



# MARCO DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL

**Programa de Apoyo al Transporte Subnacional  
(PE-L1135)**

**Julio, 2015**

---

## TABLA DE CONTENIDOS

1.	INTRODUCCIÓN .....	18
1.1	Antecedentes .....	18
1.2	Objetivo del MGAS .....	19
1.3	Alcance del MGAS .....	20
2.	EL PROGRAMA .....	22
2.1	Ubicación .....	22
2.2	Marco de referencia y justificación .....	22
2.3	Objetivo del Programa .....	25
2.4	Componentes .....	25
2.4.1	Componente 1: Inversión en infraestructura vial .....	25
2.4.2	Componente 2: Mantenimiento de la Infraestructura vial vecinal .....	29
2.4.3	Componente 3: Gestión Vial Descentralizada.....	31
2.4.4	Componente 4: Gestión del Programa.....	46
2.5	Organización y Gestión del Programa.....	46
2.5.1	Gestión del Componente 1 .....	47
2.5.2	Gestión del Componente 2: Mantenimiento de la Infraestructura vial rural .....	48
2.5.3	Gestión del Componente 3: Gestión Vial descentralizada .....	48
2.5.4	Componente 4: Gestión del Programa.....	48
2.5.5	Gestión Fiduciaria .....	49
2.5.6	Organización .....	49
3.	CARACTERIZACIÓN SOCIOAMBIENTAL DE LAS ÁREAS DE APLICACIÓN DEL PROGRAMA .....	53
3.1.-	Aspectos Ambientales.....	53
3.2.-	Aspectos Socio – Económicos .....	56
3.3.-	Análisis del Riesgo de Desastres Naturales y de Cambio Climático .....	63
4.-	MARCO LEGAL AMBIENTAL Y SOCIAL .....	69
4.1	Marco legal ambiental aplicable .....	69
4.1.1	Legislación ambiental general aplicable al programa .....	70
4.1.2	Legislación ambiental para el sector transporte .....	76
4.1.3	Legislación ambiental a nivel municipal y departamental .....	78
5.	MARCO INSTITUCIONAL AMBIENTAL (ROLES Y FUNCIONES).....	80
5.1	Marco Institucional .....	80

5.1.1	Instituciones involucradas en la implementación de las actividades (componentes) del Proyecto.....	80
5.1.2	Autoridad Ambiental Nacional (MINAM).....	82
5.1.3	Autoridad ambiental sectorial (DGASA) .....	83
5.1.4	Provias Descentralizado (PVD).....	84
5.1.5	Gestión ambiental municipal.....	87
5.1.6	Análisis de las capacidades institucionales para el cumplimiento efectivo de las salvaguardas ambientales y sociales del BID/BM, incluyendo cuestiones de género.....	88
5.1.7	Mecanismos de canalización y gestión de quejas y reclamos .....	95
6.	<b>POLÍTICAS AMBIENTALES Y SOCIALES DEL BID y el BM</b> .....	95
6.1	Políticas del BID .....	95
6.1.1	Política de Acceso a la información (OP-102).....	96
6.1.2	Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703).....	96
6.1.3	Política sobre Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704).....	100
6.1.4	Política de Reasentamiento involuntario (OP-710).....	101
6.1.5	Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761) .....	101
6.1.6	Política Operativa sobre Pueblos Indígenas (OP-765).....	102
6.2	Políticas del BM.....	104
6.2.1	Evaluación Ambiental (OP 4.01) .....	104
6.2.2	Hábitats Naturales (OP 4.04) .....	105
6.2.3	Recursos Culturales Físicos (OP 4.11).....	105
6.2.4	Reasentamiento Involuntario (OP 4.12).....	105
6.2.5	Pueblos Indígenas (OP 4.10).....	106
6.2.6	Género y Desarrollo (OP 4.20).....	106
6.2.7	Bosques (OP 4.36).....	107
7.	<b>METODOLOGÍA Y PROCEDIMIENTOS DEL MGAS DEL PATS</b> .....	108
7.1	Los proyectos de Programa .....	108
7.2	Procedimientos e instrumentos del MGSA .....	110
7.2.1	Descripción de las principales acciones en el Marco de Gestión Ambiental y Social .....	115
7.2.2	Verificación del MGAS .....	118
7.2.3	Presentación de las herramientas y fichas requeridas en el MGAS .....	119
7.2.3.1	Evaluación Ambiental Preliminar1 (EVAP1) .....	120
7.2.3.2	Informe Socio-Ambiental de Evaluación (ISAE) .....	120
7.2.3.3	Informe Socio-Ambiental de Seguimiento (ISAS) .....	121

---

7.2.3.4 Informe Socio-Ambiental Final (ISAF) .....	121
8. PLAN DE FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL EN PVD DURANTE LA VIDA DEL PROGRAMA (PATS) .....	123
8.1 Objetivos y alcance .....	123
8.2 Plan para el fortalecimiento de la gestión ambiental y social de los Gobiernos Subnacionales y PVD.....	123
9. DIÁLOGO Y DIVULGACIÓN EN FUNCIÓN DE LA CATEGORÍA AMBIENTAL.....	125
9.1 Diálogo y divulgación requeridos en función de la herramienta de gestión ambiental...	126
ANEXOS.....	129
Anexo N° 01: Departamentos, provincias y distritos involucrados en el Programa .....	130
Anexo N° 02: Flujograma de procedimientos de la gestión ambiental y social en el ciclo de proyectos – PATS, con participación del SENACE.....	139
Anexo N° 03: Requerimientos Mínimos para obtención de Opiniones Técnicas y/o Autorizaciones.....	141
Anexo N° 04: Formato de la Evaluación Ambiental Preliminar.....	144
Anexo N°05: Modelo de Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado.....	150
Anexo N°06: Modelo de Declaración de Impacto Ambiental (DIA).....	154
Anexo N°07: Formato de Informe Socio Ambiental de Evaluación.....	159
Anexo N°08: Formato de Informe Socio Ambiental de Seguimiento.....	161
Anexo N°09: Formato de Informe Socio Ambiental Final .....	163

---

## **CUADROS**

Cuadro 1. Intervenciones del PATS

Cuadro 2. Modalidad de Intervención del PATS

Cuadro 3. Personal adicional que se contrataría con cargo al PATS

Cuadro 4. Pueblos Indígenas u Originarios en el Perú

Cuadro 5. Descripción de los principales tipos de peligros de origen natural en el Perú

Cuadro 6. Amenazas Naturales más comunes en el área de influencia del Programa

Cuadro 7. Marco Legal Ambiental Aplicable al Programa

Cuadro 8. Marco Legal Aplicable al Sector Transporte

Cuadro 9. Marco Institucional a nivel Municipal y Departamental

Cuadro 10. Marco Institucional Aplicable al Programa- Principales instituciones

Cuadro 11. Matriz de capacidades institucionales para el cumplimiento efectivo de la normatividad ambiental y social nacional y de las salvaguardas ambientales y sociales del BID y BM

Cuadro 12. Costos por componente

Cuadro 13. Plazos de aprobación de Instrumentos de gestión

Cuadro 14. Responsables del manejo de los instrumentos de gestión Ambiental y Social

Cuadro 15. Actividades tentativas para el Plan de Fortalecimiento

## **FIGURAS**

Figura 1. Distritos Priorizados en el ámbito del FONIE

Figura 2. Calendario de Prevención de Riesgos INDECI

## **GRÁFICOS**

Gráfico 1. Estrategia para el Fortalecimiento de la Gestión Vial

Gráfico 2. Organigrama del PATS

Gráfico 3. Flujo de quejas y reclamos en conflictos socioambientales

Gráfico 4. Flujograma de procedimientos de la Gestión Socio Ambiental en el ciclo de Proyectos PATS

Gráfico 5. Diagrama de flujo – Emisión de Compatibilidad SERNANP

Gráfico 6. Diagrama de flujo – Emisión CIRA

Gráfico 7. Flujograma para la explotación de material de acarreo en cauces naturales – Autoridad Local de Aguas

---

## LISTA DE ACRÓNIMOS

ASA	Área Socio Ambiental
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
BM	Banco Mundial
CIRA	Certificación de Inexistencia de Restos Arqueológicos
EVAP	Evaluación Ambiental Preliminar
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
DDC	Direcciones Desconcentradas de Cultura
EIA <sub>sd</sub>	Evaluación de Impacto Ambiental semidetallado
EIA <sub>d</sub>	Evaluación de Impacto Ambiental detallado
GL	Gobierno Local
GR	Gobierno Regional
IVP	Institutos Viales Provinciales
ISAE	Informe Socio Ambiental de Evaluación
ISAS	Informe Socio Ambiental de Seguimiento
ISAF	Informe Socio Ambiental Final
MGAS	Marco de Gestión Ambiental y Social
MPRI	Marco de Política de Reasentamiento Involuntario
MRPI	Marco de Relacionamiento con Pueblos Indígenas
MTC	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
MC	Ministerio de Cultura
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
ONG	Organizaciones no Gubernamentales
OP	Políticas Operacionales
PATS	Programa de Apoyo al Transporte Subnacional
PCD	Programa de Caminos Departamentales
PCR	Programa de Caminos Rurales
PESEM	Plan Estratégico Sectorial Multianual
PMA	Plan de Monitoreo Arqueológico
PARA	Proyecto de Rescate Arqueológico
PVD	Provias Descentralizado

## DEFINICIONES<sup>1</sup>

**Adaptación al cambio climático.** Ajuste de los sistemas naturales o humanos en respuesta a los efectos de estímulos climáticos reales o previstos, que modera los perjuicios o brinda oportunidades beneficiosas.

**Amenazas naturales.** Procesos o fenómenos naturales que tienen un impacto en la biósfera y pueden constituir un hecho dañino. Esas amenazas incluyen terremotos, temporales, huracanes, aludes, maremotos, erupciones volcánicas, inundaciones, incendios forestales y sequías o una combinación

---

<sup>1</sup> A menos que se indique lo contrario, tomadas directamente de las definiciones contenidas en las Políticas OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias; OP-704 de Gestión del Riesgo de Desastres Naturales; OP-710 de Reasentamiento Involuntario; y OP-765 de Pueblos Indígenas del Banco Interamericano de Desarrollo.

---

de estos fenómenos, así como las que puedan ser provocadas por el ser humano, incluidas las relacionadas con el cambio climático.

**Área de influencia directa<sup>2</sup> (AID).** Es el ámbito geográfico donde se presentarán de manera evidente los impactos ambientales y sociales producidos por una carretera. El AID corresponde usualmente: i) el derecho de vía donde se asentará la infraestructura vial bajo análisis; ii) la franja formada a lo largo del trazado de la vía hasta un kilómetro (1 km) a cada lado de su eje; y iii) las franjas de territorio formadas a 200 m a cada lado de los ejes de las vías de acceso hacia la carretera o desde ella hacia las áreas de uso y explotación (campamentos, plantas de asfalto, plantas chancadoras, canteras, depósitos de materiales excedentes, almacenes, patios de máquinas, entre otros).

**Área de influencia indirecta<sup>3</sup> (AII).** Es el territorio en el que se producen impactos debidos a las actividades inducidas por el proyecto vial. El AII incluye usualmente: i) la red vial vinculada al proyecto; ii) las zonas productivas agrícolas y ganaderas asociadas con la carretera; y iii) las ciudades y los poblados conectados por la vía. El AII se toma usualmente a la franja de territorio que se forma a lo largo del eje de la vía hasta diez kilómetros (10 km) a cada lado del trazado.

**Asistencia humanitaria.** Provisión de productos básicos y materiales necesarios para prevenir y aliviar el sufrimiento humano durante una operación de socorro en caso de desastre. La asistencia en esas circunstancias posiblemente consistirá en alimentos, prendas de vestir, medicamentos y equipos de hospital.

**Bienes y servicios ambientales.** Los ecosistemas y el ambiente son fuente de bienes (tales como agua potable, productos forestales, recursos genéticos, entre otros) y servicios (aire limpio, flujos hidrológicos, corredores de biodiversidad, protección contra inundaciones, etc.), para los cuales la sociedad les asigna un valor, ya sea de tipo social, ético o económico. El realzar estos valores e implementar mecanismos financieros sostenibles constituye una estrategia importante adoptada en forma creciente por los países para la conservación de sus ecosistemas y medio ambiente.

**Cambio climático.** Cambios significativos en las estadísticas de las mediciones del promedio o la variabilidad del clima en un lugar o región en un período prolongado de estudio (generalmente décadas o más).

**Compensación.** Pago en dinero<sup>4</sup> o especie al que tienen derecho las personas afectadas según lo dispuesto por normas o leyes del gobierno.

**Conversión significativa.** Eliminación o disminución grave de la integridad de un hábitat crítico o natural causada por un cambio radical de largo plazo en el

---

<sup>2</sup> Texto unificado a partir de varias definiciones y convenciones.

<sup>3</sup> Texto unificado a partir de varias definiciones y convenciones.

<sup>4</sup> La política de reasentamiento del BID promueve la reposición en especie con el propósito que las condiciones de vida de la población se mantengan o mejoren. Igualmente impulsa a que la indemnización económica el último recurso a considerarse.

---

uso de la tierra o del agua. La conversión puede incluir, por ejemplo, desmonte, reemplazo de vegetación natural (con cultivos o plantaciones de árboles); inundaciones permanentes (en el caso de una represa, por ejemplo); drenaje, dragado, llenado o canalización de humedales, o minería a cielo abierto. Tanto en los ecosistemas terrestres como acuáticos, la conversión de hábitats naturales puede ocurrir como resultado de una contaminación severa. La conversión puede resultar directamente de la acción de un proyecto o a través de un mecanismo indirecto (asentamientos inducidos a lo largo de un camino, por ejemplo).

**Degradación.** Modificación de un hábitat natural o crítico que reduzca sustancialmente su capacidad de mantener poblaciones viables de especies nativas.

**Derecho de vía<sup>5</sup> (DDV).** Es la franja de terreno destinada a la construcción, el mantenimiento, las futuras ampliaciones de la vía, los servicios de seguridad, y los servicios auxiliares y desarrollo paisajístico, entre los más importantes, que incluye la estructura de la vía, las bermas, los taludes y toda área aledaña a la plataforma. El ancho del DDV se mide horizontalmente y verticalmente a partir del eje de la vía es una distancia fija que está establecida por la legislación<sup>6</sup>.

**Derechos Indígenas.** Incluyen los derechos de los pueblos y personas indígenas<sup>7</sup>, ya sean originados en la legislación indígena emitida por los Estados, en la legislación nacional pertinente, en las normas internacionales<sup>8</sup> aplicables y vigentes para cada país, o en los sistemas jurídicos indígenas<sup>9</sup>, que en su conjunto pasan a denominarse “las normas de derecho aplicables”<sup>10</sup>. Se

---

<sup>5</sup> Definición tomada de la Administradora Boliviana de Carreteras –ABC.

<sup>6</sup> Por ejemplo en Bolivia y la Argentina esta distancia está fijada a 50m a cada lado del eje de la vía.

<sup>7</sup> Cuando coexistan derechos colectivos e individuales, se dará deferencia a los derechos colectivos, particularmente en lo referente a derechos sobre tierras, territorios, y recursos naturales.

<sup>8</sup> La legislación internacional comprende, según su vigencia para cada país, la Declaración Universal de Derechos Humanos de las Naciones Unidas (1948), el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966), la Convención Americana de Derechos Humanos (1969), el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1976), la Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial (1966), la Convención sobre los Derechos del Niño (1990), el Convenio 107 de la OIT relativo a la Protección e Integración de las Poblaciones Indígenas y de otras Poblaciones Tribales y Semitribales en los Países Independientes (1957), el Convenio 169 de la OIT sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes (1989), la Agenda 21 aprobada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CNUMAD) (1992) y el Convenio sobre la Diversidad Biológica (1992), así como la jurisprudencia internacional correspondiente de la Corte Interamericana de derechos Humanos o de órganos similares cuya jurisdicción haya sido aceptada por el país relevante. Otros instrumentos internacionales actualmente en proceso de preparación, tales como el proyecto de Declaración de las Naciones Unidas sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas y el proyecto de Declaración Americana sobre los Derechos de los Pueblos Indígenas, establecen principios generales que se podrán tener en cuenta en la medida que estos instrumentos sean finalizados y suscritos por el país relevante.

