo proviene del área de oficina, residuo de los operarios, otros.
No peligroso	Material excedente de las excavaciones	200 m^3	Residuos generados en el proceso constructivo de la obra
No peligroso	Demolición de componente existente	350.21 m^3	Es producto de la demolición de puente existente
Peligroso	Pilas	0.5 kg	El residuo se genera en las oficinas administrativas.
Peligroso	Waypes y trapos industriales usados.	15 kg	El residuo proviene de la limpieza de maquinarias, otros.
Peligroso	Pegamentos, pinturas y adhesivos y envases de los mismos.	20kg	El residuo proviene del material de construcción depositada en los almacenes.
Peligroso	Grasas usadas	2 kg	El residuo es la grasa sin utilizar, para mantenimiento de equipos.

Respecto a la Etapa de Operación y Mantenimiento se ha generado la siguiente estimación:

Clasificación de residuos Sólidos	Residuo	Volumen estimado (m3)	Descripción
No peligroso	Papel usado de oficina.	2 kg	El residuo se genera en las oficinas administrativas
No peligroso	Restos de alimentos	6.15 kg	Trabajos de mantenimiento
Peligroso	Waypes y trapos industriales usados.	3 kg	Trabajos de mantenimiento

El manejo de residuos sólidos en el proyecto se centra en la minimización, segregación, almacenamiento y disposición final de residuos, siguiendo buenas prácticas como la compra de productos con menos envolturas, la reutilización de materiales y la reducción de recursos.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

N°	Ítem
	Se implementará una estrategia de sensibilización y difusión para los trabajadores y la comunidad local. Los residuos serán segregados en contenedores adecuados y etiquetados según la NTP 900.058.2019., con áreas de almacenamiento diseñadas para garantizar la seguridad. Los residuos peligrosos serán manejados por una **EO-RS con registro vigente y autorizada por el MINAM;** y su transporte será supervisado según las normativas vigentes. La valorización de residuos incluye la reutilización directa y el reciclaje, mientras que los residuos no reciclables se dispondrán en rellenos sanitarios. Para los efluentes, se instalarán baños portátiles y se gestionará adecuadamente el tratamiento y disposición final de los mismos. Además, se aplicarán medidas de mitigación ambiental durante la construcción y cierre del proyecto para minimizar la afectación de las áreas auxiliares y de depósito de material excedente.
8	**Caracterización de la línea base ambiental, socioeconómico y cultural**
	El titular en el *ítem 12. Caracterización de la línea base ambiental, socioeconómico y cultural*, de la FITSA, ha descrito las variables ambientales y sociales, los cuales se resumen en: **Medio Físico:** El proyecto se sitúa en un área con un clima semi seco templado húmedo, con inviernos secos y lluvias abundantes entre diciembre y marzo. La temperatura anual promedio es de 12°C, con variaciones que oscilan entre 4°C durante los friajes y 25°C en los meses más cálidos. La precipitación mensual varía, siendo más alta en los meses de verano, con promedios anuales de hasta 764 mm. La humedad relativa se mantiene sobre el 40% en casi todos los meses, con picos en marzo. Geológicamente, la zona está compuesta principalmente por formaciones sedimentarias y volcánicas del Cenozoico, destacando la Formación Chicama, que incluye areniscas y lutitas. Los suelos son predominantemente arcillosos y poco evolucionados, con una capa freática a 2 m de profundidad. El uso del suelo está destinado al pastoreo, y la zona presenta una infraestructura limitada en cuanto a caminos y drenajes. Hidrológicamente, el proyecto se encuentra en la subcuenca del río Tishgo, que drena al río Marañón, con un caudal de diseño de 15.23 m³/s para un periodo de retorno de 140 años. La intervención prevista incluye la mejora de infraestructuras como defensas ribereñas y el diseño hidráulico para mitigar riesgos de erosión y socavación. **Medio Biológico:** La flora y fauna del área del proyecto son diversas, destacándose vegetación de matorrales dispersos y ribereños, con especies de las familias Asteraceae y Poaceae, que cubren el paisaje de la región montañosa. La fauna incluye animales propios de ecosistemas semiáridos, como aves y pequeños mamíferos, adaptados a las condiciones de pastoreo y clima semi-seco de la zona. El medio biológico se caracteriza por su diversidad ecológica, aunque la intervención humana y el uso del suelo para actividades agropecuarias han alterado parcialmente su equilibrio, afectando especialmente las especies vegetales más vulnerables. **Medio Socioeconómico** El medio socioeconómico de la zona está marcado por una economía predominantemente agrícola y ganadera, con un fuerte enfoque en el pastoreo y cultivos de subsistencia. La población local, mayormente rural, depende de actividades como la agricultura, la ganadería, y algunos servicios básicos. Las condiciones de vida varían, pero en general, la región enfrenta desafíos relacionados con el acceso a servicios de salud, educación y empleo. A pesar de las oportunidades laborales en el sector agropecuario, existen limitadas alternativas económicas, lo que genera una alta dependencia de estos sectores, a menudo impactados por las variaciones climáticas y la falta de infraestructura adecuada.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

