

la Ley N° 29381, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo; la Ley N° 31419, Ley que establece disposiciones para garantizar la idoneidad en el acceso y ejercicio de la función pública de funcionarios y directivos de libre designación y remoción, y su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 053-2022-PCM; y, la Resolución Ministerial N° 194-2024-TR, que actualiza el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo;

SE RESUELVE:

Artículo Único.- Designar al señor PABLO ENRIQUE DIAZ QUIROZ, en el cargo de Director Ejecutivo del Programa Nacional de Empleo “Jóvenes Productivos” del Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

ÓSCAR FAUSTO FERNÁNDEZ CÁCERES
Ministro de Trabajo y Promoción del Empleo

2485804-1

TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Decreto Supremo que modifica el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC

DECRETO SUPREMO N° 006-2026-MTC

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 1 de la Constitución Política del Perú señala que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado. Asimismo, el numeral 22 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú, dispone que toda persona tiene el derecho a la paz, a la tranquilidad, al disfrute del tiempo libre y al descanso, así como a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida;

Que, el artículo 17 de la Ley N° 28245, Ley marco del sistema nacional de gestión ambiental, establece que las autoridades sectoriales ejercen sus funciones ambientales sobre la base de sus leyes correspondientes, de conformidad con la Política Ambiental Nacional y las políticas sectoriales, en el marco de los principios de la gestión ambiental contenidos en el artículo 5 de la citada Ley;

Que, conforme a los literales b) y c) del artículo 4, así como del numeral 2 del artículo 5 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, este Ministerio es competente de manera exclusiva en las materias de infraestructura y servicios de transporte de alcance nacional e internacional, asimismo tiene entre sus funciones rectoras dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, la gestión de los recursos del sector, así como para el otorgamiento y reconocimiento de derechos, la sanción, la fiscalización y ejecución coactiva en materias de su competencia, respectivamente;

Que, el numeral 24.1 del artículo 24 de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, establece que toda actividad humana que implique construcciones, obras, servicios y otras actividades, así como las políticas, planes y programas públicos susceptibles de causar impactos ambientales de carácter significativo, está sujeta, de acuerdo a ley, al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental - SEIA, el cual es administrado por la Autoridad Ambiental Nacional. La ley y su reglamento desarrollan los componentes del Sistema Nacional de

Evaluación de Impacto Ambiental. Asimismo, el numeral 24.2 del artículo 24 de la Ley N° 28611 señala que los proyectos o actividades que no están comprendidos en el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, deben desarrollarse de conformidad con las normas de protección ambiental específicas de la materia;

Que, el numeral 26.1 del artículo 26 de la Ley N° 28611 señala que la autoridad ambiental competente puede establecer y aprobar Programas de Adecuación y Manejo Ambiental - PAMA, para facilitar la adecuación de una actividad económica a obligaciones ambientales nuevas, debiendo asegurar su debido cumplimiento en plazos que establezcan las respectivas normas, a través de objetivos de desempeño ambiental explícitos, metas y un cronograma de avance de cumplimiento, así como las medidas de prevención, control, mitigación, recuperación y eventual compensación que corresponda, entre otros;

Que, el artículo 3 de la Ley de N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, establece que no podrá iniciarse la ejecución de proyectos, entre otros, referidos en el artículo 2 de la mencionada Ley y ninguna autoridad nacional, sectorial, regional o local podrá aprobarlas, autorizarlas, permitir las, concederlas o habilitarlas si no cuentan previamente con la certificación ambiental contenida en la Resolución expedida por la respectiva autoridad competente;

Que, el artículo 1 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, establece que dicho Reglamento tiene por objeto regular la gestión ambiental de las actividades, proyectos y/o servicios de competencia del Sector Transportes de conformidad con la Constitución Política del Perú; la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente; la Ley N° 28245, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental; la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental - SEIA, modificada por el Decreto Legislativo N° 1078, su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM y sus normas conexas; la Ley N° 27791, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y su Reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2007-MTC; y las demás disposiciones legales aplicables a las actividades, proyectos y servicios del Sector Transportes así como sus modificatorias o sustitutorias;

Que, con Resolución Ministerial N° 126-2025-MTC/01.02 se dispone la publicación del proyecto de “Decreto Supremo que modifica el Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC”, así como su Exposición de Motivos, con el objeto de recibir los comentarios, aportes u opiniones de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general, dentro del plazo de quince (15) días calendario;

Que, en cumplimiento a lo dispuesto en el literal c) del artículo 17 de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, el Ministerio del Ambiente, en su condición de ente rector del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, a través de la Dirección General de Políticas e Instrumentos de Gestión Ambiental, ha emitido opinión previa favorable al proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC;

Que, en virtud del supuesto de excepción señalado en el numeral 41.2 del artículo 41 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, aprobado por Decreto Supremo N° 023-2025-PCM, la presente norma ha sido exceptuada de presentar el expediente del Análisis de Impacto Regulatorio (AIR) Ex Ante por la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria de la Presidencia del Consejo de Ministros, debido a que las disposiciones contenidas en el proyecto normativo no generan o modifican costos en su cumplimiento por parte de las personas, ni limita el ejercicio, otorgamiento y/o reconocimiento de derechos de las personas, restringiendo el desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 33.2 del artículo 33 del citado Reglamento;

asimismo, la presente norma está fuera del alcance del Análisis de Calidad Regulatoria (ACR), por cuanto no desarrolla ningún procedimiento administrativo sometido al ACR Ex Ante;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Ley N° 28611, Ley General del Ambiente; y, Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental;

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto Supremo tiene por objeto modificar e incorporar artículos en el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, referidos a la evaluación del impacto ambiental de los proyectos de inversión y a la adecuación ambiental de los proyectos de inversión en ejecución y de las actividades en curso en el Sector Transportes.

Artículo 2.- Finalidad

El presente Decreto Supremo tiene por finalidad incorporar en el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, herramientas de simplificación administrativa para agilizar la ejecución de los proyectos de inversión del Sector Transportes que no generan impactos ambientales significativos y que tienen instrumentos de gestión ambiental aprobados; así como promover la adecuación a la normativa ambiental de las actividades en curso que se vienen desarrollando sin contar con un instrumento de gestión ambiental y de aquellos proyectos de inversión con instrumento de gestión ambiental aprobado que ejecutaron actividades o componentes sin realizar previamente la modificación de dicho instrumento, a efectos de generar niveles de eficiencia en el otorgamiento de la viabilidad ambiental para dichas intervenciones.

Artículo 3.- Modificación del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC

Se modifican los numerales 1, 2, 6 y 7 del artículo 4, así como los artículos 10, 11, 11-A, 12, 24, 46, 55 y el Anexo 1 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, en los términos siguientes:

“Artículo 4.- Autoridades

Las autoridades involucradas en el proceso de gestión ambiental en el Sector Transportes son:

1. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es la Autoridad Sectorial Nacional y como tal es la Autoridad Ambiental Competente, a través de la Dirección General de Asuntos Ambientales (DGAAM) o la unidad orgánica que haga sus veces, en materia de gestión ambiental en el Sector Transportes y la encargada de promover políticas en materia socio ambiental en dicho sector, además de formular y aprobar normas en el marco de su competencia, con el fin de asegurar la sostenibilidad de las actividades de infraestructura y servicios de transporte, en el marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental y los Sistemas Funcionales que se articulan a éste.

2. La DGAAM o la unidad orgánica que haga sus veces es competente, entre otras atribuciones, para la evaluación y aprobación de los instrumentos de gestión ambiental bajo su competencia, así como para la supervisión y fiscalización ambiental. Asimismo, la DGAAM o la unidad orgánica que haga sus veces contribuye con el fortalecimiento de capacidades para la gestión ambiental sectorial de las instancias regionales y locales, coordina con ellas y articula los planes, programas, proyectos, estrategias y actividades para el cumplimiento de la política del Sector Transportes en materia ambiental.