<sup>9</sup> El concepto de sistema jurídico indígena, también conocido como derecho propio o interno, incluye las normas de origen, los derechos consuetudinarios, los usos y costumbres y los sistemas jurídicos y de justicia indígenas. Diecisiete de los 19 países con población indígena en América Latina y el Caribe reconocen el derecho consuetudinario. El Banco llevó a cabo una revisión exhaustiva y un análisis comparativo de la legislación pertinente a los pueblos indígenas en todos los países de la región que puede ser consultada en [www.iadb/sds/ind](http://www.iadb/sds/ind)

<sup>10</sup> Todas las referencias en este el texto a “normas de derecho aplicables” deberán entenderse con el alcance estipulado en esta definición.

---

considerará a los sistemas jurídicos indígenas de acuerdo a las reglas para su reconocimiento establecidas en la legislación del país correspondiente. En ausencia de dichas reglas se reconocerá dichos sistemas siempre y cuando sean consistentes con la legislación nacional y no contradigan los derechos fundamentales establecidos en la legislación nacional y en las normas internacionales<sup>11</sup>. En caso de existir distintas normas potencialmente aplicables se utilizará aquellas que proporcionen mayores beneficios o protección a la población afectada.

**Desarrollo con identidad de los pueblos indígenas.** Se refiere a un proceso que comprende el fortalecimiento de los pueblos indígenas, la armonía con el medio ambiente, la buena administración de los territorios y recursos naturales, la generación y el ejercicio de autoridad, y el respeto a los valores y derechos indígenas, incluyendo derechos culturales, económicos, sociales e institucionales de los pueblos indígenas, de acuerdo a su propia cosmovisión y gobernabilidad. Este concepto se sustenta en los principios de equidad, integralidad, reciprocidad y solidaridad y busca consolidar las condiciones en que los pueblos indígenas y sus integrantes puedan contar con bienestar y crecer en armonía con su entorno, aprovechando para ello, según sus propias prioridades, el potencial de sus bienes culturales, naturales y sociales.

**Desastre.** Perturbación grave del funcionamiento de una sociedad, una comunidad o un proyecto, que provoca pérdidas humanas, materiales, económicas o ambientales grandes o graves, que superan la capacidad de la sociedad, la comunidad o el proyecto afectado para hacerle frente con sus propios recursos.

**Efectos del proyecto.** Efectos materiales y socioeconómicos, directos e indirectos, que tiene el proyecto en su zona de ejecución.

**Efectos de un reasentamiento.** Efectos materiales y socioeconómicos directos de las actividades de reasentamiento en las zonas del proyecto y en las áreas donde reside la población de acogida.

**Enfoque precautelar.** Significa que donde existan amenazas de daño ambiental grave o irreversible, la falta de plena certeza científica no deberá ser utilizada como argumento para posponer medidas para prevenir la degradación ambiental.

**Especie invasora.** Es aquella que: (i) no es originaria (o es extraña) al ecosistema en cuestión, y (ii) cuya introducción causa o puede causar un daño económico o ambiental, o a la salud humana.

**Evaluación Ambiental y Social (EAS).** Es un término genérico que cubre varios tipos de evaluaciones como son la EIA, EAE, SCA, análisis ambientales y auditorías ambientales.

---

<sup>11</sup> En caso de discrepancias, el Banco no asumirá un papel de árbitro o intermediario entre los interesados pero requerirá evidencia de una resolución satisfactoria antes de proceder con la actividad correspondiente.

---

**Evaluación de los riesgos de amenazas naturales.** Véase la definición de la evaluación del riesgo de desastres.

**Evaluación del riesgo de desastres.** Determinación de la naturaleza y el alcance del riesgo mediante el análisis de las posibles amenazas y la evaluación de las condiciones existentes de vulnerabilidad, que puedan plantear una amenaza o daños para las personas, la propiedad, los medios de vida y el medio ambiente de que dependen, es decir la medición de las probabilidades de que los efectos de posibles fenómenos naturales sobre los elementos expuestos y vulnerables, provoquen un desastre, a fin de evaluar opciones para reducir su impacto. En algunas regiones, como en el Caribe, se usa el término evaluación de los riesgos de amenazas naturales. A los efectos de este documento, se usa indistintamente las expresiones evaluación del riesgo de desastre y evaluación de los riesgos de amenazas naturales.

**Expropiación.** Acto del gobierno por medio del cual, en ejercicio de su soberanía, se apropia de derechos de propiedad de una persona o los modifica.

**Financiamiento de emergencia.** Suministro de apoyo financiero inmediato para ayudar a la atención de los efectos de un desastre a corto plazo, a fin de restablecer servicios básicos y reanudar el funcionamiento de la infraestructura decisiva para el desarrollo socioeconómico.

**Género.** Se refiere a las características de comportamiento y los roles que son socialmente atribuidos a las mujeres y los hombres en determinados contextos históricos, culturales y socioeconómicos, más allá de sus diferencias biológicas, y que contribuyen a definir las responsabilidades, oportunidades y barreras de mujeres y hombres.

**Gestión de emergencias derivadas de desastres.** Organización y administración de los recursos y las responsabilidades para atender a todos los aspectos de la respuesta inmediata en situaciones de emergencia derivadas de un desastre, incluyendo la preparación, los planes de contingencia y la rehabilitación.

**Gestión del riesgo de desastres.** Proceso sistemático que integra la definición, prevención, mitigación y transferencia del riesgo, así como la preparación para desastres, respuesta en casos de emergencia y la rehabilitación y reconstrucción, con objeto de atenuar los impactos de los desastres.

**Gestión del riesgo.** Aplicación sistemática de políticas, procedimientos y prácticas a fin de definir y reducir los riesgos y de responder eficazmente en casos de desastre.

**Gestión proactiva del riesgo de desastres.** Formas de superar los desafíos de desarrollo que hacen que se acumule vulnerabilidad humana y de reducir así los efectos de las amenazas naturales que generan desastres. Hace hincapié en las acciones ex ante en lugar de las ex post.

**Gobernabilidad indígena.** Se define como el ámbito de gestión de los pueblos indígenas que, dentro de la estructura de las normas de derecho aplicables y

---

de los Estados nacionales de los cuales dichos pueblos forman parte, y teniendo en cuenta las formas de organización propias de los pueblos indígenas, plantea el control de su propio desarrollo económico, social y cultural, la gestión interna de sus tierras y territorios<sup>12</sup> en reconocimiento de la relación especial que existe entre el territorio y la identidad étnica y cultural, y una participación efectiva de los pueblos indígenas en el gobierno local, subnacional y nacional.

**Grupos vulnerables.** Distintos grupos de personas que puedan ser afectadas de forma desproporcionada debido a su baja resistencia y capacidad de adaptación a nuevas circunstancias, generada por factores preexistentes pero que podrían exacerbarse como resultado de las actividades relacionadas con el proyecto.

**Hábitats naturales críticos.** Son (i) áreas protegidas existentes u oficialmente propuestas por los gobiernos como tales o sitios que mantienen condiciones que son vitales para la viabilidad de las áreas anteriormente mencionadas; y (ii) áreas no protegidas pero a las cuales se les reconoce un elevado valor de conservación. Entre las áreas protegidas existentes figuran las reservas que satisfacen los criterios de las Categorías de Gestión de Áreas Protegidas I a VI de la Unión Mundial para la Naturaleza (IUCN), Sitios de Patrimonio Mundial, áreas protegidas bajo la Convención RAMSAR sobre Humedales, áreas núcleo de las Reservas Mundiales de la Biosfera, áreas incluidas en la lista de Parques y Áreas Protegidas de las Naciones Unidas. Áreas no protegidas pero a las que se les reconoce un alto valor de conservación, son aquellas que en opinión del Banco pudieran ser sitios que (i) sean altamente compatibles con la conservación de la biodiversidad, (ii) cruciales para especies amenazadas, en peligro crítico, vulnerables o casi amenazadas y que aparecen como tales en la Lista Roja de Especies en Amenazadas de la IUCN, o bien (iii) críticas para la viabilidad de rutas o especies migratorias.

**Hábitats naturales.** Son entornos biofísicos donde: (i) las comunidades biológicas de los ecosistemas estén fundamentalmente configuradas por especies de plantas y animales nativos, y (ii) donde la actividad humana no haya modificado esencialmente las funciones ecológicas básicas del área. Los hábitats naturales pueden ser sitios que (i) proporcionen los servicios ecológicos críticos requeridos para un desarrollo humano sostenible (por ejemplo, áreas de recarga de acuíferos, o áreas que sostienen pesquerías, manglares u otros ecosistemas que ayudan a prevenir o mitigar peligros naturales), (ii) sean vitales para asegurar la integridad funcional de los ecosistemas (como, por ejemplo, corredores biológicos, manantiales naturales), (iii) estén dotadas de altos niveles de endemismo. Los hábitats naturales pueden presentarse en bosques tropicales húmedos, secos o de bruma; en bosques templados boreales; en zonas arbustivas tipo mediterráneo; en tierras áridas y semiáridas; humedales de mangle, marismas costeras y otras tierras pantanosas; estuarios; praderas

---

<sup>12</sup> Los términos “pueblos”, “integridad territorial”, y “territorio” son utilizados en su sentido general, y su uso no deberá interpretarse como teniendo implicación alguna en lo que atañe a los derechos que pueda conferirse a dichos términos en el derecho internacional. El alcance de estos términos en el contexto de la presente política está sujeto a las mismas limitaciones a ellos atribuidas en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).”

---

submarinas; arrecifes coralinos; corrientes submarinas; lagos y ríos de agua dulce; ambientes alpinos y subalpinos, incluyendo campos de hierbas, pastizales y páramos, así como paraderas tropicales y templadas.

**Hallazgos fortuitos.** Son descubrimientos imprevistos de restos materiales de importancia arqueológica o histórica.

**Indemnización.** El pago de una compensación por pérdidas o daños sufridos.

**Instalaciones asociadas.** En el contexto de evaluaciones ambientales se refieren a obras y/o infraestructura nuevas, que independientemente de la fuente de financiación, son esenciales para que un proyecto financiado por el Banco funcione, a saber: vías de acceso nuevas/adicionales, vías de ferrocarril, redes eléctricas, tuberías que se deben instalar para el proyecto; lotes de construcción nuevos o adicionales o vivienda permanente para los trabajadores del proyecto; plantas de energía nuevas o adicionales requeridas para el proyecto; instalaciones de tratamiento de efluentes nuevas/adicionales relacionadas con el proyecto; depósitos y terminales marinos nuevos/adicionales construidos para manejar los bienes del proyecto.

**Liberación del derecho de vía**<sup>13</sup>.Proceso mediante el cual la autoridad competente procede a la compra, permuta o expropiación de uno o varios predios para constituir una franja de terreno le permita su ocupación superficial sin restricciones a fin de construir sobre ella una carretera.

**Mitigación.** Medidas estructurales y no estructurales tomadas para limitar los efectos adversos de amenazas naturales y tecnológicas y de la degradación ambiental, o para compensar a las comunidades afectadas por las pérdidas sufridas, como consecuencia de un proyecto financiado por el Banco.

**Partes afectadas.** Son individuos, grupos de individuos o comunidades que puedan ser impactadas directamente por una operación financiada por el Banco. Estos impactos pueden ser positivos o negativos. Las partes afectadas podrán designar representantes como parte del proceso de consulta.

**Partes interesadas.** Son individuos o grupos que han expresado apoyo o preocupación en relación a operaciones financiadas por el Banco, ya sean propuestas o existentes.

**Población afectada.** Las personas afectadas directamente por actividades relacionadas con un proyecto a través de la pérdida del empleo, la vivienda, tierras u otros activos.

**Población de acogida o receptora.** La comunidad que reside en las áreas -o en las cercanías de éstas- donde han de instalarse los reasentados.

---

<sup>13</sup> Texto unificado a partir de varias definiciones contenidas en distintos documentos.

---

**Preparación.** Actividades realizadas y medidas tomadas por adelantado a fin de asegurar una respuesta eficaz a los impactos de amenazas, incluidas la emisión oportuna y efectiva de alertas tempranas y la evacuación temporal de personas y bienes del lugar amenazado.

**Prevención.** Actividades encaminadas a evitar los efectos perjudiciales de las amenazas y medios para reducir al mínimo los desastres conexos.

**Proyectos bajo construcción.** Para propósitos de este documento un proyecto se considera bajo construcción si antes de ser incorporado en la cartera de proyectos en preparación del Banco, el prestatario ha iniciado obras mayores del proyecto, donde iniciar una construcción mayor implica construcciones de carácter físico in situ. Las construcciones mayores excluyen actividades exploratorias y preparatorias tales como la construcción de caminos de acceso, provisión de energía y otras facilidades asociadas.

**Pueblos indígenas.** Para los fines consiguientes, es un término que se refiere a los pueblos que presentan por lo menos una de las siguientes características: (i) son descendientes de los pueblos que habitaban la región de América Latina y el Caribe en la época de la Conquista o la colonización; (ii) cualquiera que sea su situación jurídica o su ubicación actual, conservan, parcial o totalmente, sus propias instituciones y prácticas sociales, económicas, políticas, lingüísticas y culturales; y (iii) se autoadscriben como pertenecientes a pueblos o culturas indígenas o precoloniales.

**Reasentamiento.** El proceso completo de planificación, traslado y rehabilitación post-reubicación causado por actividades relacionadas con un proyecto.

**Reconstrucción.** Construcción de nuevas instalaciones para reemplazar las que hayan sido destruidas o dañadas más allá de cualquier posibilidad de reparación por un desastre, conforme a normas que eviten el restablecimiento o el incremento de la vulnerabilidad.

**Recuperación.** Decisiones y medidas tomadas después de un desastre con objeto de restablecer o mejorar las condiciones de vida que tenía la comunidad afectada antes del desastre y, al propio tiempo, fomentar y facilitar los ajustes necesarios para reducir el riesgo de desastres.

**Reducción del riesgo de desastres.** Desarrollo y aplicación sistemática de políticas, estrategias y prácticas para la reducción de las vulnerabilidades, las amenazas y la multiplicación de los impactos de los desastres en una sociedad, dentro del amplio marco del desarrollo sostenible.

**Reformulación de un préstamo.** Cualquier cambio de un préstamo existente del Banco, propuesto después de haber ocurrido un desastre. Deberá aprobarla el Directorio si se da una, por lo menos, de estas condiciones (i) el cambio propuesto modificará sustancialmente la estructura, el costo o los beneficiarios del proyecto, así como otros convenios para la ejecución, incluyendo excepciones significativas a las políticas del Banco para la

---

adquisición de bienes, obras y servicios; (ii) cambio del prestatario o del garante o (iii) el cambio propuesto modificará la fuente de los fondos.

**Rehabilitación.** Restablecimiento de medios de subsistencia, condiciones de vida y sistemas sociales. También incluye reparaciones provisionales de infraestructura, servicios sociales o capacidad productiva dañada, para facilitar la normalización de las actividades económicas.

**Resistencia.** Capacidad de un sistema o de una sociedad para resistir los impactos negativos de una amenaza o de adaptarse, a fin de alcanzar y mantener un nivel aceptable de funcionamiento y estructura.

**Riesgo.** Probabilidad de consecuencias perjudiciales o pérdidas previstas (muertes, lesiones, propiedad, medios de subsistencia, interrupción de la actividad económica o deterioro ambiental) debidas a las interacciones entre amenazas naturales o antropogénicas y condiciones de vulnerabilidad. Igualmente se asocia con la posibilidad de que existan factores ambientales, sociales, de salud y seguridad asociados, de gobernabilidad o específicos a una operación que puedan afectar su sostenibilidad ambiental.

**Salvaguardias.** Orientación dentro de un marco normativo, concebida para reducir los impactos negativos de procesos posiblemente perjudiciales, naturales o provocados por el ser humano, en las condiciones de vida de la población y su medio ambiente.

**Sistemas de salvaguardias de país.** Consiste de las leyes, normas, instituciones y procedimientos asociados con los requisitos de salvaguardias establecidos bajo las Directivas B3 a B11<sup>14</sup> de la Política OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias del Banco.

**Sitios culturales.** Son todas aquellas áreas naturales o edificadas, estructuras, características naturales y/u objetos valorados por un pueblo, o que se encuentren asociados a él, y que se consideren de significación espiritual, arqueológica, paleontológica o histórica.