<table>
<tr><th>N°</th><th>Ítem</th></tr>
<tr><td></td><td>La información fue desarrollada con fuentes secundarias, algunas de las cuales se listan a continuación:

- INEI- Censos Nacionales de Población y Vivienda 2017 y XII de Población, VII de Vivienda y III de comunidades Indígenas.
- SENAMHI (Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología del Perú).
- Visita de campo y revisión de imágenes de satélite (Google Earth) del área de influencia del proyecto.</td></tr>
<tr><td>9</td><td>Identificación, caracterización y valoración de los impactos ambientales
En el ítem 13. Identificación, caracterización y valoración de los impactos ambientales, el titular realiza la descripción de los impactos ambientales potenciales durante las etapas y actividades de la IOARR, denominación y medio afectado. Para la evaluación cualitativa y cuantitativa de los impactos ambientales se aplicó la metodología propuesta por Conesa (2010), dando como resultado de la evaluación impactos negativos de carácter <u>NO SIGNIFICATIVO</u>. A continuación, se lista los impactos ambientales de acuerdo a las etapas declaradas en la FITSA:
<table>
<tr><th>Etapa</th><th>Medio</th><th>Componente</th><th>Impacto</th></tr>
<tr><td rowspan="6">Planificación</td><td rowspan="3">Físico</td><td>Aire</td><td>- Alteración de la calidad de aire
- Incremento de los niveles sonoros
- Contaminación acústica generado por traslado del personal y herramientas</td></tr>
<tr><td>Agua</td><td>- Alteración de la calidad del agua</td></tr>
<tr><td>Suelo</td><td>- Posible contaminación de suelos</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Biológico</td><td>Flora</td><td>- Afectación a la cobertura vegetal</td></tr>
<tr><td>Fauna</td><td>- Afectación de la fauna silvestre</td></tr>
<tr><td>Socioeconómico</td><td>Socioeconómico</td><td>- Generación de empleo
- Generación de empleos indirectos
- Incremento de la capacidad adquisitiva
- Mejora de la actividad comercial local</td></tr>
<tr><td rowspan="8">Construcción</td><td rowspan="5">Físico</td><td>Aire</td><td>- Alteración de la calidad de aire
- Incremento de los niveles sonoros
- Contaminación acústica generado por traslado del personal y herramientas</td></tr>
<tr><td>Suelo</td><td>- Compactación de suelos
- Posible contaminación de suelos</td></tr>
<tr><td>Agua</td><td>- Alteración de la calidad del agua
- Modificación del patrón de drenaje</td></tr>
<tr><td>Ruido</td><td>- Incremento de los niveles sonoros</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Biológico</td><td>Flora</td><td>- Afectación a la cobertura vegetal</td></tr>
<tr><td>Paisaje</td><td>- Alteración del paisaje</td></tr>
<tr><td>Fauna</td><td>- Afectación de la fauna silvestre</td></tr>
<tr><td>Socioeconómico</td><td>Socioeconómico</td><td>- Alteración temporal del tránsito vial
- Generación de empleo
- Generación de empleos indirectos
- Incremento de la capacidad adquisitiva
- Mejora de la actividad comercial local</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Cierre de obras</td><td rowspan="2">Físico</td><td>Aire</td><td>- Alteración de la calidad del aire
- Incremento de los niveles sonoros</td></tr>
<tr><td>Suelo</td><td>- Compactación de suelos
- Posible contaminación de suelos</td></tr>
<tr><td>Biológico</td><td>Fauna</td><td>- Afectación de la fauna silvestre</td></tr>
<tr><td>Socioeconómico</td><td>Socioeconómico</td><td>- Mejora de la actividad comercial local e integración regional
- Generación de empleo</td></tr>
</table>
</td></tr>
</table>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