3. Los Gobiernos Regionales y Locales ejercen las funciones ambientales previstas en el presente Reglamento, conforme resulte del proceso de transferencia de competencias en el marco del proceso de descentralización u otros mecanismos legalmente previstos y sus respectivas leyes orgánicas.

4. Corresponde al MTC, en coordinación con la Presidencia del Consejo de Ministros y el Ministerio del Ambiente, determinar el alcance de las competencias ambientales sobre actividades y servicios específicos del Sector Transportes de los Gobiernos Regionales y Locales, aprobando las normas complementarias que corresponda.

5. El Ministerio del Ambiente (MINAM) es el órgano rector del Sistema Nacional de Gestión Ambiental - SNGA y del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental - SEIA, de conformidad con la normativa en la materia. El MINAM propicia la articulación de los sistemas funcionales del SNGA y su aplicación a través del presente Reglamento en el ámbito sectorial en los tres niveles de gobierno, en lo que corresponda.

6. El Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles - SENACE, es el organismo público técnico especializado encargado de revisar y aprobar los Estudios de Impacto Ambiental detallados (EIA-d) y, cuando corresponda, los Estudios de Impacto Ambiental semidetallados (EIA-sd) regulados en la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, y sus normas reglamentarias, que comprenden los proyectos de inversión pública, privada o de capital mixto; así como, sus respectivas actualizaciones, modificaciones, solicitudes de clasificación y aprobación de Términos de Referencia, acompañamiento en la elaboración de Línea Base, Plan de Participación Ciudadana y demás actos vinculados a dichos estudios ambientales.

7. En tanto se haga efectiva la transferencia de funciones al Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental - OEFA, la entidad competente para supervisar y fiscalizar el cumplimiento del presente Reglamento, sus normas complementarias, modificatorias y conexas para el Sector Transportes es la DGAAM o la unidad orgánica que haga sus veces, sin perjuicio de las funciones establecidas en el Decreto Supremo N° 044-2006-PCM y sus modificaciones respecto a las obligaciones de supervisión y fiscalización respecto a los contratos de concesión.”

“Artículo 10.- Responsabilidad ambiental de los titulares

10.1. Las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, de Derecho Público o Privado, que desarrollen proyectos, actividades y/o servicios en Transportes son responsables:

a) Del cumplimiento de las obligaciones ambientales que se derivan del marco legal vigente, de los instrumentos de gestión ambiental aprobados y de las medidas administrativas dictadas por la Entidad de Fiscalización Ambiental (EFA) competente.

b) De las emisiones atmosféricas, las descargas de efluentes, el manejo de residuos sólidos, las emisiones de ruido u otro agente contaminante; así como de la afectación a la flora y/o fauna y de cualquier otro efecto sobre el entorno natural o urbano derivado de sus actividades, desarrolladas directamente o a través de terceros, en particular de aquellas que excedan los Límites Máximos Permisibles (LMP) o los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) vigentes.

c) De adoptar las medidas para prevenir, vigilar, evitar la degradación ambiental, cuando lo anterior no sea posible mitigar, recuperar, restaurar, rehabilitar, reparar o eventualmente compensar los impactos ambientales negativos que se generen o podrían generarse por acción u omisión durante cualquier etapa de la actividad, del proyecto y/o servicio; asumiendo los costos de las medidas de control de sus actividades para verificar el cumplimiento de las obligaciones y compromisos a su cargo, en aquellas áreas y con la frecuencia definida en el instrumento de gestión ambiental correspondiente.

10.2. Los titulares de los proyectos, actividades y/o servicios del Sector Transportes registran sus obligaciones ambientales, aprobadas en los instrumentos de gestión ambiental, sus modificaciones o actualizaciones, en la plataforma virtual que habilita el MTC, así como los documentos de sustento que acrediten el cumplimiento de dichas obligaciones, según los plazos aprobados en dichos instrumentos, sus modificaciones o actualizaciones, o los previstos en la normativa ambiental aplicable.”

“Artículo 11.- De la gestión ambiental de los proyectos de inversión del Sector Transporte no sujetos al SEIA

11.1. Los titulares de proyectos de inversión del Sector Transportes que no están previstos en el Listado de Inclusión de Proyectos sujetos al SEIA, a que se refiere la Resolución Ministerial N° 00095-2025-MINAM, que modifica la Primera Actualización del Listado de Inclusión de los Proyectos de Inversión sujetos al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), aprobada mediante Resolución Ministerial N° 157-2011-MINAM y normas modificatorias, respecto a proyectos de inversión del sector transportes, que no generan impactos ambientales significativos, deben gestionar ante la autoridad ambiental competente la aprobación del instrumento de gestión ambiental complementario al SEIA de carácter preventivo, denominado Ficha Técnica Socio Ambiental (FITSA), antes de la ejecución de dichos proyectos, conforme a lo dispuesto en los artículos 11-B u 11-C del presente Reglamento, según corresponda.

11.2. Los titulares de aquellos proyectos de inversión del Sector Transportes que no se encuentran obligados a obtener la FITSA, deben cumplir con las obligaciones ambientales específicas previstas en las Condiciones Técnicas Ambientales (CTA), que aprueba el MTC, mediante Resolución Ministerial, previa opinión favorable del MINAM.

11.3. Los titulares de los proyectos de inversión no obligados a presentar un estudio ambiental, una FITSA o a no cumplir las obligaciones ambientales específicas previstas en las CTA aprobadas por el MTC, deben cumplir el presente Reglamento y demás normas ambientales aplicables sobre residuos sólidos, recursos hídricos, efluentes, conservación del patrimonio natural y cultural, patrimonio forestal y de fauna silvestre, zonificación, construcción, biodiversidad, paisajismo y/u otros aspectos que pudieran corresponderles.”

“Artículo 11-A.- Excepción del trámite de evaluación ambiental en el marco de declaratorias de emergencia y de emergencias viales

11-A 1 Las acciones de prevención, mitigación y control que se requieran ejecutar en el marco de una Declaratoria de Estado de Emergencia o una emergencia vial, que ponen en riesgo o dañen la infraestructura pública o privada de transporte existente, no requieren cumplir con el procedimiento de evaluación ambiental de dichas acciones o, en su caso, con la modificación del instrumento de gestión ambiental aprobado.

11-A 2 El titular del proyecto de inversión o el responsable de las acciones señaladas en el numeral 11-A 1 precedente, debe comunicar el inicio de la implementación de las medidas de mitigación y control ambiental necesarias a través del Formato de Reporte de Emergencia señalado en el Anexo 4 del presente Reglamento a la autoridad ambiental y a la EFA competentes, en los plazos señalados para los siguientes supuestos habilitantes:

a) En el marco de una Declaratoria de Estado de Emergencia, debe presentar el Formato de Reporte de Emergencia de manera preliminar, dentro del plazo señalado en el decreto supremo que declara el Estado de Emergencia. Posteriormente, debe presentar el Formato de Reporte de Emergencia de manera final,

dentro del plazo de treinta (30) días hábiles de haber culminado la ejecución de las actividades y obras.

b) En el caso de una emergencia vial, fuera del ámbito de una Declaratoria de Estado de Emergencia, debe presentar el Formato de Reporte de Emergencia de manera preliminar dentro del plazo de treinta (30) días hábiles de ocurrida dicha emergencia. Asimismo, debe presentar el Formato de Reporte de Emergencia de manera final, dentro del plazo de treinta (30) días hábiles de haber culminado la ejecución de las actividades y obras.