**Sitios de importancia cultural crítica.** Comprenden, pero no se limitan, a aquellos que están protegidos (u oficialmente propuestos por los gobiernos para que lo sean) como los Sitios de Patrimonio Mundial y Monumentos Nacionales, así como áreas inicialmente reconocidas como protegidas por comunidades tradicionales de la localidad (por ejemplo sitios sagrados).

**Terceros.** Agencia pública no identificada como agencia ejecutora en un préstamo, pero cuyo involucramiento es necesario para la mitigación de impactos ambientales o para el desempeño positivo de un proyecto.

**Traslado.** El desplazamiento de personas, activos e infraestructura pública.

---

<sup>14</sup> B.3 Preevaluación y clasificación; B.4 Otros factores de riesgo; B.5 Requisitos de evaluación ambiental; B.6 Consultas; B.7 Supervisión y cumplimiento; B.8 Impactos transfronterizos; B.9 Hábitats naturales y sitios culturales; B.10 Materiales peligrosos; y B.11 Prevención y reducción de la contaminación

---

**Verificación de proyectos.** El primer análisis que debe hacerse de un proyecto antes de clasificarlo conforme a su nivel de riesgo.

**Vulnerabilidad.** Condiciones determinadas por factores o procesos físicos, sociales, económicos y ambientales, que incrementan la susceptibilidad de una comunidad ante el impacto de amenazas.

**Zona del proyecto.** Lugares situados dentro de las áreas de construcción del proyecto o adyacentes a éstas, que son modificadas por el proyecto (por ejemplo formación de embalses, creación de zonas de riego, derechos de paso para proyectos de infraestructura urbana).

---

## RESUMEN EJECUTIVO

El Gobierno de Perú a través de Provías Descentralizado (PVD) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha solicitado al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Mundial y FONIE el apoyo financiero para ejecutar el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS (PE – L1135), con el fin de ejecutar una serie de inversiones de mejoramiento de la red vial nacional y subnacional y ser una línea de acción más de las ejecutadas para aportar al cumplimiento de los objetivos estratégicos sectoriales en materia de descentralización, apoyando en la atención de la infraestructura vial subnacional, el fortalecimiento de las capacidades y asistencia técnica a los gobiernos regionales y locales para la adecuada gestión vial en el marco de sus competencias.

Debido a que la ejecución de las obras previstas en el presente Programa activa la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Políticas y Salvaguardias del BID y BM. Se acordó con PVD preparar el presente “Marco de Gestión Ambiental y Social – MGAS”, como un instrumento de gestión que parte de un diagnóstico y análisis estratégico de los aspectos ambientales y sociales del país y presenta una serie de metodologías, herramientas y procedimientos de gestión socioambiental, con el fin de asegurar un adecuado manejo de estos aspectos a lo largo del ciclo del proyecto para cumplir tanto con la legislación ambiental nacional como con las Políticas y Salvaguardias Ambientales y Sociales de ambos Bancos.

El MGAS incluye los siguientes temas:

- a) **Descripción del Programa.-** Contiene una breve descripción del objetivo general del Programa y sus componentes. Principales acciones y responsabilidades para la ejecución del Programa.
- b) **Marco Legal Ambiental.-** Presenta un Diagnóstico legal ambiental del Perú. Legislación ambiental aplicable al programa y el contexto en el que se desarrolla el mismo.
- c) **Marco Institucional Ambiental.-** Presenta a las instituciones involucradas en la gestión socio ambiental del Programa, sus funciones y responsabilidades. Asimismo se realiza un análisis de las capacidades institucionales para el desarrollo de las acciones del Programa y evitar cuellos de botella en la implementación de los proyectos.
- d) **Caracterización ambiental y social del país:** Incluye un análisis de los aspectos ambientales y sociales más relevantes del área de intervención del programa, con el fin de identificar riesgos potenciales. Presenta la caracterización de la vulnerabilidad ante las amenazas naturales más comunes y ante el cambio climático de los sitios donde se pretende construir la infraestructura prevista en el Programa.
- e) **Políticas y salvaguardas ambientales y sociales del BID y BM.-** Información sobre las políticas y salvaguardas que se activan para este programa.
- f) **Metodologías e instrumentos:** Incluye un análisis del procedimiento que se debe seguir para obtener las certificaciones ambientales a los proyectos de infraestructura. También describe los instrumentos de gestión que Provías

---

Descentralizado y los GL utilizarán para la evaluación y el seguimiento socioambiental de los proyectos viales a lo largo del ciclo del programa.

- g) **Plan de Fortalecimiento de las capacidades.-** Presenta un propuesta de Plan de fortalecimiento de capacidades a los diferentes actores del programa, para lograr mayor eficiencia en su trabajo y cumplimiento efectivo del MGAS.
- h) **Diálogo y Divulgación en función de la categoría ambiental.-** Incluye una descripción del marco legal vigente respecto al diálogo y divulgación en función de la categoría ambiental.

---

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 Antecedentes

El Gobierno de Perú a través de PROVIAS Descentralizado (PVD) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha solicitado al Banco Interamericano de Desarrollo (BID), Banco Mundial y el FONIE, el apoyo financiero para ejecutar el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS (PE – L1135). Con el fin de cumplir con los objetivos estratégicos sectoriales busca facilitar el acceso de la población rural a servicios públicos y oportunidades de negocio. Esto se logrará a través del desarrollo sostenible de caminos rurales, de la integración con corredores logísticos seleccionados, y fortaleciendo la gestión descentralizada de la red vial.

El Programa propuesto pretende ser una línea de acción más de la ejecutadas por PVD, para aportar al cumplimiento de los objetivos sectoriales en materia de descentralización, apoyando la atención de la infraestructura vial subnacional, el fortalecimiento de las capacidades y asistencia técnica a los GR y GL para la adecuada gestión vial en el marco de sus competencias. Así pues, las características de intervención del Programa, siguen los lineamientos estratégicos del Sector Transportes y Comunicaciones, expresados en el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) en el marco del Proceso de Descentralización:

- Ampliar, conservar y modernizar la infraestructura de transporte de calidad y competitividad, que promuevan la inclusión social y la integración interna y externa del país.
- Promover la competitividad y seguridad de los servicios de transporte, a través de la logística asociada al transporte y uso de tecnologías modernas.
- Promover y afianzar la inversión pública y privada en servicios e infraestructura de transporte.
- Fortalecer la participación del Sector en el proceso de descentralización, desarrollando y afianzando capacidades de gestión en los gobiernos descentralizados.
- Modernizar la gestión de los organismos del Sector, impulsando la innovación, el uso de la tecnología de la Información y la gestión de resultados.

Durante el periodo 1995 – 2001 Provias Rural, hoy PVD, a través del BID y Banco Mundial (BM) ejecutó el Programa de Caminos Rurales (PCR Fase I) y en el periodo 2001 – 2006, ejecutó la segunda etapa (PCR Fase II). El programa se llevó a cabo en los 12 departamentos más pobres del país, logrando la rehabilitación de 3,850 kilómetros de caminos vecinales, el mejoramiento de 3,670 kilómetros de caminos de herradura y el mantenimiento para los caminos rehabilitados en la fase I. Trabajando conjuntamente con las autoridades locales (alcaldes provinciales), se realizaron acciones tanto para garantizar y asegurar la sostenibilidad del mantenimiento vial, como para consolidar la descentralización de la gestión de los caminos rurales hacia los Gobiernos Locales (GL), conformándose los Institutos Viales Provinciales (IVPs).

Posteriormente, desde el año 2007, continuó con la ejecución del Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD), con financiamiento del BID, Banco Mundial (BM) y el Gobierno Nacional. Con este Programa se logró la rehabilitación de 3,272 kilómetros de caminos vecinales, el mantenimiento de 7,647 kilómetros de caminos

---

vecinales, el mejoramiento de 2,332 kilómetros de caminos de herradura y el mejoramiento de 48 kilómetros de caminos de herradura turísticos. Con ello, se estableció el esquema del sistema de mantenimiento rutinario a cargo de los IVPs.

El Programa de Caminos Departamentales (PCD) se llevó a cabo en el periodo 2006 - 2014, financiado también con el BID y el BM. Se brindó apoyo a 24 gobiernos regionales, de los cuales 17 recibieron financiamiento para obras de infraestructura. Se rehabilitaron 1,618 kilómetros y el mantenimiento de 3,467 kilómetros de caminos departamentales.

Como resultado de las experiencias de los programas ejecutados, y en cumplimiento de los objetivos sectoriales en materia de descentralización, se pretende llevar a cabo el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS. Una operación de obras múltiples donde se busca garantizar el manejo ambiental y social adecuado y compatible con los requerimientos del BID, del BM y la legislación ambiental y social vigente en el Perú.

Las entidades y los beneficiarios del PATS son: Provías Descentralizado del MTC, los Gobiernos Locales (Provinciales y Distritales), los IVPs de las municipalidades, las Comunidades Campesinas, la Sociedad Civil, etc.

Debido a que la ejecución de las obras previstas en el presente Programa activa las Políticas del Banco Interamericano de Desarrollo y del Banco Mundial, se acordó con PVD preparar el presente “Marco de Gestión Ambiental y Social – MGAS”, teniendo en cuenta las disposiciones legales vigentes. Este marco será utilizado e implementado por PVD, durante todo el ciclo del PATS.

Finalmente, en cumplimiento de la Política de Acceso a Información del BID (OP-102), este documento ha sido publicado tanto en la página web del MTC como en la del Banco.

## **1.2 Objetivo del MGAS**

El objetivo principal de este MGAS es desarrollar un instrumento de gestión para los proyectos que se financiarán en el marco del PATS, sobre la base de un diagnóstico y análisis estratégico de los aspectos ambientales y sociales más relevantes del país, que permita asegurar el fiel cumplimiento de la legislación socioambiental nacional vigente, y de las políticas del BID y del BM en materia socioambiental.

Asimismo, el MGAS describirá los mecanismos para que los contratistas de las obras en el marco de este programa, cumplan con las acciones específicas de salvaguarda ambiental y social establecidas. Finalmente, el marco identificará los lineamientos regulatorios e institucionales para controlar los impactos ambientales y sociales durante la ejecución del PATS y durante la fase de operación de los caminos vecinales mejorados.

De forma particular este MGAS pretende:

- Presentar un diagnóstico socioambiental que incluya, además de las variables ambientales y sociales más relevantes, el análisis de los marcos legal e institucional sobre los cuales descansa la gestión socioambiental en el país.

- 
- Determinar los métodos legales vigentes para identificar, de una forma rápida y sistematizada, los aspectos ambientales y sociales más importantes de los proyectos del programa, que se desarrollarán en el marco de esta operación, y determinar su nivel de riesgo socio-ambiental (categorización ambiental).
  - Identificar: (i) los estudios ambientales y sociales que se requieran para satisfacer tanto los requerimientos exigidos por la legislación ambiental nacional, como por las políticas ambientales y sociales del Banco; (ii) el flujo de gestión ambiental e involucrados para el desarrollo del mismo (iii) los requerimientos y responsables de la gestión durante el ciclo del proyecto.
  - Presentar y diseñar instrumentos de gestión a ser aplicados a lo largo de las distintas fases de ejecución del programa y de los proyectos que se financiarán en el marco de esta operación.
  - Presentar los procedimientos y las responsabilidades de la gestión socioambiental con el fin de asegurar un adecuado manejo de los temas ambientales y sociales durante la implementación del Programa, bajo el contexto legal nacional y para el cumplimiento de las salvaguardas ambientales.
  - Desarrollar un Plan para el fortalecimiento institucional en materia de gestión socioambiental en el sector.
  - Presentar un Plan estratégico dirigido a los principales involucrados en el ciclo del programa, para el desarrollo rápido y eficiente de las Evaluaciones Ambientales Preliminares (EVAP), IG, de los monitoreos de los planes de manejo ambiental y, de la gestión socioambiental bajo el contexto legal actual.

### **1.3 Alcance del MGAS**

El MGAS ha sido diseñado para el uso y aplicación de PVD y de los GL, los cuales tienen bajo su responsabilidad la gestión ambiental y social de los proyectos del Programa.

El documento está compuesto por un Resumen Ejecutivo, 8 Capítulos y Anexos de la siguiente forma:

Capítulo 1: Presenta una Introducción al documento, incluyendo los respectivos antecedentes, objetivos y alcances del MGAS.

Capítulo 2: Efectúa una descripción del Programa tomando en cuenta la ubicación donde se llevará a cabo; el marco de referencia y justificación. Incluye los objetivos del Programa y descripción de sus componentes indicando las principales acciones y las responsabilidades para la ejecución.

Capítulo 3: Se hace una presentación de las características socioambientales del ámbito del programa.

Capítulo 4: Se hace un análisis resumido del marco legal ambiental vigente y aplicable a las actividades del proyecto; haciendo énfasis en la legislación aplicable, para el sector.

Capítulo 5: Se hace un análisis del marco institucional ambiental en cuanto a roles y funciones de entidades involucradas en la implementación de las actividades del proyecto como MINAM, DGASA y PVD. Asimismo, se describe la gestión ambiental provincial y municipal. Presenta un análisis de las capacidades institucionales para el cumplimiento efectivo de las salvaguardas ambientales y sociales del Banco Mundial, incluyendo cuestiones de género, y describe mecanismos de canalización y gestión de quejas y reclamos.

Capítulo 6: Resume las Políticas Ambientales y Sociales del BID y del BM.

---

Capítulo 7: Resume los procedimientos y responsabilidades de gestión socioambiental del MGAS del Programa. Se describen las principales responsabilidades, herramientas y fichas requeridas en el MGAS.

Capítulo 8: Presenta el Plan de Fortalecimiento Institucional de la Gestión Ambiental y Social a ser llevado a cabo en PVD, GR, GL y en IVP.

Capítulo 9: Presenta información sobre participación ciudadana de acuerdo a la categoría ambiental.

---

## 2. EL PROGRAMA

En los siguientes acápite se presenta un resumen de las principales características del Programa de Apoyo al Transporte Sub nacional – PATS.

### 2.1 Ubicación

El proyecto se desarrolla en el ámbito de acción del FONIE, que comprende 570 distritos que cumplen con:

- Pertenecer a los quintiles I y II de pobreza<sup>15</sup> y además que cuenten con más de 50% de población en proceso de desarrollo e inclusión social conforme a lo determinado por el MIDIS<sup>16</sup>
- Pertenecer a la zona del VRAEM.
- Pertenecer a la zona del Alto Huallaga.
- Pertenecer a la zona de frontera.
- Zona de influencia de estos<sup>17</sup>. (Se presenta el listado de departamentos en el capítulo 3)

Así mismo, se intervendrá en vías vecinales asociadas a los corredores logísticos priorizados por el Sector, con el fin de aportar al objetivo estratégico sectorial que busca promover el desarrollo de 22 corredores logísticos. Los cuales comprenden en su trayectoria carreteras nacionales, departamentales y rurales o vecinales y están conformados por un eje principal y uno o varios ejes alimentadores que suministren los flujos de carga al eje principal. Enfocándose en las redes alimentadoras ubicadas en zonas rurales que son competencia de Gobiernos Regionales (GR) y Gobiernos Locales (GL), para atender las necesidades del país en materia vial.

Los corredores logísticos priorizados para el programa son:

- Corredor N°01: Chiclayo-Rioja-Moyobamba- San Martín (Yurimaguas-Iquitos)
- Corredor N°05: Carretera Matarani-Arequipa-Juliaca-Iñapari
- Corredor N°08: Cusco-Puerto Maldonado-Iñapari (Frontera con Brasil)
- Corredor N° 11: Cusco-Juliaca-Puno-Dasaguadero
- Corredor N° 12: Tarapoto-Aucayacu- Tocache-Tingo María.

### 2.2 Marco de referencia y justificación

El 24 de diciembre de 1879, durante el gobierno de Don Nicolás de Piérola se creó la Secretaría de Fomento, que comprendía los sectores de Obras Públicas, Industria, Comercio y Beneficencia. Posteriormente, el 18 de enero de 1896, la Cámara de Senadores promulgó la ley que creó el Ministerio de Fomento y Obras Públicas, que contenía los sectores de Obras Públicas, Industria y Beneficencia. Durante el gobierno

---

<sup>15</sup> Los Quintiles han sido calculados según el Índice de Sen, indicador compuesto por tres características: incidencia de pobreza, brecha de pobreza y desigualdad entre los pobres

<sup>16</sup> El MIDIS define “Población en Proceso de Desarrollo e Inclusión Social - PEPI” como aquella población que cumple con al menos tres de las siguientes características: pertenecer al quintil 1 de pobreza, pertenecer al ámbito rural, que el jefe de hogar tenga lengua materna indígena y que la educación de la madre sea menor a primaria completa.