<table>
<tr><th>N°</th><th>Ítem</th></tr>
<tr><td></td><td>
<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>- Reduce las enfermedades gastrointestinales</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Operación y Mantenimiento</td><td rowspan="2">Físico</td><td>Aire</td><td>- Alteración de la calidad del aire</td></tr>
<tr><td>Suelo</td><td>- Posible contaminación de suelos</td></tr>
<tr><td>Socioeconómico</td><td>Socioeconómico</td><td>- Mejora de la actividad comercial local e integración regional
- Generación de empleo
- Reduce las enfermedades gastrointestinales</td></tr>
</table>

Durante las distintas etapas del proyecto, se generarán impactos ambientales no significativos, principalmente asociados a actividades puntuales como el movimiento de tierras, la movilización de equipos y el desplazamiento del personal. Estos impactos incluirán la generación de material particulado en el aire, la compactación de suelos y el incremento de los niveles de ruido, los cuales serán temporales, de baja intensidad y no afectarán de manera significativa ni al medio ambiente ni a las poblaciones cercanas. La alteración de la calidad del agua y la posible contaminación de suelos por derrames serán eventos poco probables, mitigables y de efectos limitados en el tiempo y el espacio.

En cuanto a los impactos sobre la fauna y la flora, estos serán no significativos y se limitarán principalmente a la remoción puntual de vegetación y el ahuyentamiento temporal de fauna, sin generar efectos migratorios ni alteraciones permanentes en los ecosistemas. La afectación al paisaje será también de mínima relevancia, dado que los trabajos se realizarán en áreas ya intervenidas. Los impactos socioeconómicos, como el aumento temporal del empleo, generarán beneficios locales sin efectos negativos significativos a largo plazo, contribuyendo de manera moderada a la economía de las poblaciones cercanas. En general, los impactos serán puntuales, temporales y fácilmente mitigables mediante la implementación de medidas adecuadas de manejo ambiental.</td></tr>
<tr><td>10</td><td>Medidas de prevención, mitigación y corrección
En el ítem 15. Medidas de prevención, mitigación y corrección, el titular de la IOARR ha establecido las medidas ambientales de prevención, mitigación, correctivas u otra que corresponda, para cada una de las etapas señaladas en la FITSA. A continuación, se citan los Planes y/o programadas desarrollados:

- Programa de Manejo Ambiental
- Programa de medidas preventivas, correctivas de mitigación
- Programa de manejo de residuos sólidos y líquidos
- Programa de manejo de áreas auxiliares del proyecto
- Programa de asuntos sociales
- Plan de cierre de obras
- Seguimiento y control
- Participación ciudadana
- Plan de contingencias

El titular señala que, con la finalidad de realizar un seguimiento y control a las medidas ambientales descritas en los anteriores ítems, así como evaluar el cumplimiento legal correspondiente, los medios de verificación del cumplimiento de estas medidas serán: manifiesto de residuos sólidos, planilla, reportes mensuales de verificación del estado de conservación de los componentes ambientales, reporte de verificación en campo; entre otros.

Conforme se declara en la FITSA, las medidas de manejo propuestas se ejecutarán en el plazo de tres meses; asimismo, para las etapas de planificación, construcción y cierre de obra el titular ha declarado un presupuesto de S/ 11,922.84 (Once mil novecientos veintidós con 84/100 Soles). El titular será el responsable de garantizar el presupuesto para implementar las medidas ambientales declaradas en la</td></tr>
</table>