11-A 3 Cuando la emergencia contemple intervenciones en el ámbito de las Áreas Naturales Protegidas de administración nacional, Zona de Amortiguamiento o Área de Conservación Regional, se debe comunicar al SERNANP el inicio de la implementación de las medidas de mitigación y control ambiental necesarias a través del Formato de Reporte de Emergencia señalado en el Anexo 4.

11-A 4 En los supuestos señalados en el numeral 11-A 2 precedente, el titular del proyecto o el responsable de las acciones señaladas en el numeral 11-A 1 del artículo 11-A del presente Reglamento, debe evidenciar con fotos, videos u otros medios idóneos la fecha de la ocurrencia del evento catastrófico que pone en riesgo o hubiera dañado la infraestructura pública o privada de transporte existente.

11-A 5 Con la finalidad de restablecer la transitabilidad de la vía y los estándares de seguridad requeridos, los titulares de los proyectos de inversión o responsables de la gestión de mantenimiento de la vía que se encuentren en los supuestos señalados en los numerales precedentes, ejecutan las acciones necesarias, sin requerir de un pronunciamiento o autorización previa de la autoridad ambiental o EFA competentes.

11-A 6 Las medidas de mitigación y control ambiental señaladas en los Formatos de Reporte de Emergencia que son comunicados a la autoridad ambiental o EFA competentes, constituyen obligaciones ambientales fiscalizables. Asimismo, el titular del proyecto de inversión, con instrumento de gestión ambiental aprobado, debe incluirlas en la siguiente modificación o actualización que se realice al instrumento de gestión ambiental correspondiente.”

“Artículo 12.- Elaboración de instrumentos de gestión ambiental y del carácter de Declaración Jurada

12.1 La Evaluación Ambiental Preliminar (EVAP) en las solicitudes de clasificación, los estudios ambientales y los instrumentos de gestión ambiental complementarios, incluido sus modificaciones y actualizaciones, regulados en este Reglamento son elaborados por consultoras ambientales con inscripción vigente en el Registro Nacional de Consultoras Ambientales a cargo del SENACE y son suscritos por el titular, los profesionales que hayan participado en su elaboración y el representante legal de la consultora ambiental. En el caso de la FITSA también puede ser elaborada como mínimo por un (1) profesional especialista ambiental y un (1) profesional especialista social, con inscripción vigente en el referido Registro.

Se prescinde de la firma del titular, del representante de la consultora y de los profesionales responsables en todos los folios del instrumento materia de evaluación, cuando presenten una declaración jurada indicando que asumen responsabilidad de su contenido. Esta regla no resulta aplicable para los anexos de dichos instrumentos.

12.2 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 consultora ambiental que elabora la EVAP presentada en las solicitudes de clasificación, el estudio ambiental o instrumento de gestión ambiental complementario, su modificación o actualización, y los profesionales que hayan participado en su

elaboración, son responsables por la veracidad de su contenido.

12.3 Conforme al numeral 32.3 del artículo 32 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, en caso de comprobar fraude o falsedad en la declaración, información o en la documentación presentada por el titular, la autoridad ambiental competente considera no satisfecha la exigencia respectiva para todos sus efectos, procediendo a declarar la nulidad del acto administrativo sustentado en dicha declaración, información o documento, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que deriven de esta situación.

12.4 La documentación presentada para la evaluación de la EVAP presentada en las solicitudes de clasificación, del estudio ambiental, instrumento de gestión ambiental complementario, modificatoria o actualización, conforme a los procedimientos establecidos en esta norma, está sujeta a control posterior por parte de la Autoridad Ambiental Competente, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General."

"Artículo 24.- Improcedencia de la solicitud de evaluación de la clasificación, instrumento de gestión ambiental y sus modificaciones

Las solicitudes de evaluación de la clasificación y de los instrumentos de gestión ambiental, incluido sus modificaciones, presentados con posterioridad al inicio de las obras o actividades, o que durante la evaluación se evidencie que han iniciado obras o actividades, son declarados improcedentes, remitiéndose dicha información a la EFA competente para que proceda conforme a sus atribuciones."

"Artículo 46.- Sobre las opiniones técnicas de las autoridades competentes

46.1. La autoridad ambiental competente solicita opinión técnica vinculante únicamente cuando la normativa vigente sobre la materia así lo dispone. En caso de demora de alguna entidad opinante vinculante, la Autoridad Ambiental Competente traslada a título informativo sus observaciones y aquellas de las demás entidades opinantes al titular del proyecto, quien recién puede subsanarlas dentro de los plazos otorgados en el informe de observaciones. Cualquier otra información que con anterioridad a dicho informe pudiera presentar el titular, será evaluada conjuntamente con el escrito de levantamiento de observaciones.

46.2. Conforme al artículo 7 del Decreto Legislativo N° 1668, Decreto Legislativo que establece medidas especiales para fomentar el avance de los proyectos de inversión pública, privada y público-privada, las entidades opinantes cuentan con los siguientes plazos máximos para la emisión de sus observaciones y opinión técnica definitiva al instrumento de gestión ambiental:

a) Declaración de Impacto Ambiental (DIA): dieciocho (18) días hábiles, contados desde el día siguiente de recibida la solicitud de opinión, y siete (7) días hábiles, contados desde el día siguiente de recibida la subsanación de las observaciones, respectivamente.

b) Estudio de Impacto Ambiental semidetallado (EIA-sd): cuarenta y cinco (45) días hábiles, contados desde el día siguiente de recibida la solicitud de opinión, y quince (15) días hábiles, contados desde el día siguiente de recibida la subsanación de las observaciones, respectivamente.

c) Estudio de Impacto Ambiental detallado (EIA-d): cuarenta y cinco (45) días hábiles, contados desde el día siguiente de recibida la solicitud de opinión, y veinte (20) días hábiles, contados desde el día siguiente de recibida la subsanación de las observaciones, respectivamente.

46.3. En caso del PAMA a cargo de la DGAAM del MTC o la unidad orgánica que haga sus veces,

la emisión de la opinión técnica vinculante debe considerar un plazo máximo de dieciocho (18) días hábiles para evaluar el instrumento de gestión ambiental y, de corresponder, formular observaciones, y un plazo máximo de siete (7) días hábiles para evaluar el levantamiento de observaciones y la emisión de la opinión definitiva.

46.4. Se requiere la opinión técnica vinculante, como requisito para la evaluación y aprobación de los instrumentos de gestión ambiental, sobre los aspectos técnicos que se encuentran en el ámbito de competencias de las siguientes instituciones:

1) Autoridad Nacional del Agua (ANA), si el proyecto de inversión tuviera incidencia en los recursos hídricos y sus bienes asociados; y,

2) Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), si el proyecto ha sido previsto ejecutarse o se superpone en un área natural protegida integrante del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado, su zona de amortiguamiento y/o Áreas de Conservación Regional.

3) Otras autoridades cuya opinión técnica previa sea vinculante conforme a la normativa vigente.

46.5. Se puede requerir la opinión técnica no vinculante sobre los aspectos técnicos de la evaluación de los instrumentos de gestión ambiental, que se encuentran en el ámbito de competencias de otras instituciones, distintas de las indicadas en numeral anterior, siempre que resulte estrictamente necesario, en razón de las características del proyecto o actividad en curso, o cuando previamente se haya así determinado al aprobarse los Términos de Referencia.

La solicitud debe señalar expresamente los aspectos respecto de los cuales se requiere la opinión o si se trata de un requerimiento de información sobre un tema de especialidad de la entidad opinante. La solicitud de opinión debe contar con una debida motivación, sustentada en la especialidad o particularidad de la situación a abordar.