<sup>17</sup> Aquellos territorios que, sin haber sido listados en el anexo, requerirían ser intervenidos a fin de optimizar la provisión de los servicios en los distritos listados.

---

del Gral. de División EP Juan Velasco Alvarado, el Ministerio de Fomento y Obras Públicas cambió de nombre por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. La ley orgánica fue publicada el 25 de marzo de 1969, según el Decreto Ley N° 17271; el 1° de abril de ese año, entró en funcionamiento con el propósito de apoyar a los demás sectores mediante el transporte y las comunicaciones. Posteriormente, esto quedó precisado en la Ley N° 29158 publicada el 20 de diciembre del 2007, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, que estableció 15 ministerios entre los que figuraba el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, cuya función es integrar interna y externamente al país, para lograr un racional ordenamiento territorial vinculado a las áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados, a través de la regulación, promoción, ejecución y supervisión de la infraestructura de transportes y comunicaciones<sup>18</sup>.

Por otro lado, en el año 2002, se inició el proceso de descentralización; es decir, una reforma institucional dirigida a mejorar la gobernabilidad en el país, mediante la transferencia de facultades, atribuciones, obligaciones y responsabilidades del gobierno central a los gobiernos regionales y locales para ejercer un rol activo en la elaboración y ejecución de políticas articuladas en beneficio de los ciudadanos. Así pues, se aprobó la Ley N° 27680, Ley de Reforma Constitucional del Capítulo XIV del Título IV, Sobre Descentralización. Luego, en julio, se aprobó la Ley N° 27783, Ley de Bases de la Descentralización, donde se establece la finalidad, principios, objetivos y criterios generales del proceso de descentralización; regula la conformación de las regiones y municipalidades; fija las competencias de los tres niveles de gobierno y determina los bienes y los recursos de los gobiernos regionales y locales; y, regula las relaciones de gobierno en sus distintos niveles. Y, en noviembre, se aprobó la Ley N° 27867, Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales y en mayo del 2003, se aprobó la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.

Actualmente, el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) es el conjunto de carreteras conformantes de la Red Vial Nacional a cargo del MTC, Red Vial Departamental o Regional a cargo de los GR y la Red Vial Vecinal o Rural a cargo de los GL. La red vial del Perú es de 151,564 kilómetros<sup>19</sup>, de los cuales 83,2% es no pavimentada. De este total, 18% son carreteras nacionales, el 19% son carreteras departamentales y el 63% corresponden a caminos vecinales. Así pues, movilizar un producto desde el punto de origen al punto de destino representa, en promedio, 34% del valor del producto, por lo que el sistema de transportes y logística de mercancías satisface parcialmente las necesidades del sector productivo; tomando en cuenta que por esta infraestructura vial se traslada el 95%<sup>20</sup> de la carga y se moviliza el 80% de pasajeros, esto asociado a los siguientes problemas:

- Inexistencia de control y regulación de la infraestructura vial, lo cual no satisface las condiciones óptimas de confiabilidad y seguridad, limitando la inclusión social, la sostenibilidad en el crecimiento económico y la integración interna del país.
- Incipiente descentralización de capacidades técnicas a los gobiernos regionales y locales, especialmente en capacidades y recursos para mayor eficiencia.

---

<sup>18</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones <http://www.mtc.gob.pe/portal/nosotros.htm>

<sup>19</sup> De acuerdo a la actualización del Clasificador de Rutas SINAC (D.S. N°036 – 2011 –MTC) y a la longitud de la Red Vial Vecinal identificada a partir de los IVG elaborados por PVD.

<sup>20</sup> Plan Estratégico Institucional 2007 – 2011 Ministerio de Transporte y Comunicaciones 2007

- 
- Incipiente mercado de proveedores en el medio rural, o en muchos casos no existe.

Sumado a ello, la calidad es irregular en cuanto a superficie, la geometría de las vías no está adaptada a vehículos de carga pesada y las inversiones en infraestructura de transportes están en déficit agravado por el tráfico vial superior a la capacidad de la red vial.

Por otro lado, el proceso de descentralización ha sido lento pues aún los GL no pueden asumir con eficiencia la gestión descentralizada de la infraestructura de transporte rural y fomentar la gobernabilidad y competitividad. Esto no les permite canalizar y asegurar el financiamiento de la provisión pública de la infraestructura de transporte rural de manera sostenible.

El MTC ha asumido la logística como eje estratégico para la mejora de servicios de transporte. En su Plan de Inversiones 2011 – 2016, ha priorizado promover el desarrollo de 22 corredores logísticos los cuales comprenden en su trayectoria carreteras nacionales, departamentales y rurales o vecinales y están conformados por un eje principal y uno o varios ejes alimentadores que suministren los flujos de carga al eje principal, enfocándose en las redes alimentadoras ubicadas en zonas rurales que son competencia de GR y GL. La Red Vecinal tiene la función de articular las capitales de provincia con capitales de distrito, estos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional.

Se busca que los gobiernos descentralizados, regionales y locales, ejecuten políticas de transporte con enfoque logístico, en armonía y complementariedad con la política sectorial, y consistentes con las estrategias de desarrollo territorial. Para ello, PVD ha venido trabajando la descentralización de la gestión vial, estableciendo mecanismos institucionales y financieros y fortaleciendo las capacidades locales y regionales. Para el año 2007, se inició la ejecución de 02 grandes programas financiados por el BID y BM: Programa de Caminos Departamentales (PCD) y Programa de Transporte Rural Descentralizado (PTRD), ambos orientados a apoyar el proceso de descentralización de la gestión vial de la infraestructura de transporte departamental y rural, ejecutados por los gobiernos regionales y locales, respectivamente. En ambos con obras de rehabilitación y mejoramiento de caminos vecinales y departamentales, mejoramiento de caminos de herradura y fortalecimiento de capacidades locales y regionales. Para ello, se fue midiendo el desarrollo de los IVPs, apreciándose para junio del 2013 que de los 187 IVPs creados, 48 son de “capacidad incipiente” (26% en nivel I), 32 IVPs tienen “capacidad baja” (17% en nivel II), 44 IVPs son de “capacidad aceptable” (24% en nivel III), 50 IVPs son de “alto desempeño” (27% en nivel IV) 13 no presentaron evaluación. Y creándose la Red Nacional de IVP.

Dado que se quiere continuar con los trabajos empezados en los Programas anteriores, PVD propone el “Programa de Apoyo al Transporte Subnacional - PATS”, el cual se espera inicie en el 2015. Para ello se han programado la ejecución de diversos estudios técnicos con dos fines: (i) que proporcionen los insumos necesarios para el diseño del Programa, el cual debe estar alineado a los nuevos desafíos que plantea la política sectorial del MTC y recoger los aprendizajes del PTRD y PCD, donde uno de los aspectos más importantes fue el fortalecimiento institucional. (ii) que se constituyan en instrumentos técnicos que faciliten la implementación del PATS. Así pues, se trabajará

---

la rehabilitación y mejoramiento de carreteras vecinales para alcanzar niveles razonables de transitabilidad.

En conclusión, la intervención del Programa es prioritaria para el cumplimiento del Programa de Inversiones del PESEM, pues se identifica como necesario fortalecer el apoyo a los GR y GL en la gestión y mejoramiento de la transitabilidad de las vías que son de su competencia, al desarrollo de corredores regionales y su integración a la Red Nacional. Finalmente, debido a que la ejecución de las obras previstas en el presente Programa activa la Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias (OP-703) del BID, se acordó con PROVIAS Descentralizado del MTC preparar el MGAS, este instrumento asegura un adecuado manejo socioambiental a lo largo del ciclo de proyecto para cumplir tanto con la legislación ambiental nacional como con las Políticas y Salvaguardias Ambiental y Sociales del Banco.

### **2.3 Objetivo del Programa**

El objetivo principal del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional – PATS es: “Integrar las poblaciones rurales dentro del área del programa a servicios públicos, corredores logísticos y actividades generadoras de empleo mejorando la infraestructura vial rural y fortaleciendo la gestión vial descentralizada”.

### **2.4 Componentes**

Para apoyar la gestión vial descentralizada, el PATS utiliza 02 líneas de acción que actuarán de manera combinada: intervención de la infraestructura vial rural y fortalecimiento de las capacidades y asistencia de los gobiernos sub nacionales. De estas líneas se derivan los siguientes componentes:

- Componente 1: Infraestructura vial vecinal para la Integración e Inclusión social
- Componente 2: Mantenimiento de la infraestructura vial rural
- Componente 3: Gestión vial descentralizada
- Componente 4: Gestión del Programa

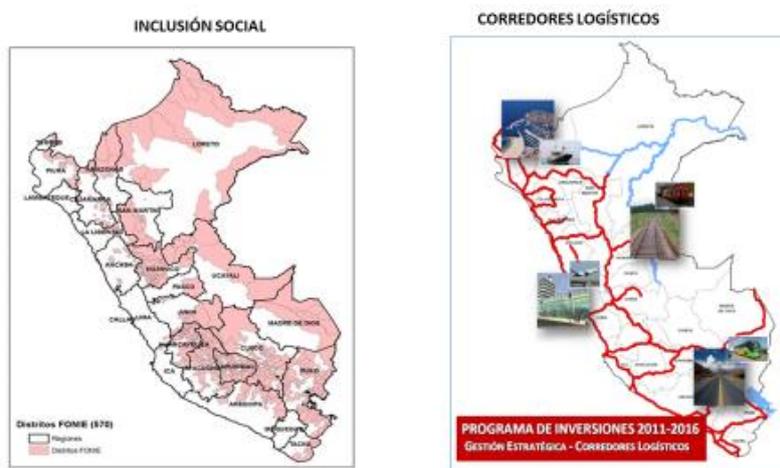
#### **2.4.1 Componente 1: Inversión en infraestructura vial**

La inversión en infraestructura vial, considerada en el Componente 1 del Programa se realizará en dos ámbitos de intervención:

- Intervención de la infraestructura vial vecinal para la inclusión social, a través del cual se busca mejorar la accesibilidad de poblaciones excluidas a servicios públicos básicos como la salud y educación y a mayor información, oportunidades de mercado y de empleo, contribuyendo ello a reducir la pobreza en ámbitos rurales.
- Intervención de la infraestructura vial vecinal de la red vial alimentadora de los principales corredores logísticos, que busca mejorar la competitividad de los productores al reducir los costos de transporte en el traslado de sus

productos hacia los mercados nacionales e internacionales, fomentando el desarrollo económico en áreas rurales

**Figura 1. Distritos Priorizados en el ámbito del FONIE**



### **Subcomponente 1.1: Infraestructura para la inclusión social**

El objetivo de este componente es dotar de infraestructura vial en buenas condiciones de transitabilidad a la población ubicada en las zonas rurales del ámbito FONIE, reduciendo la brecha de infraestructura vial de acuerdo al criterio de focalización y complementando las intervenciones financiadas con los recursos del FONIE. La meta de intervención en vías de inclusión social es de 1,100 km.

Se planea la elaboración de estudios (de preinversión y definitivos) y ejecución de obras para la rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales.

En la intervención de los caminos se considerarán los siguientes elementos:

- Para el tratamiento de la superficie de los caminos vecinales, se contemplarán alternativas técnicas de soluciones básicas (aditivos para estabilizar la capa de afirmado o la base granular), de acuerdo a las condiciones específicas de la zona donde se localiza la vía, acogiendo las alternativas según lo indique la rentabilidad de los proyectos en la evaluación en el marco del SNIP. La utilización de esta tecnología, que ha sido ya aplicada por PVD en varias vías vecinales afirmadas, permitirá garantizar la transitabilidad durante todo el año, principalmente después de las épocas de lluvia, superándose los ciclos recurrentes de intransitabilidad en determinadas épocas del año.
- Incorporación de elementos de seguridad vial en la rehabilitación y mejoramiento de las vías:
  - Instalación de guardavías en todas las zonas críticas de la vía.
  - Instalación de señalización horizontal y vertical.
  - En zonas de topografía accidentada, ensanche de la vía cada 500m como mínimo.
  - En zonas de topografía accidentada, ensanche de la vía en su integridad a 5.0m como mínimo.

- 
- En curvas cerradas, instalación de guardavías y garantizar la visibilidad. En caso que económicamente no sea factible, ensanchar las curvas en 5m como mínimo
  - Garantizar el manejo ambiental y social adecuado y compatible con los requerimientos del BID, del BM y la legislación ambiental y social vigente en el Perú.

Para ello se ha desarrollado el Marco de Gestión Ambiental y Social del PATS que es un instrumento de gestión para los proyectos que se financiarán en el marco del PATS, sobre la base de un diagnóstico y análisis estratégico de los aspectos ambientales y sociales más relevantes del país, que permita asegurar el fiel cumplimiento de la legislación socioambiental nacional vigente, y de las políticas del BID y del BM en materia socioambiental.

Asimismo, el MGAS describirá los mecanismos para que los contratistas de las obras en el marco de este programa, cumplan con las acciones específicas de salvaguarda ambiental y social establecidas. Finalmente, el marco identificará los lineamientos regulatorios e institucionales para controlar los impactos ambientales y sociales durante la ejecución del PATS y durante la fase de operación de los caminos vecinales mejorados.

- Adaptación al cambio climático. En Sierra y Selva del país, lugares donde se implementarán los proyectos, deben tenerse en cuenta para la ingeniería del proyecto; que los deslizamientos, inundaciones y el incremento de lluvias, son eventos climáticos que pueden verse afectados en su intensidad por el cambio climático, por ello debe considerarse la implementación de cunetas, alcantarillas y badenes en la ingeniería de los proyectos, con dimensiones coherentes a estas variaciones.

Asimismo, para la conformación de la cartera de inversiones del componente se considerará los caminos que no serán intervenidos por el FONIE.

Se calcula que el costo promedio de inversión por km. utilizando la tecnología de soluciones básicas se estima en US \$ 155,200.00.

Las vías que conformarán la cartera de inversiones de este subcomponente se localizan en el ámbito de los distritos de mayor pobreza definidos por el MIDIS (ámbito FONIE – 570 distritos) y cumplirán con los siguientes criterios:

- Caminos que conecten al mayor número de servicios básicos (centros de salud y educación);
- Caminos que conecten al mayor número de centros poblados, dando acceso a mercados al mayor número de población rural;
- Caminos que tengan longitud mayor o igual a 10 km.
- Caminos que no tengan impactos socio ambientales significativos.
- Caminos que tengan estudios de pre inversión en elaboración

---

## **Subcomponente 1.2: Integración de la red vecinal alimentadora de los corredores logísticos**

Como parte del diseño del Plan de Desarrollo de los Servicios Logísticos de Transporte del MTC, durante el 2011 se realizó el Diagnóstico de los Servicios Logísticos en el Perú. En base a esto, se logró identificar y priorizar 22 corredores de infraestructura logística (20 Corredores logísticos y 02 Ejes Estructurales) por los cuales actualmente se mueve la carga entre los diferentes nodos de transporte. Comprenden en su trayectoria una longitud de 25,717 kilómetros de la red vial (entre vías nacionales, departamentales y vecinales), y su intervención ha sido considerada el Programa de Inversiones 2011 – 2016 del MTC.

El MTC ha realizado esfuerzos importantes para identificar y priorizar las intervenciones en caminos departamentales asociados a los 22 corredores logísticos (caminos departamentales que aseguran la “conectividad” o “articulación” con los corredores). A través de la estrategia denominada “Pro Región”, el MTC ha previsto intervenir aproximadamente 4,400 mil Kilómetros de caminos departamentales (a ser reclasificados temporalmente como vías nacionales) que se articulan a los corredores como redes alimentadoras. A través del PATS se tiene prevista continuar estos esfuerzos, considerando la intervención de las vías vecinales que constituyen el último eslabón de articulación de las zonas productivas rurales con los corredores logísticos, a fin de contar con una red de infraestructura de transporte eficiente e integrado con adecuados niveles de transitabilidad, que contribuya a reducir los costos de transportes.