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

N°	Ítem
	FITSA para cada una de sus etapas.
11	**Anexos** Los Anexos de la FITSA contiene los documentos que sustentan los requisitos: Anexo 01: CV de los profesionales encargados de elaborar la FITSA. Anexo 02: Plano de ubicación, plano topográfico, plano de DME y secciones. Anexo 03: Mapa de área de influencia ambiental Anexo 04: Hojas de seguridad MSDS Anexo 05: Acta de autorización para disposición de material excedente Anexo 06: Mecanismo de participación ciudadana complementaria Anexo 07: Panel fotográfico del estado actual del puente Salvia Anexo 08: Ficha de caracterización del DME Anexo 09: Consulta de superposición de Área Naturales

3.3. Finalmente, es importante señalar que los resultados de la revisión del instrumento (FITSA), deberán ser considerados por el titular de la IOARR y reportados, según corresponda, a la Autoridad Ambiental (DGAAM-MTC), ya que es el titular de la IOARR el responsable de implementar todas las medidas ambientales necesarias para no generar impactos en el entorno de la IOARR, las que han sido previstas y las que puedan desarrollarse durante la ejecución de la IOARR, atendiéndolos de la manera oportuna y aplicando los medios de verificación correspondientes.

IV. EVALUACIÓN DEL LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES

De la evaluación realizada a la FITSA, se evidencia que el titular cumplió con la subsanación de las observaciones formuladas durante el proceso de evaluación. El análisis formulado se encuentra en el anexo del presente Informe.

V. CONCLUSIONES

5.1 De acuerdo con el análisis de la información remitida por Municipalidad Provincial de Asunción en calidad de titular, se concluye que la IOARR denominada: ***Renovación de Puente; en el(la) camino vecinal ruta AN -639 (Puente Salvia): tramo limite provincial (KM 4+300) - Piña - Macuash - Rayan - Wicayayoc - Pirushto (KM 17+262) - EMP. AN -107, distrito de Chacas, provincia Asunción, departamento Ancash***, con código único de inversiones N° 2640841**,** cumple con las exigencias técnicas administrativas y legales conforme lo establecido en el Artículo 11 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N°004-2017-MTC, y su modificatoria aprobada mediante Decreto Supremo N° 008-2019-MTC, la Resolución Directoral N° 573-2022-MTC-16 y el TUPA del MTC, aprobado por Decreto Supremo N° 009-2022-MTC (Procedimiento Administrativo: DGAAM-008); y demás normas complementarias aplicables.

5.2 Luego de la evaluación realizada, corresponde que la **DGAAM** declare la conformidad de la **FITSA** correspondiente a la IOARR denominada: ***Renovación de Puente; en el(la) camino vecinal ruta AN - 639 (Puente Salvia): tramo limite provincial (KM 4+300) - Piña - Macuash - Rayan - Wicayayoc - Pirushto (KM***

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

17+262) - EMP. AN -107, distrito de Chacas, provincia Asunción, departamento Ancash, con código único de inversiones N° 2640841, a través de la resolución directoral correspondiente.

5.3 La conformidad de la **FITSA** que emita la **DGAAM** no constituye el otorgamiento de licencias, autorizaciones, permisos o demás títulos habilitantes u otros requisitos con los que debe contar el **titular** para la implementación del citado proyecto.

5.4 En caso el **titular** requiera realizar modificaciones, luego de ser declarada la conformidad de la **FITSA**, y siempre que dichos cambios no generen impactos ambientales negativos significativos; el **titular** deberá solicitar la modificación de la **FITSA** ante la **DGAAM** y obtener su conformidad previamente a la ejecución de tales modificaciones.

5.5 El **titular** deberá cumplir con las medidas ambientales y sociales establecidas en la **FITSA** y con las normas generales emitidas para el manejo de residuos sólidos, aguas, efluentes, emisiones, ruidos, suelos, conservación del patrimonio natural y cultural, zonificación, construcción y otros que correspondan; todas ellas constituyen obligaciones ambientales fiscalizables, cuyo cumplimiento es supervisado por la **DGAAM**, en su condición de entidad de fiscalización ambiental del sector transporte.