El sentido o alcance de la opinión técnica de la autoridad consultada o la ausencia de esta opinión, no afecta la competencia de la autoridad ambiental competente para decidir respecto del instrumento de gestión ambiental en evaluación.

46.6. Los plazos señalados en los numerales 46.2 y 46.3 precedentes son aplicables para la emisión de las opiniones técnicas no vinculantes de acuerdo con los instrumentos de gestión ambiental y sus modificaciones evaluados por la autoridad ambiental competente.

En los casos de la opinión no vinculante, si la autoridad requerida no formula su opinión dentro del plazo señalado, la Autoridad Ambiental Competente considera que no existe objeción a lo planteado en el estudio ambiental sobre la materia consultada y continúa con la evaluación en el estado en que se encuentre.

46.7. Los plazos previstos para que el administrado subsane las observaciones que se les notifique, no se computan dentro de los plazos máximos señalados en este Reglamento para los procedimientos de evaluación de la clasificación y los instrumentos de gestión aplicables en el Sector Transportes, sus modificaciones y actualizaciones."

"Artículo 55.- Modificación significativa del instrumento de gestión ambiental

55.1. Los titulares de proyectos de inversión, que requieran realizar modificaciones, actividades y/o ampliaciones no previstas en el estudio ambiental aprobado, que pudieran generar impactos ambientales negativos significativos, deben gestionar previamente ante la autoridad ambiental competente la modificación significativa del estudio ambiental aprobado de acuerdo a las etapas y plazos máximos señalados en este Reglamento para la aprobación de



la DIA, EIA-sd o EIA-d, respectivamente, pudiendo aplicarles mecanismos de participación ciudadana distintos a los requeridos para un proyecto nuevo de la misma categoría, en función de las características y alcance de la modificación planteada, conforme a lo que establezca el reglamento de la materia.

55.2. Lo dispuesto en este artículo es de aplicación para la modificación de los PAMA aprobado por la autoridad ambiental competente, de acuerdo con las etapas y plazos señalados en este Reglamento para la aprobación del PAMA.

55.3. La modificación significativa señalada en el numeral 55.1 precedente no aplica en los casos señalados en el penúltimo párrafo del artículo 15 del presente Reglamento.”

“ANEXO 1

CLASIFICACIÓN ANTICIPADA PARA
LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN CON
CARACTERÍSTICAS COMUNES O SIMILARES DE
COMPETENCIA DEL SECTOR TRANSPORTES”

Nº	Tipología de Proyecto de Inversión	Categoría Asignada
1	Creación de vías pertenecientes a la Red Vial Nacional sin trazo existente.	EIA-d
2	Creación de vías pertenecientes a la Red Vial Departamental menor o igual a 5 Km, dentro de Zonas de Amortiguamiento de Áreas Naturales Protegidas, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA-sd
3	Creación de vías pertenecientes a la Red Vial Departamental menor o igual a 5 Km, fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	DIA
4	Creación de vías pertenecientes a la Red Vial Departamental mayor a 5 Km, dentro de Zonas de Amortiguamiento, Áreas Naturales Protegidas o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA-d
5	Creación de vías pertenecientes a la Red Vial Departamental mayor a 5 Km, fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA -sd
6	Creación de vías pertenecientes a la Red Vial Vecinal mayor a 5 Km, dentro de Zonas de Amortiguamiento, Áreas Naturales Protegidas o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA-d
7	Creación de vías pertenecientes a la Red Vial Vecinal menor o igual a 5 km, dentro de Zonas de Amortiguamiento de Áreas Naturales Protegidas, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA-sd
8	Creación de vías pertenecientes a la Red Vial Vecinal mayor a 20 Km, fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA-sd
9	Creación de vías pertenecientes a la Red Vial Vecinal menor o igual a 20 km, que incluya o no la construcción de puentes definitivos con luces menores a 60 m; fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	DIA

Nº	Tipología de Proyecto de Inversión	Categoría Asignada
10	Mejoramiento de vías pertenecientes a la Red Vial Nacional, que incluye trazo nuevo, y que este trazo se ubique dentro de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento, o Áreas de Conservación Regional; así como, dentro de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA-d
11	Mejoramiento de vías pertenecientes a la Red Vial Nacional, que incluye nuevo trazo mayor a 15 km.	EIA-d
12	Mejoramiento de vías pertenecientes a la Red Vial Nacional, que incluye nuevo trazo menor o igual a 15 km, y que este trazo se ubique fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional; así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA-sd
13	Mejoramiento de vías pertenecientes a la Red Vial Nacional sin trazo nuevo.	EIA-sd
14	Mejoramiento de vías pertenecientes a la Red Vial Departamental, mayor a 20 km, sin nuevo trazo, y se ubique fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar.	DIA
15	Mejoramiento de vías de la Red Vial Departamental, con nuevo trazo mayor a 5 Km, fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA-sd
16	Mejoramiento de vías pertenecientes a la Red Vial Departamental, que incluye nuevo trazo menor o igual a 5 km y que este trazo se ubique fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	DIA
17	Mejoramiento de vías pertenecientes a la Red Vial Vecinal con longitudes mayores a 20 km, sin trazo nuevo, fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar.	DIA
18	Mejoramiento de vías pertenecientes a la Red Vial Vecinal, que incluya nuevo trazo mayor a 15 Km, fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA -sd
19	Mejoramiento de vías pertenecientes a la Red Vial Vecinal, que incluya nuevo trazo menor o igual a 15 Km y que incluya o no la construcción de puentes definitivos con luces menores a 60 m, y se ubique fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar; o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	DIA
20	Mejoramiento a nivel de soluciones básicas y conservación vial por niveles de servicio que comprendan actividades de mejoramiento mayores a 20 km sin trazo nuevo; o que comprendan actividades de mejoramiento mayores a 10 km sin trazo nuevo en caso de ubicarse dentro de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional.	DIA
21	Creación de Vías de Evitamiento.	EIA-sd
22	Creación de Vías Expresas.	EIA-sd
23	Mejoramiento de Vías Urbanas pertenecientes al Sistema urbano vial primario: vías expresas, arteriales con 4 a más carriles proyectados y con Índice Medio Diario Anual (IMDA) actual de más de 3000 vehículos.	DIA

Nº	Tipología de Proyecto de Inversión	Categoría Asignada
24	Renovación de puentes vehiculares definitivos con luces entre 30 y 60 metros o con pilares o apoyos intermedios en el cuerpo de agua, ubicados en Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento, Áreas de Conservación Regional, humedales; así como en ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	DIA
25	Creación o renovación de puentes vehiculares definitivos, con luces proyectadas mayores a 60 hasta 350 metros; fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional.	DIA
26	Creación o renovación de puentes vehiculares definitivos, con luces proyectadas mayores a 350 hasta 700 metros, fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional.	EIA-sd
27	Creación de líneas y terminales: ferrocarril, tren de cercanías y/o metro.	EIA-d
28	Creación de aeródromos, con excepción de helipuertos, con longitud de campo de referencia del avión desde 1800 m en adelante.	EIA-d
29	Creación de aeródromos, con excepción de helipuertos, con longitud de campo de referencia del avión menor a 1800 m, que se ubique fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar, o ecosistemas frágiles o hábitats críticos, ambos reconocidos oficialmente por el SERFOR.	EIA-sd
30	Terminales portuarios marítimos.	EIA-d
31	Terminales terrestres o estaciones de ruta de más de 25 estacionamientos de embarque y desembarque de vehículos tipo M3 clase III, y se ubiquen fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional.	DIA
32	Infraestructura para el transporte urbano vial: corredor segregado exclusivo con o sin rutas alimentadoras que incluyan intervenciones de mejoramiento vial mayores a 10 km y/o impliquen afectaciones prediales o reubicación de componentes urbanos existentes y/o incluyan la construcción de infraestructura de movilidad urbana como ciclovías, puentes peatonales.	EIA-sd
33	Infraestructura para el transporte urbano vial: corredor segregado exclusivo con o sin rutas alimentadoras que incluyan intervenciones de mejoramiento menores a 10 km que impliquen afectaciones prediales o reubicación de componentes urbanos existentes y que no incluya la construcción de infraestructura de movilidad urbana como ciclovías, puentes peatonales.	DIA