En este subcomponente se tiene previsto:

- Priorizar las intervenciones en la red de caminos vecinales asociada a las cadenas de valor de productos con mayor potencial productivo y de mercado que forman parte de los corredores logísticos priorizados por el Sector.
- Los corredores logísticos priorizados por el Sector son:
  - CL 1: Chiclayo - Moyobamba - Tarapoto - Yurimaguas – Iquitos,
  - CL 5: Matarani - Arequipa - Juliaca - Puno - Pte. Inambari
  - CL 8: Cusco-Puerto Maldonado- Iñapari
  - CL 11: Cusco - Juliaca - Puno - Desaguadero (Frontera con Bolivia)
  - CL 12: Tarapoto-Aucayacu-Tocache-Tingo Maria
- Las obras de mejoramiento y rehabilitación se ejecutarán en el marco del Enfoque Territorial del SNIP, las intervenciones en este subcomponente serán a nivel de pavimentos económicos, buscando la conformación de “mallas o redes viales” en las zonas geográficas donde se concentra la producción y consecuentemente el mayor movimiento de carga
- Este enfoque de intervención con incorporación de “nuevas tecnologías” en la red vial vecinal, presenta características que requiere nuevas formas de gestión que aún no han sido desarrolladas por los gobiernos locales, lo que constituye un reto que en esta oportunidad será asumido por PVD, que se encargará de todo el ciclo de la gestión de los proyectos y, posteriormente, será transferido a los GL-IVP para el mantenimiento rutinario.

- 
- Incorporación de elementos de seguridad vial en la rehabilitación y mejoramiento de las vías, que comprende:
    - Instalación de guardavías en todas las zonas críticas de la vía.
    - Instalación de señalización horizontal y vertical.
    - En zonas de topografía accidentada, ensanche de la vía cada 500m como mínimo.
    - En zonas de topografía accidentada, ensanche de la vía en su integridad a 5.0m como mínimo.
    - En curvas cerradas, instalación de guardavías y garantizar la visibilidad. En caso que económicamente no sea factible, ensanchar las curvas en 5m como mínimo
  
  - Garantizar el manejo ambiental y social adecuado y compatible con los requerimientos del BID, del BM y la legislación ambiental y social vigente en el Perú, utilizando el Marco de Gestión Ambiental y Social del PATS.
  
  - Adaptación al cambio climático. En Sierra y Selva del país, lugares donde se implementarán los proyectos, deben tenerse en cuenta para la ingeniería del proyecto; que los deslizamientos, inundaciones y el incremento de lluvias, son eventos climáticos que pueden verse afectados en su intensidad por el cambio climático, por ello debe considerarse la implementación de cunetas, alcantarillas y badenes en la ingeniería de los proyectos, con dimensiones coherentes a estas variaciones.

La meta de intervención en las vías vecinales alimentadoras de los corredores logísticos asciende a 1,100 km. El costo promedio de inversión utilizando la tecnología de pavimentos económicos se estima en US \$ 214,600 por km. Para la selección de las vías se considerarán los siguientes criterios:

- Caminos que formen parte de la red alimentadora de los corredores logísticos priorizados por el MTC.
- Caminos que estén asociados a las cadenas de valor de los corredores logísticos.
- Caminos asociados a las cadenas de valor de productos que concentran el mayor volumen de producción y generan mayor carga.
- Caminos con longitud mayor a 5 km, asociados a las cadenas de valor priorizadas.
- Caminos que no tengan impactos socioambientales significativos.

#### **2.4.2. Componente 2: Mantenimiento de la Infraestructura vial vecinal**

La intervención en conservación se realizará a nivel de mantenimiento periódico y rutinario.

La cartera de las vías a conservarse se establecerá de acuerdo a los criterios siguientes:

- Caminos ubicados dentro de la zona de influencia del FONIE y de los corredores logísticos
- Caminos que han sido intervenidos por programas anteriores y que se encuentren en buena o regular condición, y

- 
- Caminos intervenidos por programas anteriores que tienen una antigüedad de 7 años como máximo, contados desde la fecha de liquidación del contrato.

Tal como se mencionó precedentemente, sin ser excluyente a lo mencionado anteriormente, en las actividades del mantenimiento periódico, se dará prioridad a reposición del afirmado existente mejorando su calidad con la inclusión de aditivos estabilizadores de acuerdo a lo que se establezca por los profesionales que tengan a cargo la elaboración de los expedientes técnicos correspondientes. (Secciones 350 al 375 del Manual de Conservación).

Asimismo, otro componente clave en las actividades del mantenimiento periódico que se realizará son los relacionados con la seguridad vial. (Secciones 801 al 853 del Manual de Conservación Vial).

En el caso del mantenimiento rutinario, estas se realizarán a través de microempresas, que deberán ser capacitadas previamente en todas las actividades del mantenimiento rutinario de acuerdo a lo que establece el manual de conservación vial. Teniendo en cuenta que las vías a ser intervenidas con el mantenimiento rutinario, tendrán una superficie de afirmado estabilizado.

La modalidad de intervención, será de la forma tradicional, vale decir que primero se elaborará el expediente técnico correspondiente en forma tercerizada, posteriormente se realizará el mantenimiento periódico. Una vez concluida esta etapa, recién se iniciará con el mantenimiento rutinario.

Adicionalmente, se realizará un piloto de mantenimiento por niveles de servicio, en una longitud aproximada de 450Km. Las provincias elegibles que cuentan con vías que conforman una red en esa cantidad kilómetros, son Huamanga, Pasco y Oxapampa.

Se tendrá dos grupos de vías a ser intervenidas:

- 2,200Km que corresponden a las vías que se rehabilitarán y mejorarán dentro del componente 01: Infraestructura vial vecinal para la Integración e Inclusión Social, a los cuales les corresponderá realizar mantenimiento rutinario<sup>21</sup>
- 2800Km que corresponden a otras vías que han sido intervenidas anteriormente por el PTRD y que cumplen con los criterios de elegibilidad mencionados anteriormente, a los cuales se le realizará el mantenimiento periódico estabilizando la base granular y posteriormente el mantenimiento rutinario.

Sobre la base de lo mencionado precedentemente, los costos promedio, para efectos de elaborar el programa de inversiones, son:

- Para mantenimiento periódico: US\$ 35,720xKm
- Para mantenimiento rutinario a ser realizado por microempresas: US\$ 4,500 x Km x año

---

<sup>21</sup> Por el periodo que reste entre el término de la obra y la fecha de término del programa.

- 
- Conservación por niveles de servicio: US\$. 15,000xKmx año.

Los costos promedios establecidos para establecer el programa de inversiones en la cartera de mantenimiento han sido establecidos teniendo en cuenta todas las actividades que deben realizarse en el Manual de Conservación o Mantenimiento Vial aprobado por RD Nro 30-2013-MTC/14.

### **2.4.3 Componente 3: Gestión Vial Descentralizada**

Este componente está organizado en 5 subcomponentes:

- Fortalecimiento de la capacidad de gestión vial de los gobiernos locales (GL) y gobiernos regionales (GR).
- Capacitación a microempresas rurales para el mantenimiento rutinario.
- Ventana para el Desarrollo Local y Logístico.
- Fortalecimiento institucional para PVD (Sede Central y Oficinas de Coordinación Zonal)
- Monitoreo y evaluación

#### **Subcomponente 1: Fortalecimiento de la capacidad de gestión vial de GL y GR**

##### **A. Fortalecimiento Institucional de los GL y GR**

Este subcomponente tiene como objetivo fortalecer las capacidades institucionales de los gobiernos locales (GL) para que cumplan eficientemente las funciones y competencias asignadas en materia de gestión de transportes y respondan a las necesidades de desarrollo inclusivo y de competitividad de sus territorios de manera articulada, efectiva y sostenible.

El ámbito de intervención es de 194 provincias (incluido la nueva provincia de Putumayo en Loreto), sin considerar Lima Metropolitana y la Provincia Constitucional del Callao.

##### **Estrategia**

La estrategia se sustenta en los fundamentos y alcances del PATS, en la estrategia marco para el fortalecimiento de la gestión de los GL y es consistente con las normas que regulan la gestión pública, como la Ley de Descentralización, el Sistema Nacional de Inversión Pública, la Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto, el Plan de Incentivos y Presupuesto por Resultados, las normativas ambientales, las normativas de contrataciones y las salvaguardas ambientales del BID y BIRF.

Para lograr los resultados esperados, las principales acciones estarán dirigidas a superar las debilidades de la gestión de los GL, identificadas en el diagnóstico, recogiendo las lecciones aprendidas de las experiencias anteriores e incorporando enfoques innovadores. En ese sentido, la estrategia de fortalecimiento tiene como elementos centrales a:

- El uso de indicadores de desempeño en la medición del mejoramiento de la gestión vial. En el ámbito de la implementación de las políticas públicas, el desempeño de la gestión se define como los resultados alcanzados, en términos de bienes y servicios públicos, sobre las metas establecidas en la planificación y presupuesto asignado.

- 
- Acciones organizadas sobre la base del enfoque del ciclo de la gestión de políticas públicas, que comprende las siguientes fases o procesos: planificación, priorización y selección, programación y asignación presupuestal, ejecución, monitoreo y evaluación.
  - Promoción y facilitación de la articulación entre los siguientes instrumentos de planificación y operación:
    - El PVPP, como instrumento estratégico de largo plazo alineada con las estrategias de desarrollo local y regional.
    - El Programa Multianual de Inversiones, como instrumento operativo de mediano plazo del PVPP.
    - Programación multianual del presupuesto
    - El Plan Operativo anual, como instrumento operativo de corto plazo
  - La gestión de una cartera de proyectos (rehabilitación, mejoramiento y/o conservación de caminos vecinales) como el eje o hilo conductor de las acciones de fortalecimiento en las 5 fases del ciclo de la gestión pública,
  - Énfasis del fortalecimiento en el desarrollo de la institucionalidad mediante arreglos para adecuar o superar los vacíos normativos que faciliten la eficacia y eficiencia de la gestión vial. En ese sentido:
    - Se promoverá los arreglos normativos para la institucionalización de la oficina especializada en gestión vial del gobierno local. El GL decidirá si es el IVP, como ente autónomo o como órgano de línea dentro de la estructura orgánica municipal, la que se encargará de la gestión vial.
    - Se promoverán los arreglos normativos para la institucionalización de instrumentos técnicos y administrativos desde el MTC y los GL.

Se intervendrá en dos niveles de gobierno:

- A nivel macro (nacional), con el MTC y MEF, para la elaboración de propuestas de instrumentos de gestión para la implementación de las políticas sectoriales y para la aprobación e implementación de los instrumentos de políticas para el desarrollo del transporte subnacional.
- A nivel meso (territorial), con los GL para el fortalecimiento institucional de la gestión vial, el alineamiento con la política sectorial y la consistencia con la política de desarrollo territorial.
- Las acciones de capacitación y asistencia técnica, desarrollo de instrumentos técnicos e institucionalización se realizarán de manera transversal en todos los componentes.
- Se incorporará en la gestión vial los enfoques de competitividad, inclusión social y seguridad vial para el desarrollo del transporte.

## Gráfico 1. Estrategia para el Fortalecimiento de la Gestión Vial



### Líneas de acción

Las líneas de acción a desarrollar son las siguientes:

- a. Institucionalización de la gestión vial
- b. Planificación, priorización y selección, programación y asignación presupuestal
- c. Ejecución de la cartera de proyectos
- d. Desarrollo de los ejes transversales de la gestión vial
- e. Monitoreo y evaluación
- f. Equipamiento

En cada línea de acción se ejecutará un conjunto de actividades para generar determinados productos y resultados de la gestión vial, como se muestra a continuación:

a. Institucionalización de la gestión vial

En esta línea de acción se elaborarán propuestas normativas para la adecuación institucional, se promoverá la aprobación y asistirá en su aplicación. Se fomentará tres tipos de normativas:

- Para implementar las decisiones de los GL respecto a si el IVP a) es un ente autónomo descentralizado o b) es un órgano de línea en la estructura orgánica del GL, posiblemente dentro de la gerencia de infraestructura. En ese sentido:
  - Se ejecutarán eventos de información e implicancias en términos de arreglos normativos y presupuestales de las opciones que se elijan
  - Se elaborará las propuestas normativas respectivas. En los casos que los GL decidan por el IVP como ente autónomo, se apoyará con la propuesta de ley, acciones de información y difusión para su aprobación respectiva; luego se brindará asistencia técnica para su implementación. En los casos que el GL decida incorporar al IVP como órgano de línea, se apoyará la realización de los arreglos institucionales respectivos.
- Para la vinculación entre el Plan Vial (largo plazo), el Plan Multianual de Inversiones (PMI) de mediano plazo, la Programación Multianual del Presupuesto (PMP) y los Panes Operativos Anuales (POA) de corto plazo.
- Para la institucionalización de procesos y procedimientos para el monitoreo y evaluación del desempeño de la gestión en la 5 fases del ciclo de la gestión.

---

Por ejemplo, lineamientos específicos que condicionen la asignación presupuestal de un proyecto a verificación del sustento técnico respectivo.

- Para la institucionalización de instrumentos de gestión que ayuden a definir, mejorar y desarrollar, a manera de una hoja de ruta, los procesos y procedimientos de la gestión vial de la instancia especializada en gestión vial (IVP u órgano de línea). Por ejemplo, guías, instructivos y formatos. De esta forma se podría amortiguar los efectos que sobre la gestión tiene el cambio de los recursos humanos.
- Otras propuestas normativas como aquellas que faciliten el desarrollo de mecanismos para la articulación y coordinación interna y externa (con los GR, MTC), que definan con claridad la delimitación de competencias específicas del gobierno provincial y del gobierno distrital, incorporen instrumentos de gestión de buenas prácticas de tercerización, transparencia y cultura del mantenimiento.

Se contratará consultorías especializadas para la elaboración de las propuestas normativas y se aplicarán estrategias de sensibilización (información) e incidencia en las autoridades para su aprobación. Se cuidará que tales propuestas sean concordantes con la normativa vigente de mayor jerarquía o llene los vacíos existentes.

b. Planificación, priorización, programación y asignación presupuestal

- Fase de planificación. Se promoverá que el órgano especializado en gestión vial del GL ejecute sus acciones de manera planificada. Para ello, se apoyará en lo siguiente:
  - Se contratará una consultoría para la adecuación de la metodología para la elaboración de los planes viales. Esta metodología deberá ser participativa y recoger las prioridades estratégicas para el desarrollo territorial, en concordancia con la política regional y local y las políticas del sector para el desarrollo del transporte.
  - Se contratará una metodología para la elaboración de planes de transporte, en el que la planificación vial sea parte de ella. Esta actividad apunta a evolucionar de la gestión vial a la gestión del transporte. Un insumo importante será la metodología de la consultoría “Plan de Desarrollo Logístico en Vías Subnacionales” a cargo del MTC.
  - Se contratarán consultorías para la actualización de los Planes viales provinciales (194 aproximadamente) con la nueva metodología que incorpora de manera diferenciada los objetivos estratégicos y las políticas sectoriales y provinciales de los GL para el desarrollo económico, territorial y social. La actualización se desarrollará con un programa de trabajo liderado por la oficina de planificación del GL y las oficinas especializadas en gestión vial, con la participación de otros actores claves como los gobiernos distritales.

---

- Se brindará asistencia técnica a las oficinas especializadas en gestión vial para la elaboración de los instrumentos de planificación estratégica y operativa (metodología, instructivos y guías). Tales instrumentos serán base para el monitoreo y evaluación y será el sustento técnico de la programación presupuestaria.

- Fase de priorización. Se brindará asistencia técnica para la elaboración del Programa Multianual de Inversiones públicas (PMI). Este es el instrumento que recoge las prioridades técnicas y las políticas de las inversiones para un período de 3 años. Esta cartera será financiada o cofinanciada con fondos de los GL y los fondos transferidos por el PATS. Sobre la base de la cartera de proyectos, se definirá que parte de ella será materia de intervención por parte del PATS y constituirá la cartera objetivo, sobre la cual se focalizará las acciones de fortalecimiento de la gestión y se medirá el desempeño de la gestión.

- Fase de programación y asignación presupuestal. Se brindará asistencia técnica para la elaboración de la programación Multianual Presupuestal (PMP). Este es el instrumento presupuestal que se sustenta en el PMI.

- Se brindará capacitación y asistencia técnica a los actores involucrados del GL (Gerencia de Planificación y Presupuesto, Gerencia de Infraestructura, IVP, etc.) en las normas que rigen la programación y asignación presupuestal y en la aplicación de sus instrumentos de gestión. Esta acción se realizará en alianza con el MTC y el MEF.