VI. RECOMENDACIÓNES

7.1. Emitir el acto resolutivo que otorga la conformidad a la **FITSA** de la IOARR denominada: ***Renovación de Puente; en el(la) camino vecinal ruta AN - 639 (Puente Salvia): tramo limite provincial (KM 4+300) - Piña - Macuash - Rayan - Wicayayoc - Pirushto (KM 17+262) - EMP. AN -107, distrito de Chacas, provincia Asunción, departamento Ancash***, con código único de inversiones N° 2640841, presentado por la Municipalidad Provincial de Asunción.

7.2. Elevar el presente Informe a la **DGAAM** para su consideración y, de ser el caso, emita la Resolución Directoral correspondiente, la misma que deberá ser notificada a la Municipalidad Provincial de Asunción, en su condición de **titular**, con copia a la Dirección de Gestión Ambiental, para conocimiento y fines.

Es todo en cuanto informamos, para los fines que estime conveniente.

Atentamente,

Firmado digitalmente por: AGUIRRE LOAYZA ANDRES
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 06/03/2025 17:55:49-0500

Documento firmado digitalmente
Ing. Andres Aguirre Loayza
Especialista Ambiental
CIP N° 264520

Firmado digitalmente por: VEGA LANDA DANIEL MOISES FIR 41935342 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06/03/2025 18:07:23-0500

Documento firmado digitalmente
Daniel M. Vega Landa
Especialista Legal
CAL N° 70034

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

El presente Informe cuenta con la revisión y conformidad de:

REPÚBLICA DEL PERÚ Firma Digital
Firmado digitalmente por: FERNANDEZ BENITES ROCIO
Motivo: En señal de conformidad
Fecha: 06/03/2025 18:17:04-0500

Documento firmado digitalmente
Ing. Rocio Fernández Benites
Coordinadora Técnica
CIP N° 90797

Visto el presente informe, la suscrita expresa su conformidad y hace suyo el mismo, en consecuencia, elévese el presente informe a la Dirección General de Asuntos Ambientales para las acciones correspondientes de acuerdo a sus competencias.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
CLAUDIA SILVANA ATO RODRIGUEZ
DIRECCION DE EVALUACION AMBIENTAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

CSAR/rfb/aal/dmvl

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

ANEXO I

EVALUACIÓN DE LA INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA AL LEVANTAMIENTO DE OBSERVACIONES DE LA FICHA TÉCNICA SOCIOAMBIENTAL

Mediante Oficio Nº 452-2024-MPA/A de fecha 21 de noviembre de 2024, el titular presentó a la DGAAM el levantamiento de observaciones para su evaluación. En atención a ello, mediante Oficio N° 4279-2024-MTC/16, de fecha 26 de diciembre de 2024, la DGAAM remitió al titular el Informe N° 3301-2024- MTC/16.02, el cual concluyó que, como producto de la evaluación realizada a la FITSA, se hallaron diez (10) observaciones persistentes. Con fecha 13 de enero de 2025, mediante Oficio Nº 005-2025-MPA/A el titular presentó a la DGAAM del MTC información complementaria al levantamiento de observaciones para su evaluación; considerando a continuación, el resultado total de la evaluación: 0

Observación persistente N°1:

De la revisión de la información presentada por el Titular en el ítem 6.4, se verifica que el Titular añade un cuadro con las coordenadas del puente a renovar, sin embargo, no se indica su longitud y la progresiva del camino vecinal donde se ubica (Incluir la información requerida por el formato de Tabla del ítem 6 del Anexo II de la R.D. N° 573-2022-MTC/16). Asimismo, se verifica que, el Informe de Levantamiento de observaciones presentado, hace referencia a una observación que no forma parte de las planteadas al contenido de la FITSA de la IOARR, por lo que dicho aspecto deberá revisarse y corregirse

Análisis:

El titular indica la progresiva de inicio y fin del puente a intervenir, así como su longitud. Asimismo, corrige el levantamiento de observaciones asegurándose que cada respuesta corresponde a cada observación planteada.