Artículo 4.- Incorporación al Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC
Se incorporan los artículos 11-B, 11-C y 20-A en el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, en los términos siguientes:

“Artículo 11-B.- Proyectos de inversión no sujetos al SEIA, con evaluación previa

11-B 1 La FITSA es de evaluación previa cuando los componentes principales o auxiliares de los proyectos de inversión, que no generan impactos ambientales significativos, cumplan con uno o más de los siguientes condicionantes:

- Se ubiquen dentro o fuera de área natural protegida, zona de amortiguamiento o área de conservación regional, siempre que no se encuentren superpuestos total o parcial con: pantanos, bofedales, humedales, lagunas alto andinas, lomas costeras, bosques de neblina, bosques relictos, sitios Ramsar, glaciares.
- Que no impliquen desbosque al que se refiere el artículo 36 de la Ley N° 29763, Ley Forestal y de Fauna Silvestre, y en las Áreas Naturales Protegidas.
- Prevea la intervención en los cauces y/o lechos de cuerpos de agua naturales.

- No se encuentran listados como supuestos aplicables al procedimiento de aprobación automática de la FITSA.

11-B 2 La DGAAM del MTC o la unidad orgánica que haga sus veces o el gobierno regional competente, en un plazo máximo de diez (10) días hábiles contados desde la admisión de la solicitud de FITSA, emite el acto administrativo, mediante el cual se comunica al Titular la conformidad o no conformidad de la FITSA, y está sujeto a silencio negativo.”

“Artículo 11-C.- Proyectos de inversión no sujetos al SEIA, con aprobación automática

11-C 1 La FITSA es de aprobación automática respecto de los siguientes proyectos no sujetos al SEIA y que no constituyen un componente de una infraestructura vial que cuenta con un IGA previamente aprobado, no es aplicable en ámbitos de Área Natural Protegida - ANP, Zona de Amortiguamiento - ZA o Área de Conservación Regional – ACR, o sitios Ramsar fuera de ANP:

1. Montaje e instalación de puentes modulares sin pilares intermedios ni componentes principales adicionales;
2. Mejoramiento de vías vecinales con longitudes menores o iguales a 20 km sin trazo nuevo, que no incluyan ensanchamiento de la vía ni la construcción de puentes;
3. Mejoramiento de vías departamentales con longitudes menores o iguales a 20 km sin trazo nuevo, que no incluyan ensanchamiento de la vía ni la construcción de puentes;
4. Mejoramiento de vías de evitamiento en el ámbito vecinal o departamental con longitudes menores o iguales a 20 km, sin trazo nuevo, que no incluyan ensanchamiento de la vía ni la construcción de puentes;
5. Mejoramiento a nivel de soluciones básicas y conservación vial por niveles de servicio, que comprendan actividades de mejoramiento menores a 20 km;
6. Mejoramiento de vías urbanas locales que no incluyan ensanchamiento de la vía ni componentes principales adicionales;
7. Mantenimiento periódico de vías urbanas e interurbanas;
8. Infraestructura de movilidad urbana: Creación de ciclovías, construcción o renovación de veredas, muros de contención y puentes peatonales;
9. Terminales terrestres o estaciones de ruta de hasta 25 estacionamientos de embarque y desembarque de vehículos tipo M3 clase III;
10. Mejoramiento de caminos de herradura, siempre que no cambie su finalidad;
11. Rehabilitación y/o remodelación de estación de peaje;
12. Rehabilitación y/o remodelación de estación de pesaje;
13. Otros proyectos de inversión, actividades o servicios del Sector Transportes que son determinados mediante Resolución Ministerial del MTC, con opinión favorable del MINAM.

11-C 2 El titular que pretenda ejecutar un proyecto de inversión que no generen impactos ambientales significativos señalados en el numeral 11-C 1 precedente de este Reglamento, presenta su solicitud de FITSA ante la Plataforma Virtual que habilita el MTC, cumpliendo los siguientes requisitos:

1. Solicitud según formulario.
2. Formato electrónico de la FITSA.

11-C 3 El MTC aprueba el Formato de la FITSA e implementa la plataforma virtual para el llenado de la información requerida para la aprobación automática de la FITSA, a través del acceso al Portal Electrónico del MTC (www.gob.pe/mtc). La información consignada en la FITSA, tiene carácter de declaración jurada sujeta al principio de presunción de veracidad y fiscalización posterior establecido en la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.”

“Artículo 20-A.- Supuestos de comunicación previa que no requieren modificación del estudio ambiental

20-A 1 Las siguientes acciones son ejecutadas sin requerir de los procedimientos de modificación señalados en los artículos 20 y 55 del presente Reglamento:

a) Cambio en la ubicación de maquinarias, equipos estacionarios o móviles, siempre que se realice dentro del área de influencia directa y no implique cambios en las obligaciones y/o en los compromisos ambientales aprobados en el estudio Ambiental. Asimismo, dichos cambios deben contemplar que no haya modificaciones o incrementos en la valoración de los impactos ambientales evaluados en el instrumento de gestión ambiental aprobado.

b) Cambio de ubicación de componentes proyectados, o de parte de algunos de los componentes; siempre que se realice dentro del área de influencia directa, que no implique cambios en las obligaciones y/o compromisos ambientales previstos en el citado instrumento de gestión ambiental. Asimismo, dichos cambios deben contemplar que no haya modificaciones o incrementos en la valoración de los impactos ambientales evaluados en el instrumento de gestión ambiental aprobado.

c) Mejoras tecnológicas de equipos, renovación por deterioro u obsolescencia, así como el reemplazo, siempre que cumplan la misma función, considerando los dispositivos de protección o control ambiental que fueran necesarios y evaluados en el estudio ambiental aprobado.

d) Cambios en el sistema de coordenadas de ubicación geográfica del proyecto, siempre que se realice dentro del área de influencia directa del proyecto.

e) La no instalación de componentes principales o auxiliares de procesos que no estuvieran asociados a componentes para la prevención, mitigación y control de impactos ambientales negativos, siempre que, de ser el caso, no implique reducción o eliminación de obligaciones y/o compromisos ambientales aprobados en el estudio ambiental correspondiente.

f) La eliminación de puntos de monitoreo por la no ejecución de la actividad objeto de control o por eliminación de la fuente o por la reubicación de estos (puntos y/o estaciones de monitoreo). Ello no comprende la reubicación o eliminación de puntos de control de componentes activos de la operación que requieren ser monitoreados conforme al estudio ambiental aprobado.

g) La modificación del cronograma de ejecución de actividades siempre que no implique cambios en estas y que no implique reducción o eliminación de las obligaciones y/o compromisos sociales o ambientales aprobados en el estudio ambiental. No aplica para los PAMA o Plan de Cierre aprobados.

h) Incorporación de áreas verdes como parte de actividades de paisajismo, cercos vivos y la revegetación y reforestación de áreas; siempre que se realicen con especies nativas de la zona o previstas en el instrumento de gestión ambiental aprobado y que no implique nuevas obligaciones y/o compromisos ambientales aprobados en dicho instrumento, o la reducción o eliminación de estos.