- Se promoverá la elaboración, aprobación e implementación de arreglos normativos para la vinculación obligatoria del PP061 (Presupuesto por Resultados) con las prioridades del Plan Multianual y de éste con el PVPP. Se contratará una consultoría para la elaboración de las propuestas normativas y se implementarán acciones de incidencia política para su aprobación e implementación.

- Se capacitará en estrategias para la búsqueda de financiamiento y de alianzas estratégicas con otras instituciones públicas y privadas, así como para la preparación de propuestas para postular a fondos concursales para el financiamiento de infraestructura vial.

c. Ejecución.

En esta fase se ejecutará la cartera de proyectos de acuerdo a la programación y asignación presupuestal para el financiamiento de proyectos, siguiendo el ciclo de la gestión de los proyectos de inversión pública (PIP). Se capacitará y brindará asistencia técnica:

- En todas las fases de los proyectos de acuerdo al SNIP: estudios a nivel de perfil y factibilidad, estudios definitivos, obras y mantenimiento periódico y rutinario. En la elaboración de términos de referencia, administración de contratos, procesos de contrataciones, arbitraje con ley nacional y normas de los bancos, formulación de proyectos, procesos y procedimientos, gestión

---

para la licencia y salvaguardas ambientales, gestión de contratos de ejecución y supervisión de estudios, obras y mantenimiento con pavimentos económicos, etc.

- En la ejecución tercerizada de las obras y del mantenimiento periódico y rutinario.

d. Monitoreo y evaluación.

El monitoreo y evaluación del Plan de fortalecimiento es uno de los elementos claves para identificar de manera oportuna los reales avances de las acciones programadas, para la identificación de puntos críticos, para promover la identificación y aplicación de alternativas de solución, para evaluar los resultados y efectividad de la intervención en el corto y mediano plazo. Para ello se plantean las siguientes acciones:

- Se apoyará en la definición clara de indicadores de desempeño de la gestión a nivel de procesos, productos y resultados, a partir de su instrumento de planificación vial.
- Se apoyará en la implementación de un sistema de información del sistema vial: inventario de la red vial, seguimiento del estado de la red vial como sustento técnico para la planificación y decisiones de inversión y mantenimiento. Este incluirá:
  - un sistema homogéneo y único de codificación de rutas para uso de todos los niveles de gobierno y sectores.
  - Información para la actualización y monitoreo del estado de situación de la red vial y del ciclo de vida de las inversiones, que permitan una adecuada sustentación y definición del tipo de intervención técnica.
  - Registro del historial de intervenciones en los caminos
- Se capacitará y brindará asistencia técnica y se facilitará instrumentos de gestión para la elaboración de informes de monitoreo de la programación anual; informes de seguimiento y evaluación de las metas anuales de la cartera de proyectos.

e. Equipamiento.

Se apoyará el equipamiento logístico básico de todas las instancias encargadas de la gestión vial en el gobierno local, El equipamiento estará de acuerdo con la cartera de inversiones a gestionar

**B. Fortalecimiento Institucional de los GR**

Este subcomponente tiene como objetivo fortalecer las capacidades de planificación vial de 24 GR a fin de que mejoren el ejercicio de las funciones y competencias asignadas en materia de gestión de transportes.

Las acciones de fortalecimiento de los GR se desarrollarán en un solo componente, el de planificación. En este sentido:

- 
- Se adecuará la metodología para la elaboración de los planes viales departamentales y de sus instrumentos operativos de mediano (plan multianual) y corto plazo (planes operativos anuales). Esta metodología deberá ser participativa y recoger las prioridades estratégicas para el desarrollo territorial, en concordancia con la política regional y local y las políticas del sector para el desarrollo del transporte. Se contratará a una consultoría especializada.
  - Se apoyará en la actualización de Planes viales de 24 GR con la “nueva metodología”, que incorporará de manera diferenciada los objetivos estratégicos y las políticas sectoriales y provinciales de los GL para el desarrollo económico territorial y social. Por esta razón los proyectos jerarquizados serán diferenciados según respondan a los objetivos sociales o a los objetivos económicos.
  - Se cuidará que el periodo de vigencia de los planes viales sea consistente con el de los planes estratégicos de desarrollo territorial, considerando que los planes viales son un instrumento para la materialización de dichos objetivos estratégicos.
  - Se capacitará y brindará a asistencia técnica a la Dirección Regional de Transporte e instancias involucradas en la planificación vial regional a nivel estratégico y operativo.

### **C. Desarrollo de los ejes transversales de la gestión vial**

La cartera de inversiones y mantenimiento vial del PATS se gestionará incluyendo tres ejes transversales: la gestión socioambiental, seguridad vial y la equidad de. En cada caso se cuenta con un plan de intervención.

#### **Gestión socio ambiental:**

El objetivo del eje socio ambiental es asegurar que la ejecución de cartera de inversiones cumpla con las salvaguardas del BID y del BM y supletoriamente con las normas nacionales ambientales. Para cumplir con tal objetivo PVD, implementará directamente un conjunto de acciones en el ciclo de gestión de los PIP (estudio a nivel de perfil, factibilidad, estudio definitivo, ejecución de obra de mantenimiento) siguiendo los procesos y procedimiento ambientales para la categorización, certificación y supervisión, de acuerdo los lineamiento del Marco de Gestión Socioambiental, Marco de relacionamiento de Pueblos Indígenas y Marco de Políticas de Reasentamiento Involuntario.

- Se incluirá la gestión ambiental en todos los instrumentos de gestión de la cartera de inversiones del PATS tales como: términos de referencia para la contratación de estudios, formatos de bases y contratos de estudios y obras, supervisión ambiental.
- Se elaborarán propuestas normativas para la Institucionalización de instrumentos de gestión que faciliten la eficiencia de los procedimientos ambientales y la aplicación de las salvaguardas ambientales de los Bancos. Se gestionará su aprobación y se brindará asistencia técnica en su aplicación.
- Se contratará una firma especializada para la supervisión ambiental en la etapa de ejecución y cierres de las obras.

- 
- PVD contará con una área ambiental, especializada en la gestión ambiental del programa, que contará con un coordinador y 3 especialistas ambientales.
  - Se capacitará al personal técnico de PVD y de los GL en aspectos socio ambientales claves para la gestión de los PIP viales
  - PVD, responsable de la aplicación de las salvaguardas, mediante el Área Socio Ambiental ASA, se encargará de implementar, monitorear y evaluar las acciones para el cumplimiento de los objetivos socio ambientales.
  - Se reforzará a la DGASA con un equipo de 3 especialistas socio ambientales para la atención oportuna de la cartera de proyectos del PATS.

### **Seguridad vial:**

El PATS promoverá la incorporación en su cartera de los elementos claves de la seguridad vial en la infraestructura y en la normativa que la regula, en todo el ciclo de los proyectos de inversión (estudios de preinversión, definitivos y de mantenimiento). Para ello propone tres líneas de acción: en infraestructura, en instrumentos de gestión y en desarrollo de capacidades:

- i. En infraestructura. Se realizará una consultoría que identifique los principales dispositivos de señalización y seguridad que serían aplicables a este tipo de vías. La consultoría desarrollaría un manual en el que se precise los tipos de dispositivos a usar en las diversas situaciones que se requieran. El estudio también desarrollará una estimación de costos promedio de los elementos de señalización y seguridad que deberán incluirse en la rehabilitación y mejoramiento de este tipo de vías.

Se promoverá la inclusión de un capítulo de seguridad vial en la estructura del presupuesto, en el cual se incluya como mínimo:

- Costos de instalación de guardavías en todas las zonas críticas de la vía.
  - Costos de instalación de señalización
  - En zonas de topografía accidentada, ensanche de la vía cada 500m como mínimo.
  - En zonas de topografía accidentada, ensanche de la vía en su integridad a 5.0m como mínimo.
  - En curvas cerradas, instalación de guardavías y garantizar la visibilidad. En caso que económicamente no sea factible, ensanchar las curvas en 5m como mínimo
- ii. En instrumentos técnicos de gestión. Se elaborará y propondrá la aprobación por parte del MTC de especificaciones técnicas complementarias sobre seguridad para vías vecinales con soluciones básicas (pavimentos económicos), como son la obligatoriedad del uso de guardavías, visibilidad, etc.

Se elaborará especificaciones técnicas, sobre el levantamiento de información para los inventarios viales que incluyan aspectos técnicos relacionados a la seguridad vial y que ésta sea un criterio para la evaluación del estado de los caminos. Se promoverá que dichas especificaciones sean aprobadas y reglamentadas por el MTC.

---

Se promoverá la inclusión de la seguridad vial en todos los instrumentos de gestión de los proyectos viales: TDR, bases de procesos de selección, contratos de estudios, obras y supervisiones.

Se promoverá una normativa vial que establezca de manera obligatoria la inclusión e intangibilidad del capítulo de seguridad vial en los presupuestos de todos los estudios de preinversión, definitivos y de mantenimiento de las obras viales.

Se desarrollará una consultoría que realice un breve diagnóstico de la información disponible de accidentes en este tipo de vías, y los procesos involucrados. Este estudio también deberá proponer un esquema institucional adecuado para el levantamiento de información de accidentes (por ejemplo a través de microempresas de mantenimiento, supervisión de la información, etc), y el tipo de información que deberá ser levantada. Esto con el fin de identificar las principales causas de siniestralidad vial y puntos negros por accidentes de tráfico, con el fin de crear un plan maestro de seguridad vial que proponga acciones para combatir estos problemas.

iii. Capacitación. Se desarrollarán acciones de capacitación en seguridad vial a actores claves:

- Se capacitará tanto a conductores, peatones y pobladores cercanos a la vía en medidas preventivas en seguridad vial, así como advertir de los peligros a los que se pueden enfrentar, y cómo esta información va a ser transmitida a los diferentes usuarios.
- Se brindará capacitación técnica en seguridad vial a profesionales técnicos de los gobiernos locales y regionales. Se formarán inspectores viales.
- Se promoverán instrumentos técnicos para el monitoreo y supervisión de la seguridad vial en todo el ciclo de la gestión de los proyectos viales.

PVD contará con un equipo de dos especialistas en seguridad vial, uno se encargará de las acciones en PVD y el otro de las acciones en los gobiernos subnacionales.

Para implementar las recomendaciones establecidas en el presente rubro, se ha considerado el equivalente al 5% del costo total de cada proyecto. El presupuesto del subcomponente de Fortalecimiento Institucional de los GL y GR es de 8 millones de dólares.

### **Subcomponente 2: Fortalecimiento institucional de PVD**

Con el objetivo de que la gestión del PATS sea eficiente y eficaz, se fortalecerán las capacidades institucionales de PVD, ejecutor de este programa., mediante:

- Un programa de actualización y desarrollo de competencias de los recursos profesiones en temas claves relacionados a la gestión del PATS, tales como:
  - Capacitación en aspectos técnicos ingenieriles (nuevas tecnologías, costos de obras,...)

- 
- Procesos de contrataciones y adquisiciones con normas nacionales y de Bancos, gestión de contratos de estudios y obras (contratos clásicos y por niveles de servicio)
  - Gestión orientada a resultados
  - Planeamiento estratégico y operativo
  - Enfoques de desarrollo: pobreza, competitividad, logística del transporte, rol del estados políticas públicas, institucionalidad
  - Género
  - Gestión socioambiental
  - Seguridad vial

Las capacitaciones serán certificadas mayormente por universidades especializadas en los temas de nuestro interés. Se contratará a universidades, institutos o empresas consultoras altamente especializadas.

- La adecuación de instrumentos de gestión tales como: la readecuación de los roles y funciones de las Oficinas de Coordinación Zonal.

El presupuesto del subcomponente de Fortalecimiento de PVD es de 3,189,250.00 millones de dólares.

### **Subcomponente 3: Fortalecimiento a Microempresas para Mantenimiento**

El sistema de mantenimiento rutinario implementado en los caminos rurales a través de organizaciones rurales (microempresas) promovidas por el PCR y PTRD, con enfoque participativo y de género, mostró que constituye una alternativa técnicamente viable para proveer dicho servicio y socialmente una fuente de generación de empleo e ingresos a las familias que habitan alrededor de los caminos.

El PATS promoverá intervenciones con estándares técnicos más elevados en las inversiones en obras y mantenimiento en las vías vecinales, lo que implica nuevas exigencias y nuevos retos para la atención del servicio de mantenimiento rutinario actualmente atendidas por las microempresas rurales.

En ese contexto, el PATS propone fortalecer las capacidades competitivas de las microempresas rurales mediante un conjunto de acciones organizadas en 2 líneas de acción:

- ⇒ Desarrollo de capacidades de los GL en la gestión del mantenimiento rutinario, a través de sus oficinas especializadas en gestión vial.
  - Capacitación "Formador de Formadores" con la metodología CEFE, dirigido a los profesionales de los GL. que se encargarán de monitorear y supervisan el mantenimiento rutinario de las vías rehabilitadas/mejoradas con nuevas tecnologías. Adicionalmente se coordinará acciones con las Gerencias de Desarrollo Económico para fomentar la capacitación a las microempresas.
  - Capacitación y apoyo a los GL (Gerencia o Área responsable de la Gestión Vial) para el monitoreo y seguimiento de las acciones de mantenimiento de las microempresas rurales.

- 
- Pasantías para promover buenas prácticas en la gestión de los GLs para el mantenimiento rutinario con microempresas rurales
- ⇒ Desarrollo de capacidades de las microempresas rurales mediante:
- Capacitación y fortalecimiento de microempresas para el mantenimiento vial de acuerdo a las nuevas tecnologías a ser utilizadas por el Programa.
  - Capacitación certificada a través de instituciones de prestigio reconocido en: i) Conservación de caminos pavimentados de acuerdo al manual de conservación vial y, ii) Gestión Empresarial en microempresas rurales.
  - Pasantías para promover buenas prácticas empresariales de las microempresarios.
- ⇒ Programa de Monitores de apoyo a la gestión del Mantenimiento. Se propone continuar con dicho programa para apoyo en el monitoreo del mantenimiento de los caminos y en la capacitación a las microempresas rurales.

El presupuesto del subcomponente de Fortalecimiento a Microempresas para Mantenimiento Rutinario es de 4,000,000.00 millones de dólares.

#### **Subcomponente 4: Ventana para el Desarrollo Local y Logístico**

Ventana para el desarrollo local es un subcomponente que tiene como fin último potenciar el impacto de las inversiones viales en el desarrollo de la competitividad y la reducción de la pobreza rural, fomentando la activa participación de los GL, en alianza con otros actores públicos y privados, en la implementación de políticas públicas para:

- El mejoramiento de los servicios logísticos del transporte de carga el ámbito asociado a los caminos intervenidos en los corredores logísticos.
- La promoción del desarrollo económico productivo en el ámbito rural asociado a los caminos intervenidos para la inclusión social.

VDL intervendrá 24 provincias, de ellas 12 corresponden al ámbito asociado a los caminos intervenidos en los corredores logísticos y 12 asociados a los caminos intervenidos para la inclusión social.

Los resultados se medirán por las políticas (proyectos y medidas de política) implementadas por los GL y sus efectos en el incremento de la productividad o calidad de la producción de pequeños productores rurales y en la reducción de los costos logísticos del transporte de carga, en los ámbitos de intervención de las inversiones viales.

#### **Estrategia de intervención**

Para lograr sus objetivos se fortalecerá las capacidades de los GL, especialmente a las Gerencias de Desarrollo Económico (GDE), para la gestión de políticas públicas. Se intervendrá en tres niveles: macro, meso y micro.

- A nivel macro, VDL buscará alianzas estratégicas con otros sectores como el MIDIS, PRODUCE, MEF, MINAGRI y otros que resulten claves para

---

fortalecer las capacidades de los GL o para apoyar en el financiamiento de los proyectos públicos y planes de negocios. Se procurará que tales alianzas se concreten ex antes al desarrollo de dichas líneas de acción.

- A nivel meso, VDL fortalecerá las capacidades de gestión DEL para la promoción de políticas públicas que faciliten la innovación productiva rural (ámbito inclusión social) y para el desarrollo de servicios logísticos del transporte de carga (ámbito de corredores logísticos). Se apoyará en la elaboración el Plan de Desarrollo Económico (PDEL), de perfiles de proyectos y de medidas de política que faciliten las políticas, adecuación institucional, desarrollo de instrumentos de técnicos de gestión, capacitación y asistencia técnica.
- A nivel micro, se implementarán 2 pilotos demostrativos de propuestas de política en cada provincia, en el ámbito de los caminos intervenidos. En el ámbito de inclusión social las propuestas serán de innovación productiva y en el ámbito de corredores logísticos serán para mejorar la eficiencia de servicios logísticos de transporte. Se financiarán el costo de los pilotos, se capacitará y brindará asistencia técnica a las asociaciones de productores y se apoyará en la elaboración de planes de negocios.