Estado: Observación subsanada

Observación persistente N° 2:

De la revisión de la FITSA actualizada, se verifica lo siguiente:

a) El Titular modifica los vértices del DME 01, asegurando que dicha área no se ubique sobre la vía vecinal existente. Asimismo, actualizó dicha información según lo requerido. Respecto al área y perímetro dicha información se incluye en las fichas de caracterización. **Aspecto subsanado.**
b) Se retira la mención de residuos de concreto proveniente de la demolición como residuos a disponerse en los DME. **Aspecto subsanado.**
c) Se añaden las coordenadas de los DME en las actas de autorización, según lo requerido. **Aspecto subsanado.**
d) Las fichas de caracterización de los DME se modifican; sin embargo, se advierte que hay aspectos que deben revisarse:
   - En ambas fichas de caracterización se señala que los DME se ubican a 25 m de un bofedal, dicha información debe ser confirmada y de ser el caso, deberá proponerse medidas para prevenir su afectación.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

- El área precisada en la ficha de caracterización del DME 02 no coincide con el área precisada en el plano de dicha área auxiliar, la información debe uniformizarse. ***Aspecto no subsanado***

Análisis:

a) Aspecto subsanado.
b) Aspecto subsanado.
c) Aspecto subsanado.
d) El titular aclara que los DME se ubican a 25 m de un bofedal, en función a ello se plantean medidas de manejo ambiental que no impactarán en áreas circundantes como el bofedal. Así mismo las áreas de los DME se actualizaron a fin de asegurar que no exista tal afectación. En el Anexo 02, se adjunta el plano de ubicación del depósito de material excedente (DME 01 y 02), Anexo 05, se adjunta el acta de autorización de dicha área por parte del propietario y Anexo 08, ficha de áreas auxiliares-DME 01.

Estado: Observación subsanada.

Observación persistente N° 3:

El Titular precisa que en el Anexo 9, presenta la consulta Nº N°605171 emitida por el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP); sin embargo, dicho documento no se adjunta en el anexo mencionado.

Análisis:

En el Anexo N°9, se adjunta la Consulta N°605171 emitida por el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), la misma que concluye que el proyecto y sus áreas auxiliares no se superpone a ningún área natural protegida ni zona de amortiguamiento

Estado: Observación subsanada

Observación persistente N° 4:

De la revisión del ítem 10, se verifica lo siguiente:

a) El Titular solo presenta un listado de actividades a realizarse en las etapas de planificación, cierre y operación y mantenimiento, sin mostrar la descripción secuencial de las acciones que implica cada actividad. En ese sentido, dichas actividades deben describirse adecuadamente. En la actividad de desbroce y limpieza, deberá precisarse el área a desbrozar y las especies de cobertura boscosa o no boscosa a retirar. ***Aspecto no subsanado***
b) El Titular precisa que la renovación del puente no implica el encauzamiento del curso del agua, por lo tanto, descarta dicha actividad. **Aspecto subsanado**.
c) Se añade la actividad; sin embargo, no se presenta su descripción, de acuerdo a lo solicitado en el literal a) de la presente observación. ***Aspecto no subsanado***

Análisis:

a) El titular describe las etapas de planificación, cierre, operación y mantenimiento, tomado en cuenta la secuencialidad que siguen en función de las características del proyecto y del proceso de evaluación del impacto ambiental. Respecto a la actividad de desbroce y limpieza, se precisa que no se realizarán trabajos de tala de bosques dado que el puente es una infraestructura existente y no requiere de la intervención de áreas nuevas; así mismo, donde se ubican los DME es un área donde solo existe

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

pastos. Las actividades de limpieza y desbroce del terreno natural se limitarán al retiro de malezas y/o pastos.

b) Aspecto subsanado.
c) El titular describe en qué consistirá la extracción de agua y en qué etapa se realizará.

Estado: Observación subsanada

Observación persistente N° 5:

De la revisión del ítem 11, se verifica lo siguiente:

a) Se replantea el área de influencia, incluyendo dentro del Área de Influencia Directa (AID) a los Depósitos de Material Excedente (DME), el puente y el punto de captación de agua. Por otro lado, se considera como Área de Influencia Indirecta (AII) un área circundante al AID, así como la vía vecinal que conduce hacia los DME. Sin embargo, se ha identificado una inconsistencia en la información proporcionada: el área total del AID, señalada en la descripción del ítem 11, es de 245 m², lo cual no coincide con lo declarado en la FITSA, tomando en cuenta que solo las áreas de los DME (68.26 m² y 190 m²) suman un total superior a 245 m². Por lo tanto, es necesario uniformizar esta información. **Aspecto no subsanado**
b) El mapa presentado evidencia que los radios de influencia correspondientes al AID y AII fueron modificados, de acuerdo a lo observado. Aspecto subsanado
c) Como parte de la descripción del área de influencia, se señala que el área de influencia social del proyecto abarca varios centros poblados que serán beneficiarios directos e indirectos de la ejecución del proyecto. Aspecto subsanado
d) Las áreas ocupadas por el AID y AII deben recalcularse en función de lo señalado en el literal a) de la presente observación. **Aspecto no subsanado**