i) Cambios por reubicación de componentes auxiliares y/o componentes temporales que se encuentren dentro del área de influencia directa, siempre que se mantenga el nivel de los impactos ya evaluados, y que no implique reducción o eliminación de las obligaciones y/o compromisos sociales o ambientales aprobados en el estudio ambiental.

j) Cambio de uso de componentes, siempre que ello no altere las medidas de manejo del componente existente y que en el estudio se hayan establecido medidas de manejo para los componentes que pretendan instalarse sobre el mismo espacio como segundo uso. En todos los casos, el área final aprobada del componente debe mantenerse y no puede ser modificada con el cambio de uso.

k) Cambios, adiciones o actualización de tecnología orientada a optimizar los componentes y/o actividades de vigilancia y control ambiental del proyecto, siempre que no se altere el objetivo inicial de vigilancia y control ambiental aprobado y que no involucre cambios en el sistema de tratamiento de aguas.

l) Variación en la capacidad de almacenamiento de hidrocarburos y/o insumos químicos que estén dentro de las instalaciones contempladas en el estudio ambiental aprobado, siempre que no modifique las medidas de contingencia establecidas en dichos estudios.

m) Cambios operativos en el equipamiento de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales, que no involucren modificar las condiciones de la autorización de vertimiento. Estos cambios solo corresponden a mejoras en la eficiencia del tratamiento que conlleven a que el efluente tratado tenga menor carga contaminante.

n) Cambios en las densidades y/o coeficientes de construcción de los componentes cuyos usos ya han sido aprobados, siempre que se prevea que no impliquen cambios en la importancia de los impactos ya evaluados, y que no impliquen reducción o eliminación de las obligaciones y/o compromisos ambientales aprobados en el estudio ambiental correspondiente.

o) Cambios en la composición formal y/o arquitectónica de los componentes incluidos en el estudio ambiental aprobado que no supongan cambios en el uso de dichos componentes, siempre que se prevea que no impliquen cambios en la importancia de los impactos ya evaluados, y que no impliquen reducción o eliminación de las obligaciones y/o compromisos sociales o ambientales aprobados en el estudio ambiental.

p) Cambios en los procesos de construcción de los componentes declarados en el estudio ambiental aprobado, siempre que se prevea que no impliquen cambios en el nivel de los impactos ya evaluados, y que no impliquen reducción o eliminación de las obligaciones y/o compromisos sociales o ambientales aprobados en el estudio ambiental.

q) Cambios por incorporación de componentes que se encuentren en el área de influencia directa, que permitan la adecuada y óptima funcionalidad del proyecto, y no impliquen cambios en las obligaciones y/o los compromisos aprobados en el estudio ambiental.

r) Modificación de la denominación del proyecto, siempre que no haya modificaciones de los componentes y actividades del proyecto.

s) Modificación de componentes con variación del nivel de ingeniería de detalle respecto a la ingeniería básica, siempre que se realice dentro del área de influencia directa y no implique cambios en las obligaciones y/o en los compromisos ambientales aprobados en el estudio ambiental y dichos cambios no deben modificar o incrementar la valoración de los impactos ambientales evaluados en el instrumento de gestión ambiental aprobado.

t) Variación en la capacidad de extracción material requerido de canteras o disposición final de material excedente en un Depósito de Material Excedente (DME), siempre y cuando este no supere los volúmenes potenciales establecidos en las fichas de caracterización.

u) Variación de diseño de ingeniería de canteras o de los DME siempre y cuando no exceda o sobrepase el área y/o volumen ya establecido en las fichas de caracterización, de acuerdo al Manual de Carreteras, aprobado mediante Resolución Directoral N° 03-2018-MTC/14.

v) Otros supuestos que el MTC establezca mediante Resolución Ministerial, previa opinión favorable del MINAM.

20-A 2 Dichas acciones deben ser comunicadas previamente a la autoridad ambiental y a la EFA competentes, a través de la mesa de partes virtual de la entidad, con una anticipación de quince (15) días hábiles antes de su implementación. Dichas modificaciones no exceptúan al titular de contar con autorizaciones que pudieran ser emitidas por otras autoridades competentes.

20-A 3 La comunicación previa no es aplicable en tanto el proyecto de inversión con estudio ambiental aprobado, que comprende sus modificaciones o actualizaciones, se ejecuta en áreas naturales protegidas, sus zonas de amortiguamiento, en áreas de conservación regional, en ecosistemas frágiles, en áreas de comunidades nativas, en reservas indígenas Pueblos Indígenas en Aislamiento y Contacto Inicial (PIACI), en cauces o fajas marginales, cuerpos o fuentes de agua subterránea o superficial,

en sitios arqueológicos y/o patrimonio cultural o áreas colindantes a estos, o contemplen intervenciones de desbosque; salvo que algún tramo del proyecto no se superponga con los supuestos previamente señalados. Asimismo, no es aplicable si implica la generación de residuos sólidos, efluentes y emisiones no caracterizados en el instrumento de gestión ambiental aprobado.

20-A 4 Lo dispuesto en este artículo es de aplicación para los instrumentos de gestión ambiental complementarios aprobados, en lo que corresponda; sin perjuicio de lo establecido en el literal g) del numeral 20-A 1 del presente Reglamento.”

Artículo 5.- Publicación

El presente Decreto Supremo es publicado en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe), así como en las sedes digitales del Ministerio del Ambiente (www.gob.pe/minam) y del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de su publicación en el diario oficial El Peruano.

Artículo 6. - Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y por el Ministro del Ambiente.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. Habilitación de plataforma virtual para la FITSA de aprobación automática y para cumplimiento de obligaciones aprobadas en los instrumentos de gestión ambiental

1.1. En el plazo máximo de ciento ochenta (180) días hábiles, contados desde la vigencia del presente Decreto Supremo, el MTC a través de una Resolución Ministerial, previa opinión favorable del MINAM, aprueba el Formato de la FITSA de evaluación previa y aprobación automática, asimismo, habilita la plataforma virtual para la implementación de lo señalado en los artículos 10 y 11-C del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC.

1.2. La DGAAM del MTC o la unidad orgánica que haga sus veces, aprueba los lineamientos y requerimientos funcionales para la implementación y funcionamiento de la plataforma virtual, en un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles contados desde la vigencia del presente Decreto Supremo.

1.3. La Oficina General de Tecnología de la Información (OGTI) del MTC, una vez aprobado los lineamientos y requerimientos funcionales para la implementación y funcionamiento de la plataforma virtual, en un plazo máximo de noventa (90) días calendario contados desde el mismo, adecuan la plataforma virtual para la implementación de lo señalado en los artículos 10 y 11-C del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC.

1.4. Implementada la plataforma virtual, en un plazo máximo de treinta (30) días calendario, mediante Resolución Ministerial se establece la fecha de inicio de la obligatoriedad del registro de la información señalada en el artículo 10 del precitado Decreto Supremo N° 004-2017-MTC.

1.5. En tanto no se implemente la mencionada plataforma, los administrados continúan presentado sus reportes y/o documentos que acrediten el cumplimiento de las obligaciones ambientales fiscalizables a través de la Mesa de Partes de la autoridad competente.

SEGUNDA. Integración de títulos habilitantes

2.1. El MTC, en un plazo máximo de ciento veinte (120) días hábiles de vigencia del presente Decreto Supremo, mediante Resolución Ministerial y con la opinión previa favorable del MINAM, aprueba los lineamientos para que los titulares de proyectos de inversión del Sector Transportes soliciten ante la DGAAM del MTC o la unidad orgánica que haga sus veces la integración

de otros permisos y/o autorizaciones ambientales en el procedimiento de evaluación del EIA-sd, o de su modificación, al amparo de la Primera Disposición Complementaria Transitoria de la Ley N° 30327 - Ley de Promoción de las Inversiones para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Sostenible, 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 del Impacto Ambiental, aprobado por Decreto Supremo N° 005-2016-MINAM y otras medidas para optimizar y fortalecer el Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental.