Las acciones de VDL se organizan en 2 líneas de acción: desarrollo de capacidades del los GL para la gestión DEL e Implementación de pilotos demostrativos de propuestas de política

A. **Fortalecimiento a los GL para la gestión de políticas DEL**

La promoción DEL se desarrollará en el ciclo de la gestión de políticas públicas que comprende: planificación, priorización, programación y asignación presupuestal, ejecución y monitoreo y evaluación. En este marco las acciones son las siguientes:

- ⇒ En la planificación, priorización, programación y asignación presupuestal:
- Se apoyará, en la formulación del PDEL, como instrumento estratégico de largo plazo. Se contratarán consultorías y se facilitará una metodología.
  - Se brindará capacitación y asistencia técnica en la elaboración e implementación de: i) el Programa Multianual de Inversiones Públicas<sup>22</sup> (PMI), como instrumento operativo del PDEL de mediano plazo que define las prioridades estratégicas y políticas en el marco del plan de inversiones del PDEL; ii) la Programación Multianual del Presupuesto<sup>23</sup> (PMP) y iii) el Plan Operativo Anual, como instrumento operativo de corto plazo del Plan Multianual.

---

<sup>22</sup> El PMI contiene el conjunto de PIP a ser ejecutados en un período no menor de tres años y ordenados de acuerdo a las políticas y prioridades del sector. (definición del MEF)

<sup>23</sup> Es un instrumento del proceso presupuestario que contiene la distribución de los recursos del Estado por un periodo más allá del año fiscal.

- 
- Se promoverá las normativas necesarias para asegurar la vinculación y consistencia entre todos los instrumentos de planificación.

⇒ En la ejecución y monitoreo y evaluación

- Se apoyará el diseño y formulación de 2 proyectos a nivel de perfil para la promoción de dos productos estratégicos identificados en el PDEL. Los proyectos deben contribuir a la solución de puntos críticos de la cadena de valor y a aprovechar las ventajas competitivas que ayuden a agregar valor a dichos productos en el mercado.
- Se apoyará con la elaboración de 4 propuestas normativas que faciliten la promoción de políticas Del. Se fomentará su aprobación con estrategias de incidencia en política involucrando a grupos interesados y se asistirá en su implementación.
- Se promoverá la conformación de mesas temáticas lideradas por la GDE como espacio de concertación y cooperación para el DEL, con la participación de actores públicos y privados.
- Se brindará capacitación y asistencia técnica a las GDE y a las oficinas y profesionales involucrados en la gestión DEL (como Planificación, unidades formuladoras, Oficinas de Programación de Inversiones, Contrataciones), en temas claves, según corresponda, tales como: planeamiento estratégico, enfoques de desarrollo DEL, cadenas de valor, gestión pública, contratación y administración de contratos, monitoreo y la evaluación por resultados y otros.
- Se facilitará instrumentos técnicos tales como: pautas, guías, instructivos, formatos de términos de referencia, instructivos en los procesos de contratación y administración de contratos entre otros.
- Se promoverá la institucionalización de los instrumentos técnicos, facilitando la elaboración y aprobación de las propuestas normativas.

#### **B. Implementación de dos tipos de pilotos demostrativos de propuestas de política**

Con el objetivo de validar técnicamente, económica y socialmente las propuestas de política VDL financiará y asistirá la implementación de dos tipos de pilotos:

⇒ En el ámbito para la inclusión social los pilotos estarán dirigidas a solucionar alguno de los puntos críticos identificados en la cadena de valor de los productos estratégicos identificados en el PDEL, mediante propuestas de innovaciones tecnológicas productivas. El objetivo es probar y mostrar la viabilidad de los cambios en la tecnología productiva que ayuden a las familias productoras a mejorar la calidad/productividad, y que puedan ser elevadas a nivel de política pública para beneficiar a un número mayor de familias. Las asociaciones de productores que producen o pueden producir dicho producto, juegan un rol central en el desarrollo de estas experiencias.

Se promoverá y fortalecerá las capacidades de gestión de las asociaciones de productores en aspectos técnicos, organizativos, gestión empresarial e incidencia en política en espacios como los presupuestos participativos.

⇒ En el ámbito de los caminos intervenidos en los corredores logísticos los pilotos estarán dirigidos a solucionar alguno de los puntos críticos identificados en la

---

cadena logística del transporte de carga desde los centros de producción hasta los centros de acopio. Se trabajará con los productos de las cadenas priorizadas en dichos corredores. El objetivo es validar propuestas de política de esquemas institucionales más eficientes para mejorar la logística del transporte de carga que contribuyan a la reducción de los costos del acopio, almacenamiento o transporte de carga. Estas políticas puede tratarse por ejemplo de nuevos esquema de organización y coordinación de la oferta o demanda del transporte de carga, información, o medidas que regulen estándares de los servicios de transporte para preservar la calidad de los productos durante el transporte.

Se promoverá la activa participación de los actores claves públicos y privados de la cadena logística en la implementación de estas experiencias. Se les capacitará y brindará asistencia técnica.

En ambos tipos de piloto, se involucrará a autoridades y funcionarios de los gobiernos locales para que con un mayor acercamiento con los actores claves tengan un mayor entendimiento de las necesidades, potencialidades y posibles alcances que tendrían las políticas públicas para el desarrollo productivo.

### **Fases de VDL**

VDL se implementará en dos fases; una primera de planificación estratégica y otra de implementación de las propuestas de políticas.

En el ámbito de inclusión social, en una primera fase se convocará a pequeños productores para participen en la identificación y priorizar de los productos estratégicos del PDEL. Así mismo se les apoyará en la elaboración de sus planes de negocio de sus asociaciones. A las GDE se les apoyará en la elaboración del PDEL, en formulación de propuestas medidas de política y proyectos de inversión de inversión pública. En una segunda fase, se implementarán pilotos de validación de las propuestas de política, se apoyará a los pequeños productores como a GL en la búsqueda de financiamiento de diversos aliados, en la ejecución de los proyectos y monitoreo y evaluación y se capacitará y brindará asistencia técnica los actores claves. Se contratará a organismos privados para realizar estas actividades en aproximadamente 12 provincias.

En el ámbito de los corredores logísticos, en la primera fase se apoyará a las GDE la elaboración del PDEL y un diagnóstico de la cadena logística de 2 productos priorizados. Se analizará los servicios de transporte y logísticos asociados a dicha cadena. En base al diagnóstico se identificarán y se apoyará en la elaboración de propuestas de medidas de política y proyectos de inversión pública para solucionar dos puntos críticos identificados. En una segunda fase se implementarán pilotos de validación de las propuestas de política para mejorar los servicios logísticos, el apoyo en la búsqueda de financiamiento para los proyectos. Esta fase incluye capacitación y asistencia técnica a las GDE y otros actores claves en cadenas de valor y aspectos logísticos y otros temas relevantes. Se contratará a organizaciones privadas para realizar estas actividades en aproximadamente 12 provincias.

---

### **Estrategia de implementación:**

- Se contratará, vía concurso público a organismos privados especialistas en gestión pública y promoción del desarrollo económico rural. Ellos se encargarán de desarrollar las acciones necesarias para generar los productos y resultados esperados en cada provincia. PVD les capacitará en los enfoques, estrategia y metodología y temas claves para una adecuada implementación. En sus términos de referencia se establecerán los indicadores de productos y resultados y se anexará la estrategia de intervención.
- Las acciones de VDL se respaldarán por el Convenio marco que PVD suscribirá con los GL para la implementación del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional. Dicho convenio especificará los aportes, compromisos y resultados esperados en relación a VDL.
- Se suscribirá convenios con aliados estratégicos públicos de dos tipos: para crear sinergias con nuestro plan de fortalecimiento institucional y para el cofinanciamiento de los proyectos de promoción de la logística del transporte.
- El equipo técnico de VDL estará conformado por 3 profesionales: la coordinación y 2 especialistas en monitoreo y evaluación de proyectos de desarrollo rural y promoción del desarrollo económico local.

El presupuesto para VDL es de 7,500,000.00 millones de dólares.

### **Subcomponente 5. Monitoreo y Evaluación**

El monitoreo y evaluación constituye una de las piezas claves en la implementación del PATS. Se sustenta en el enfoque de la gestión orientadas a resultados, por lo que su objetivo es identificar los avances en relación a los productos y resultados esperados, mediante un proceso continuo y sistemático de recolección y análisis de datos que permitan la identificación de problemas en el desempeño la gestión, en la pertinencia de la estrategia del Programa ante cambios en el contexto, para la oportuna facilitación y aplicación de medidas correctivas.

Uno de los instrumentos bases para el monitoreo y evaluación es la cadena de resultados del PATS, la cual expresa la lógica del proyecto mediante las relaciones de causalidad entre las acciones de los componentes, los productos y los resultados a nivel de efectos e impactos. A este instrumento se sumarán otros que permitan un seguimiento más cercano en los procesos de generación de los productos y resultados.

Entre las principales acciones para el monitoreo y evaluación del PATS son las siguientes:

- Elaboración de la línea de base
- Implementación de un sistema de información de fácil acceso, que permita conocer y analizar la situación del proyecto en cualquier momento.
- Elaboración de documentos técnicos: guías, pautas, instructivos, formatos para la recolección, organización y análisis de la información y para elaboración de reportes e informes periódicos.
- Elaboración de reportes de alerta e informes de periódicos de avances.
- Evaluación de impacto y sistematización

---

El presupuesto para el subcomponente de Monitoreo y Evaluación es de 4,000,000.00 millones de dólares.

#### **2.4.4 Componente 4: Gestión del Programa**

A través de este componente se considera el financiamiento de la gestión del Programa. En específico, se consideran:

- el financiamiento de la gestión administrativa ,
- las contrataciones de Auditoría Externa del Programa.

Este componente será administrado y ejecutado directamente por PVD en su calidad de Unidad Ejecutora del Programa. Los recursos para el ítem a) son financiados con recursos ordinarios y el ítem b) es financiado con los recursos del BID y BM.

#### **2.5 Organización y Gestión del Programa**

El Programa será ejecutado por PVD y los Gobiernos Locales. Las responsabilidades de estas instituciones son las siguientes:

##### **PROVIAS Descentralizado:**

Será la unidad Ejecutora responsable del Programa, cumpliendo las funciones de coordinación general, asistencia técnica, gestión fiduciaria, seguimiento al cumplimiento de las salvaguardas ambientales y sociales del BID y del BM, y monitoreo y evaluación del Programa.

Fortalecerá las capacidades institucionales de los gobiernos regionales y locales para que puedan cumplir eficientemente las funciones y competencias asignadas en materia de gestión vial, mediante el emprendimiento de políticas que sean consistentes con las políticas del sector, y a su vez respondan a las necesidades de desarrollo de la competitividad de sus territorios (regional y local) de manera articulada, efectiva y sostenible.

A través de convenios interinstitucionales, se encargará de la ejecución de estudios, obras y actividades de mantenimiento periódico para los gobiernos locales – IVPs con débiles capacidades técnicas y administrativas (nivel I y II).

##### **Gobiernos Locales:**

Realizarán las actividades de planificación vial, que incluyen el georeferenciamiento de las vías y el monitoreo de la red vial.

De acuerdo a sus capacidades técnicas, ejecutarán obras y actividades de mantenimiento periódico de acuerdo a sus competencias. La Dirección de Infraestructura o el Instituto Vial Provincial (IVP) será la responsable del manejo técnico- operativo a nivel local, esto será determinado por cada Gobierno local.

Ejecutar y rendir las actividades de mantenimiento rutinario con los recursos que serán transferidos por el Programa a los Gobiernos Locales.

El cuadro siguiente resume las modalidades de intervención del Programa:

**Cuadro 1. Intervenciones del PATS**

Ciclo de los PIP viales e innovaciones tecnológicas del PATS		Gestión de cartera de Inclusión Social (Por tramos)		Gestión cartera corredores (Por sistema de red)	
		Descentralizada	Centralizada	Descentralizada	Centralizada
Preinversión			√		√
Estudio Definitivo			√		√
Ejecución de Obra	Pavimento estabilizado	√ GL con IVP (III, IV)	√ GL con IVP (I, II)		√
	Recubrimiento asfáltico				√
Mantenimiento periódico		√ GL con IVP (III, IV)	√ GL con IVP (I, II)		√
Mantenimiento rutinario	Con contratos a microempresas	√ GL con IVP (I, II, III, IV)		√ GL con IVP (I, II, III, IV)	

De acuerdo a ello la gestión de los componentes es como sigue:

### 2.5.1 Gestión del Componente 1

#### **Subcomponente 1.1: Infraestructura para la inclusión social**

- La ejecución de estudios de pre inversión y estudios definitivos estará a cargo del PVD.
- PVD transferirá los estudios definitivos y los recursos financieros mediante transferencias financieras y convenios para la licitación y ejecución de las obras a los gobiernos locales que cuenten con IVPs de nivel III o IV.
- PVD se hará cargo de la ejecución de las obras, previo acuerdo con el gobierno local, en el caso de que estos cuenten con IVPs de nivel I o II.
- PVD supervisará la implementación adecuada de las salvaguardas socio ambiental por parte de los contratistas de acuerdo al Marco de Gestión Ambiental y Social, el Marco de Relacionamiento con Pueblos Indígenas y el Marco de la Política de Reasentamiento Involuntario elaborados para la implementación del PATS.

#### **Subcomponente 1.2: Integración de la red vecinal alimentadora de los corredores logísticos**

- La ejecución de estudios de pre inversión, estudios definitivos y obras estará a cargo del PVD.
- PVD supervisará la implementación adecuada de las salvaguardas socio ambientales por parte de los contratistas de acuerdo al Marco de Gestión Ambiental y Social, el Marco de Relacionamiento con Pueblos Indígenas y el Marco de la Política de Reasentamiento Involuntario elaborados para la implementación del PATS.

---

## **2.5.2 Gestión del Componente 2: Mantenimiento de la Infraestructura vial rural**

- El modelo de mantenimiento propuesto por PVD considera que el mantenimiento rutinario sea íntegramente administrado y ejecutado por los gobiernos locales – IVP, de manera tercerizada a través de microempresas conformadas por pobladores de las zonas aledañas a los caminos intervenidos. Asimismo, las direcciones de infraestructura o los IVP, se encargarán de la elaboración de expedientes técnicos, en caso lo determine el GL.
- En el caso del mantenimiento periódico, la elaboración del expediente técnico y la ejecución será realizada por PVD, previo convenio, en los ámbitos de los corredores logísticos y en el ámbito de inclusión social en los casos en que los GL cuenten con IVPs de nivel I o II.
- En el caso de los GL con IVPs de nivel III y IV, la elaboración del expediente técnico y ejecución del mantenimiento periódico será ejecutado por los GL.
- Para el mantenimiento rutinario y periódico que se ejecute por los GL, los recursos financieros serán transferidos con cargo a la contrapartida del Programa, bajo convenio.
- Así mismo, PVD realizará de manera centralizada el Piloto por niveles de servicios (450 km), y los componentes.

## **2.5.3 Gestión del Componente 3: Gestión Vial descentralizada**

Las actividades relacionadas a la generación de capacidades de los GL y GR, de PVD y de las microempresas serán administradas por PVD.

## **2.5.4 Componente 4: Gestión del Programa**

- Será administrado y ejecutado directamente por PVD. Será conducido por un coordinador del PATS y un equipo clave de tres personas.
- Se estima la contratación de personal adicional, de aproximadamente 50 personas para la ejecución del programa.
- En este componente se incluye la auditoria externa, que será financiada con los recursos de los Bancos.

Como resultado del modelo de gestión, el PATS tiene una gestión 77.4% de los recursos y un 22.6% descentralizado.