Análisis:

a) El titular uniformiza la información declarada y precisa que el área de influencia ambiental directa (AID) asciende a 245 m2 y el Área de Influencia Indirecta (AII) a 12822.58 m2. Asimismo, precisa que precisar que el área total que ocuparan los DME 01 y DME 02 son de 100 m2 y 68.25 m2 respectivamente.
b) Aspecto subsanado
c) Aspecto subsanado
d) El titular declara que el AID asciende a 245 m2 y el AII a 12822.58 m2.

Estado: Observación subsanada

Observación persistente N° 6:

De la revisión del ítem 12, se verifica lo siguiente:

a) Se añade los ítems correspondientes a suelos, fisiografía, paisaje y uso actual de suelo e hidrología. Sin embargo, se advierte que la descripción de los ítems suelo, fisiografía y paisaje es muy escueta y no representa información de línea base con el detalle requerido. Asimismo, en el ítem correspondiente a hidrología, no se añade la descripción de las características del rio donde se emplaza el puente a renovar. En ese sentido, se requiere que la información sea complementada y se detalle las fuentes de información utilizadas. ***Aspecto no subsanado***
b) Se añade la descripción de las zonas de vida, pero no se añade la información requerida respecto a cobertura vegetal, por lo que dicho aspecto debe ser desarrollado. Asimismo, se requiere que la información presentada en los cuadros

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

de flora y fauna y sus estados de conservación sea revisada y verificada, ya que se encontró algunos errores como, por ejemplo: en las Tablas 20 y 21 se señala para todas las especies: "Sin restricción", lo cual no constituye un estado de amenaza. Porlo cual, se deberá revisar el estado de conservación y distribución geográfica de todas las especies de flora y fauna declaradas. ***Aspecto no subsanado***

c) Se añade un párrafo correspondiente a transportes y comunicaciones; sin embargo, la información incluida no constituye información de línea base sino impactos positivos que la renovación del puente tiene asociado. ***Aspecto no subsanado***
d) No se añade las fuentes de información de la que se extrae la línea base, por lo cual persiste lo observado. ***Aspecto no subsanado***

Análisis:

a) El titular añade información detallada sobre la línea base física del proyecto, en relación al tipo de suelos, fisiografía, paisaje y uso actual del suelo e hidrología así mismo se detalle las fuentes de información utilizadas.
b) Se agrega información sobre la cobertura vegetal, flora y fauna existente en el área del proyecto; asimismo, se especifica sus estados de conservación.
c) Como información de línea base se detalla el sistema de transportes y comunicaciones que se tiene en el área de influencia del proyecto.
d) Por otro lado, en la descripción de la línea base se agrega la fuente de información utilizada para su elaboración.

Estado: Observación subsanada

Observación persistente N° 7:

Con respecto a las medidas planteadas en el ítem 15, se tiene lo siguiente:

a) De la revisión de las medidas propuestas en el ítem 15.2, se verifica que el Titular añade medidas relacionada a las actividades de la etapa preliminar; sin embargo, no se propone el riego de las áreas de trabajo como medida de manejo frente a la afectación de la calidad del aire por material particulado. Tampoco se proponen medidas de manejo ambiental relacionadas a la modificación del patrón de drenaje. ***Aspecto no subsanado***
b) No se precisan los medios de verificación de las medidas propuestas. Asimismo, se señala como responsable de la implementación de las medidas al especialista ambiental o no se señala responsable de la implementación de las medidas. En ese sentido, se deberá asegurar que cada medida cuenta con sus medios de verificación, frecuencia, etapa en la que se desarrollará y señalar como responsable de su cumplimiento al titular del proyecto. ***Aspecto no subsanado***
c) Con respecto al programa de manejo de áreas auxiliares, se requiere que el programa sea replanteado, precisando medidas diferenciadas para cada etapa del proyecto: durante la habilitación de los DME, durante el uso del DME y el cierre de los mismos. Se deberá platear medidas enfocadas a asegurar la estabilidad del suelo y la minimización de la erosión. Con respecto al programa de seguimiento y control, la observación inicial no sugería proponer un programa de monitoreo ambiental sino un programa de seguimiento de las medidas de manejo planteadas para el control de la calidad del aire, ruido y agua; toda vez que, al ser los impactos de carácter no significativo y por tratarse de un proyecto de 3 meses no sería necesaria la ejecución de monitoreos ambientales. De acuerdo a ello, el titular podrá