2.2. En tanto el MTC apruebe los lineamientos a que se refiere el numeral precedente, se aplica supletoriamente las disposiciones establecidas en 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 del Impacto Ambiental, para la evaluación de la integración de títulos habilitantes en el estudio ambiental. En ese caso, el titular debe presentar su solicitud de evaluación del EIA-sd, acompañada de los requisitos aplicables, a los siguientes permisos y/o autorizaciones:

1. Acreditación de disponibilidad hídrica.
2. Autorización para la ejecución de obras de aprovechamiento hídrico.
3. Derechos de uso de agua.
4. Autorización para vertimientos de aguas residuales industriales, municipales y domésticas tratadas. Se excluyen las autorizaciones de vertimientos otorgadas por la Autoridad Marítima Nacional.
5. Autorización para reúso de aguas residuales industriales, municipales y domésticas tratadas.
6. Autorización de desbosque.

TERCERA. Otorgamiento de un plazo adicional e improrrogable para la adecuación ambiental a través del PAMA

3.1. Los titulares que, con anterioridad a la entrada en vigencia del presente Decreto Supremo, ejecutaron actividades sin contar con la aprobación de su instrumento de gestión ambiental o de su respectiva modificación, deben comunicar a la DGAAM del MTC o la unidad orgánica que haga sus veces, su intención de acogerse a la normativa ambiental presentando un PAMA. Dicha comunicación se presenta en un plazo máximo de ciento veinte (120) días hábiles contados desde la referida vigencia y constituye una obligación fiscalizable por la EFA competente.

3.2. Los titulares que presentan la comunicación señalada en el numeral 3.1. deben presentar el PAMA ante la DGAAM del MTC o la unidad orgánica que haga sus veces, de acuerdo a los siguientes plazos máximos, computados a partir de la publicación de la Resolución Ministerial que aprueba la actualización de los Términos de Referencia para la elaboración del PAMA:

- a) Los titulares del sector privado, unidades ejecutoras del MTC u otras entidades públicas del nivel nacional: dentro plazo de dos (2) años.
- b) Los gobiernos regionales: dentro del plazo de tres (3) años.
- c) Los gobiernos locales: dentro del plazo de cuatro (4) años.

La obligación de presentar el PAMA constituye una obligación fiscalizable por la EFA competente.

3.3. Los requisitos para la presentación del PAMA, así como las etapas, obligaciones y demás aspectos procedimentales se sujetan a lo establecido en la Cuarta Disposición Complementaria Final del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC.

3.4. La presentación de la comunicación de acogimiento o del PAMA no exonera al titular de estar sujeto a las acciones de fiscalización que la EFA competente puede realizar para verificar el cumplimiento de las obligaciones ambientales previstas en la normativa vigente y, si el caso

lo amerita, dictar las medidas administrativas que resulten necesarias para la protección del ambiente o la salud de las personas.

3.5. La presentación de la comunicación de acogimiento o del PAMA no exonera a su titular del cumplimiento de las medidas administrativas y/o judiciales dictadas por las autoridades competentes ni de las responsabilidades administrativas, civiles y/o penales que correspondan. El PAMA no es aplicable a aquellas actividades en curso del Sector Transportes que cuenten con mandatos judiciales vigentes.

3.6. Los alcances de la adecuación regulada en el presente Decreto Supremo están referidas únicamente a la obtención del PAMA, sin perjuicio de que el titular cumpla con los demás certificados, permisos o requerimientos que sean necesarios para la continuación de sus actividades, regulados en la normativa específica sobre la materia, según corresponda.

3.7. En todo lo no dispuesto en la presente disposición, es de aplicación supletoria lo dispuesto en la Tercera Disposición Complementaria Final del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC.

3.8. La presente disposición no aplica para nuevas actividades o proyectos, los cuales requieren del instrumento de gestión ambiental preventivo correspondiente.

CUARTA. Autoridad competente para evaluar las solicitudes de modificación de la DIA aprobada por el SENACE mediante la clasificación

El titular de un proyecto de inversión del Sector Transportes que cuenta con la DIA aprobada por el SENACE, como consecuencia del procedimiento de clasificación a su cargo, y que requiera modificar o actualizar dicho estudio ambiental, debe solicitar a la DGAAM del MTC o la unidad orgánica que haga sus veces la evaluación de la modificación o actualización, según corresponda.

QUINTA. Plazo para la implementación de las CTA

El MTC aprueba las CTA a que se refiere el numeral 11.2 del artículo 11 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, mediante Resolución Ministerial y con la opinión previa favorable del MINAM, dentro del plazo máximo de ciento ochenta (180) días hábiles, contados desde el día siguiente de la vigencia del presente Decreto Supremo.

SEXTA. Proyectos con certificación ambiental fraccionada

6.1 El titular del proyecto de inversión del Sector Transportes que, a la fecha de vigencia del presente Decreto Supremo, tramitó la certificación ambiental fraccionada para su proyecto, cuya ejecución fue realizada de manera simultánea o de manera discontinua, según la certificación ambiental aprobada por cada tramo, lo cual impide integrar las medidas aprobadas en los instrumentos de gestión ambiental correspondientes conforme a lo señalado en los numerales 3 y 4 del artículo 21 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, no está obligado a cumplir dichos numerales, en cuyo caso debe modificar o actualizar la certificación ambiental de cada tramo, según corresponda.

6.2 En caso el titular del proyecto de inversión del Sector Transportes que, a la fecha de vigencia del presente Decreto Supremo, integró la certificación ambiental fraccionada conforme el numeral 4 del artículo 21 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, sin cumplir con el numeral 3 del citado artículo, debe modificar o actualizar la certificación ambiental de cada tramo, según corresponda.

SÉPTIMA. Descentralización de funciones del MTC para evaluar y aprobar estudios ambientales de los proyectos de inversión a los gobiernos regionales o gobiernos locales

En el marco del proceso de descentralización previsto en la Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización,

en concordancia con el artículo 17 del Reglamento de la Ley N° 27446, Ley del SEIA, aprobado por Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM, en caso de delegación o transferencia de funciones del MTC para evaluar y, de corresponder, aprobar los estudios ambientales de los proyectos de inversión, la autoridad competente para evaluar y, de corresponder, aprobar los estudios ambientales de los proyectos de inversión que son ejecutados por los gobiernos regionales o gobiernos locales, o por organismos que dependen de ellos, es la dependencia o unidad orgánica que tiene asignada dicha función en el reglamento de organización y funciones del gobierno regional o gobierno local correspondiente.

OCTAVA. Requerimiento de instrumento de gestión ambiental correctivo a cargo de las Entidades de Fiscalización Ambiental

8.1. Para asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Tercera Disposición Complementaria Final del presente Decreto Supremo, el MTC modifica el Reglamento de Sanciones y Régimen de Incentivos en Materia Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2022-MTC, para tipificar como infracciones el incumplimiento de las obligaciones ambientales fiscalizables que establece la citada Tercera Disposición Complementaria Final, en el plazo máximo de doscientos veinte (220) días hábiles, contados desde la vigencia del presente Decreto Supremo.

8.2. Los titulares del Sector Transportes que no hayan comunicado su intención de acogerse o no hayan presentado el PAMA dentro de los plazos previstos en el presente Decreto Supremo deben presentar dicho instrumento, sin perjuicio de las sanciones que correspondan.