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

optar por ejecutar un programa de seguimiento de las medidas de manejo planteadas en vez del monitoreo ambiental (calidad de aire, ruido y agua). Sin embargo, de mantener la propuesta de monitoreo ambiental, se deberá consignar que este será realizado durante la etapa constructiva del proyecto, no de manera trimestral como está planteado. ***Aspecto no subsanado***

d) Se plantea un plan de cierre de obras, sin embargo, se requiere que como parte de dicho plan se incluyan medidas de revegetación en áreas donde se contempla el desbroce. ***Aspecto no subsanado.***

En general, se requiere que todo el ítem correspondiente a medidas de manejo sea revisado, asegurando que se siga un orden secuencial y coherente, que no existen redundancias entre los programas planteados y que cada impacto evaluado y caracterizado, posea una o más medidas para su prevención, mitigación o corrección.

Análisis:

a) Se establecen medidas de manejo frente a la afectación de la calidad del aire por material particulado como es el riego de las áreas de trabajo y lo relacionado a la modificación del patrón de drenaje.
b) Se precisan los medios de verificación de las medidas propuestas. Donde se considera que la entidad que velará por la implantación del presente plan de manejo ambiental será la Municipalidad Provincial de Asunción a través del contratista de obra.
c) En el al programa de manejo de áreas auxiliares se establecen medidas de manejo ambiental durante todas las etapas del proyecto. Además de ellos se retira el programa de monitoreo ambiental.
d) En el plan de cierre de obras, se incluyan medidas de revegetación de los depósitos de material excedente.

Estado: Observación subsanada

Observación persistente N° 8:

El ítem correspondiente al cronograma deberá reformularse en función de las modificaciones requeridas en la observación precedente. Se debe asegurar que cada medida propuesta sea programada en la etapa correspondiente.

Análisis:

El titular reformuló el cronograma en función de las modificaciones requeridas en la observación precedente. El titular verificó que cada medida propuesta sea programada en la etapa correspondiente.

Estado: Observación subsanada

Observación persistente N°9:

El ítem correspondiente al presupuesto deberá reformularse en función de las modificaciones requeridas en la observación precedente. Se debe asegurar que cada medida / programa propuesto posea un presupuesto asignado para su cumplimiento.

Análisis:

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.

El titular reformuló el presupuesto en función de las modificaciones requeridas en la observación precedente. El titular verificó que cada medida propuesta sea programada en la etapa correspondiente.

Estado: Observación subsanada

Observación persistente N°10:

De la revisión de los anexos, se verifica que el Titular no adjunta los documentos requeridos, por lo que, se deberá incluir los siguientes aspectos:

- Presentar el mapa de ubicación del proyecto. mapa de las áreas auxiliares y mapa de AID y AII del proyecto, en versión pdf y todas capas del puente, áreas auxiliares, área de influencia, etc., en formato shapefile (shp).
- Fichas de caracterización actualizados y uniformizados con la FITSA.

Análisis:

Dentro de los anexos se adjunta el mapa de ubicación del proyecto, mapa de las áreas auxiliares y mapa de AID y AII del proyecto incluyendo todas capas del puente, áreas auxiliares, área de influencia en formato shapefile (shp) y las fichas de caracterización de los DME actualizados.

Estado: Observación subsanada

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: http://scddstd.mtc.gob.pe/3673700 ingresando el número de expediente T-486921-2024 y la siguiente clave: 3FO44C.