8.3. Una vez finalizado los plazos previstos en el numeral 3.1 de la Tercera Disposición Complementaria Final del presente Decreto Supremo, la Autoridad Ambiental comunica a la EFA competente la lista de los administrados que habiendo comunicado su intención de adecuarse no presentaron el PAMA dentro de dichos plazos.

8.4. En caso que el titular de actividad del Sector Transportes presente el PAMA fuera de los plazos de adecuación establecidos, la Autoridad Ambiental comunica dicho hecho a la EFA competente.

NOVENA. Plazo para actualizar los Términos de Referencia

9.1. En cumplimiento de la Única Disposición Complementaria del Decreto Legislativo N° 1668, Decreto Legislativo que establece medidas especiales para fomentar el avance de los proyectos de inversión pública, privada y público privada, el MTC propone al Ministerio del Ambiente la actualización de los Términos de Referencia con características comunes o similares de los proyectos que cuentan con Clasificación Anticipada en el Anexo I del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, modificado por el presente Decreto Supremo, en el plazo de noventa (90) días hábiles contados desde el día siguiente de publicado el presente Decreto Supremo.

9.2. El MTC actualiza los Términos de Referencia para la elaboración del PAMA, mediante Resolución Ministerial, contando con la opinión previa favorable del MINAM, dentro del plazo de ciento veinte (120) días hábiles contados desde la vigencia del presente Decreto Supremo.

DÉCIMA. Modificación no significativa del instrumento de gestión ambiental

Lo dispuesto en el artículo 20 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, es aplicable para los titulares que cuenten con un PAMA aprobado por la autoridad ambiental competente.

UNDÉCIMA. Competencias de la Autoridad Marítima Nacional

Las disposiciones del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante

Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, se aplican sin perjuicio de las competencias de la Autoridad Marítima Nacional — DICAPI del Ministerio de Defensa, en materia de seguridad de la vida humana, control y vigilancia del tráfico acuático, protección del medio ambiente acuático y evaluación y aprobación de instrumentos de gestión ambiental en el ámbito de su competencia, conforme al Decreto Legislativo N° 1138, Ley de la Marina de Guerra del Perú, y su Reglamento, aprobado Decreto Supremo N° 009-2014-DE.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA. Procedimientos administrativos en trámite

1.1. Los procedimientos administrativos iniciados antes de la vigencia del presente Decreto Supremo, se concluyen conforme a las normas vigentes bajo las cuales se iniciaron. La vigencia de esta norma no aplica para los casos en que se hayan ejecutado mecanismos de participación ciudadana bajo la anterior normativa.

1.2. En tanto el MTC no aprueba el Formato de la FITSA, el titular presenta el contenido básico de la FITSA indicado en el Anexo 2 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, cuya derogación se dispuso por la Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Supremo N° 008-2019-MTC.

1.3. En tanto el MTC no aprueba la actualización de los Términos de Referencia con características comunes o similares a que se refiere la Novena Disposición Complementaria del presente Decreto Supremo, los titulares de los proyectos de inversión del Sector Transportes sujetos al SEIA, toman como referencia para elaborar el estudio ambiental, según la categoría que les corresponde, los Términos de Referencia con características comunes o similares aprobados por la Resolución Ministerial N° 440-2018-MTC-01.02, la Resolución Ministerial N° 891-2019-MTC-01.02 o la Resolución Ministerial N° 1056-2019-MTC-01.02; o, los Términos de Referencia Básicos previstos en los Anexos III, IV o VI del Reglamento de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, aprobado por Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM, según corresponda.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. Derogación expresa

Se deroga la Segunda Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 008-2019-MTC.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diez días del mes de febrero del año dos mil veintiséis.

JOSÉ ENRIQUE JERÍ ORÉ
Presidente de la República

MIGUEL ANGEL ESPICHÁN MARIÑAS
Ministro del Ambiente

ALDO MARTÍN PRIETO BARRERA
Ministro de Transportes y Comunicaciones

2485818-1

Autorizan viaje de inspector de la Dirección General de Aeronáutica Civil al Estado Plurinacional de Bolivia, en comisión de servicios

RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 066-2026-MTC/01.02

Lima, 9 de febrero de 2026

VISTOS: La Carta STAR UP-GO-N° 007-2026 de la empresa STAR UP S.A.C., y el Informe N° 0022-2026-MTC/12 de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y;

CONSIDERANDO:

Que, la Ley N° 27619, Ley que regula la autorización de viajes al exterior de servidores y funcionarios públicos y el Decreto Supremo N° 047-2002-PCM, que aprueba normas reglamentarias sobre autorización de viajes al exterior de servidores y funcionarios públicos, establecen que los viajes al exterior que realicen; entre otros, los servidores de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se autorizan mediante Resolución Ministerial del Sector, la que debe ser publicada en el diario oficial El Peruano;

Que, el numeral 10.1 del artículo 10 de la Ley N° 32513, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2026, dispone que los viajes al exterior de los servidores o funcionarios públicos y representantes del Estado con cargo a recursos públicos se aprueban conforme a lo establecido en la Ley N° 27619, Ley que regula la autorización de viajes al exterior de servidores y funcionarios públicos, y sus normas reglamentarias;

Que, la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, establece que la Autoridad Aeronáutica Civil es ejercida por la Dirección General de Aeronáutica Civil, como dependencia especializada del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y en el marco de dicha competencia es responsable de la vigilancia y la seguridad de las operaciones aéreas, seguridad que comprende la actividad de evaluar las aptitudes del personal aeronáutico de los explotadores aéreos, así como el material aeronáutico que emplean;

Que, mediante la Carta STAR UP-GO-N° 007-2026, la empresa STAR UP S.A.C. solicita a la Dirección General de Aeronáutica Civil la designación de un inspector para realizar el chequeo de competencia de piloto en simulador de vuelo en el equipo B-737 a su personal aeronáutico, acompañando los requisitos establecidos para el Servicio Prestado en Exclusividad S-DGAC-011 "Evaluación práctica del personal aeronáutico" del Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por el Decreto Supremo N° 009-2022-MTC y sus modificatorias;

Que, asimismo, la citada empresa ha cumplido con el pago del derecho de tramitación del servicio señalado en el considerando precedente de acuerdo al TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, ante la Oficina de Finanzas de la Oficina General de Administración; conforme se aprecia de los recibos de acotación que se detallan en el Anexo que forma parte integrante de la presente Resolución Ministerial; por lo que los costos del viaje en comisión de servicios, incluyendo el pago de viáticos, están cubiertos íntegramente por la empresa solicitante;

Que, la solicitud de autorización de viaje es evaluada y sustentada por la Dirección General de Aeronáutica Civil con el Informe N° 0022-2026-MTC/12, conforme a la Orden de Inspección N° 0089-2026-MTC/12.04 y el Informe N° 0028-2026-MTC/12.04 de la Dirección de Seguridad Aeronáutica, siendo que dicha Dirección General señala que el presente viaje resulta de interés institucional, toda vez que se realiza de acuerdo a lo establecido en la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N° 050-2001-MTC;

Que, en consecuencia, corresponde autorizar el viaje en comisión de servicios del señor REYNALDO JULIO RÍOS VIENRICH, inspector de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a la ciudad de Cochabamba, Estado Plurinacional de Bolivia, del 23 al 25 de febrero de 2026, para los fines antes expuestos;

De conformidad con lo dispuesto por la Ley N° 32513, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2026; la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, y su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 050-2001-MTC; la Ley N° 27619, Ley que regula la autorización de viajes al exterior de servidores y funcionarios públicos y sus modificatorias; el Decreto Supremo N° 047-2002-PCM, que aprueba normas reglamentarias sobre autorización de viajes al exterior de servidores y funcionarios públicos