**Cuadro 2. Modalidad de Intervención del PATS**

Componentes	META FISICA	Costo Total (US\$)	EJECUCIÓN			
			CENTRALIZADO		DESCENTRALIZADO	
<b>Componente 1: Infraestructura vial vecinal para la Integración e Inclusión Social</b>	<b>2,200 KM</b>	<b>405,730,000</b>	<b>325,870,000</b>	<b>80.3%</b>	<b>79,860,000</b>	<b>19.7%</b>
Subcomponente 1: Infraestructura para la Inclusión Social	1,100Km	169,670,000	89,810,000	52.9%	79,860,000	47.1%
Subcomponente 2: Integración de la red alimentadora de los Corredores Logísticos	1,100Km	236,060,000	236,060,000	100.0%	-	0.0%
<b>Componente 2: Mantenimiento de la Infraestructura Vial Subnacional</b>	<b>5000Km</b>	<b>151,880,750</b>	<b>96,369,000</b>	<b>63.5%</b>	<b>55,511,750</b>	<b>36.5%</b>
<b>Componente 3: Gestión Vial Descentralizada</b>	<b>Glb</b>	<b>26,689,250</b>	<b>26,689,250</b>	<b>100.0%</b>	<b>-</b>	<b>0.0%</b>
<b>Componente 4: Gestión del Programa</b>	<b>Glb</b>	<b>15,700,000</b>	<b>15,700,000</b>	<b>100.0%</b>	<b>-</b>	<b>0.0%</b>
Gestión Administrativa		15,000,000	15,000,000	-		0.0%
Auditoría externa		700,000	700,000	-		0.0%
<b>TOTAL</b>		<b>600,000,000</b>	<b>464,628,250</b>	<b>77.4%</b>	<b>135,371,750</b>	<b>22.6%</b>

### 2.5.5 Gestión Fiduciaria

Dado que el PATS será financiado con recursos del Estado Peruano y con recursos del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo a través de una operación de endeudamiento, la ejecución del programa se realizará con las normas y procedimientos de licitación y contratación de dichos Bancos.

Por otro lado se establecen las siguientes consideraciones:

- Los Bancos no financiarán estudios de pre inversión, pero si financiarán estudios definitivos o expedientes técnicos.
- Los Bancos financiarán aquellos tramos del programa con ejecución centralizada, es decir la parte donde los procesos de selección y ejecución de actividades y proyectos sea realizado por PVD;
- En el componente 1, cada Banco financiará una cartera diferente de proyectos, hasta 100 por ciento, con o sin contraparte local, para evitar los dobles procesos;
- En el componente 2, los bancos solo financiarán el mantenimiento periódico y no financiarán el mantenimiento rutinario.;
- Durante el primer año de ejecución los Bancos financiarán la mayoría de los estudios definitivos y expedientes técnicos que forman parte integral de las obras.
- El componente 4 será financiado con recursos de Contrapartida, excepto la auditoría externa que será financiada a partes iguales por ambos Bancos.

### 2.5.6 Organización

De acuerdo a la Resolución Ministerial No 115-2007 MTC/02, publicada el 22 de marzo del 2007, PVD es una unidad ejecutora de Ministerio de Transportes y Comunicaciones, adscrito al Despacho Viceministerial de Transportes, encargada de las actividades de preparación, gestión, administración y de ser el caso la ejecución de proyectos y programas de infraestructura de transporte departamental y rural en sus distintos modos; así como del desarrollo y fortalecimiento de capacidades institucionales para la gestión descentralizada del transporte departamental y rural.

---

Actualmente, en la ciudad de Lima se encuentra la sede central, donde se encuentra la Dirección Ejecutiva y las diferentes Unidades Gerenciales; además, se cuentan con Oficinas de Coordinación Zonal en 20 departamentos: Amazonas, Ancash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Ica, Junín, La Libertad, Loreto, Madre de Dios, Pasco, Piura, Puno, San Martín, Tacna-Moquegua y Ucayali.

La organización actual de PVD permite la implementación del PATS. Sin embargo se crearan un Comité Directivo y una Unidad de Coordinación para el PATS, que se insertaran en la estructura organizacional actual de PVD.

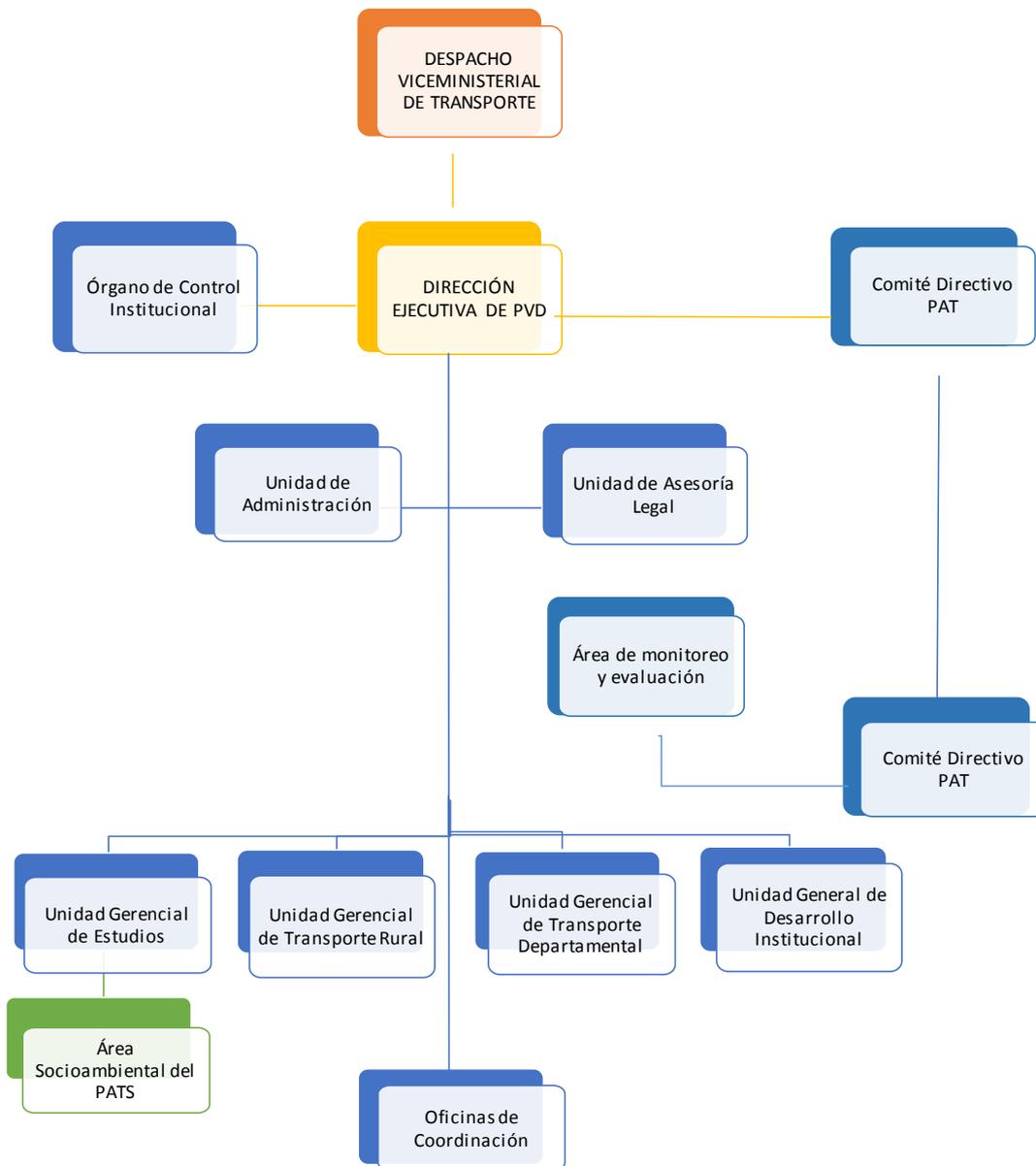
El Comité Directivo estará conformado por el Director Ejecutivo y los gerentes de las unidades gerenciales, quienes tomaran las decisiones sobre el Plan Operativo Anual del PATS.

La unidad de coordinación del PATS, adscrita al Área de Monitoreo y Evaluación, que depende directamente de la Dirección Ejecutiva, contará con un Coordinador y tres especialistas contratados con los recursos del Programa. Estarán a cargo de la coordinación de la ejecución del Plan Operativo Anual y realizaran el seguimiento a las unidades gerenciales encargadas de las inversiones y fortalecimiento de capacidades.

Sin embargo, para asegurar el correcto desarrollo del PATS, se ha contemplado incorporar, durante los 5 años de duración del programa, la contratación de 50 personas para afianzar y agilizar el desarrollo de este, los cuales serán pagados con la contraparte nacional.

Del mismo modo, también ha sido contemplada la creación de un área de asuntos socioambientales, el cual será denominado como Área Socio Ambiental (ASA), la cual será adscrita a la Unidad Gerencial de Estudios. La gestión socioambiental es parte vinculante de la gestión del programa. Se deberá llevar de tal forma que se cumpla con el marco legal socioambiental del Perú y con los salvaguardas ambientales de los bancos (BID y BM). Así pues, tomando en cuenta las actividades que se llevaran a cabo en los 04 componentes del Programa y el ciclo de Inversión del PATS, se presenta en el siguiente gráfico considerando la actual organización de PVD, la ubicación del Comité Directivo, la Coordinación del PATS y al ASA que se encargaría de la gestión socioambiental:

**Gráfico 2. Organigrama del PATS**



Del mismo modo, se presenta el personal adicional que se estaría contratando para agilizar la gestión del PATS:

**Cuadro 3. Personal adicional que se contrataría con cargo al PATS**

AREA	PERSONAL ESTIMADO	CANTIDAD
<b>Unidad de Coordinación</b>	Coordinador PATS	1
	Especialistas en Seguimiento y Monitoreo	3
<b>Unidad Gerencial de Estudios</b>	Especialistas temáticos	5
	Evaluadores OPI	3
	Administradores de Contrato de estudios	3
<b>Unidad Gerencial de Transporte Departamental</b>	Especialistas para administrar el piloto de Niveles de Servicio	2
	Administradores de las obras en caminos vecinales en el ámbito de los Corredores Logísticos	3
<b>Unidad Gerencial de Transporte Rural</b>	Especialistas para administrar el mantenimiento periódico y rutinario	2
	Administradores de las obras en caminos vecinales en el ámbito del FONIE	3
<b>Unidad Gerencial de Administración</b>	Especialista en adquisiciones	2
	Especialista en programación financiera	1
<b>Unidad Gerencial de Desarrollo Institucional</b>	Especialistas en fortalecimiento institucional	4
<b>Unidad Socio Ambiental</b>	Coordinador	1
	Especialistas temáticos	3
	PACRI	2
<b>DGASA</b>	<b>Especialistas temáticos</b>	<b>3</b>
<b>OCZ</b>	Supervisores Socio Ambientales	9
<b>TOTAL</b>		<b>50</b>

El cuadro anterior considera la realización de acciones de fortalecimiento de la DGASA y de las Oficinas de Coordinación Zonal en el tema socioambiental, para la correcta aplicación y supervisión de los Marcos Sociambientales.

---

### **3. CARACTERIZACIÓN SOCIOAMBIENTAL DE LAS ÁREAS DE APLICACIÓN DEL PROGRAMA**

A partir de la información disponible, en esta sección se presenta una visión general de manera sucinta del estado de los aspectos socioambientales que podrían ser afectados por cualquiera de las acciones previstas en el Programa.

#### **3.1.-Aspectos Ambientales**

El PATS comprende 570 distritos del Perú, lo que conlleva a tener una visión general de la caracterización ambiental en todo el territorio peruano. Por lo tanto, para cada Proyecto que se desarrolle, debe considerarse la siguiente información general sobre los componentes ambientales. La categorización en función del riesgo ambiental se desarrollará en la Evaluación Ambiental Preliminar EVAP1, instrumento que realiza la clasificación del proyecto y determina el nivel de instrumento de gestión ambiental (IG) a desarrollar: DIA, EIA<sub>sd</sub> o EIA<sub>d</sub>.

##### **3.1.1. Generales**

###### **3.1.1.1. Clima:**

El clima peruano puede ser dividido en dos estaciones, seca y húmeda, variando en función de la región geográfica. La costa y el lado Oeste de los Andes son generalmente secos, con lluvias de verano entre Diciembre y Abril; durante el resto del año, la garúa costera aparece y vuelve el sol raramente visible. En los Andes, la estación seca es de Mayo a Septiembre, mientras que el resto del año es húmedo. En el lado Este de los Andes, los meses secos son similares a los del altiplano, mientras que la estación húmeda (Enero a Abril) es más pronunciada. En la identificación de impactos es imprescindible establecer cómo este parámetro podría afectar las vías, y tener en cuenta durante el desarrollo de los expedientes de ingeniería. El diseño de obra deberá recoger el comportamiento anual e incrementos de caudales en caso estar cerca de ríos para determinar el diseño de cunetas, alcantarillas y badenes.

###### **3.1.1.2 Ecorregiones<sup>24</sup>**

Propuesto por Brack & Mendiola (2000), tomando en cuenta los siguientes factores ecológicos: tipos de clima (28 de los 32 tipos de clima), regiones geográficas, hidrografía, flora y fauna. Estas van desde el océano hasta las montañas y la selva tropical, pasando por los desiertos y los valles, los pantanos y bosques de altura. Las ecorregiones pueden servir de referencia para reconocer tipos de fauna.

Cada una de las ecorregiones, donde se ejecutarán los proyectos<sup>25</sup>: El bosque seco ecuatorial, el bosque tropical del pacífico, la serranía esteparia, la puna, el páramo, la selva alta, la selva baja y la sabana de palmeras, son la base para el análisis con la línea

---

<sup>24</sup> Ver imagen en

[http://geoservidor.minam.gob.pe/geoservidor/Archivos/Mapa/N53\\_ECORREGIONES.pdf](http://geoservidor.minam.gob.pe/geoservidor/Archivos/Mapa/N53_ECORREGIONES.pdf)

<sup>25</sup> No se considera en la descripción a las ecorregiones de Mar tropical, mar frío y el desierto del pacífico.

---

base y el reconocimiento de las características bióticas de las áreas de influencia de cada proyecto, ayudará a observar y cuantificar los impactos.

### **3.1.1.3. Zonas de vida**

El Mapa Ecológico del Perú (INRENA, 1995) establece la distribución geográfica de las 84 de las 117 zonas de vida y 17 de carácter transicional en el Perú, basadas en el Sistema de Clasificación de Zonas de Vidas del Mundo de L. R. Holdridge (1987) enmarcadas en las tres regiones latitudinales que cubren el país: tropical, subtropical y templado cálida. Cada zona es una expresión de las relaciones de los organismos vivos con su medio. Proporciona información climática y de vegetación. Es importante tenerlo como referencia en los análisis ambientales de los Instrumentos de Gestión: DIA, EIA<sub>s</sub>, EIA<sub>d</sub>.

### **3.1.1.4. Áreas Naturales Protegidas (ANPs)<sup>26</sup>**

Las áreas naturales Protegidas (ANP) son espacios continentales y/o marinos definidos del territorio nacional reconocidos, establecidos y protegidos legalmente por el Estado como tales, debido a su importancia para la conservación de la diversidad biológica y demás valores asociados de interés cultural, paisajístico y científico, así como por su contribución al desarrollo sostenible del país. Así pues, en el Perú se han establecido: 76 ANP de administración nacional, que conforman el Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado - SINANPE; 16 ANP de conservación regional y 80 ANP de conservación privada. Estas áreas presentan bastante sensibilidad y tienen procedimientos que deberán cumplir los proyectos que se encuentran dentro de las ZA o dentro de las ANP. Deberán ser considerados durante los análisis ambientales de los proyectos. Tener en cuenta también Áreas Regionales de Conservación que siguen los mismos principios que las ANP, este reconocimiento no solo debe hacerse para una gestión y análisis de los impactos a la biodiversidad, flora, fauna, impactos sociales, sino también para una gestión administrativa dado que se necesita la autorización de compatibilidad para la ejecución del proyecto en un ANP ó ACR

### **3.1.2. Análisis de componentes ambientales- Durante la realización de los Instrumentos de Gestión: DIA/ EIA<sub>s</sub>/ EIA<sub>d</sub>**

A continuación se describen brevemente los aspectos ambientales directamente relacionados con las actividades previstas en el PATS. Algunos de los componentes pueden ser afectados por las diferentes actividades de la infraestructura que realizaría la rehabilitación y mejoramiento de las vías.

#### **3.1.2.2. Calidad de aire y flujos predominantes de los vientos:**

La contaminación del aire representa un importante riesgo medioambiental para la salud. Cuanto más bajo sean los niveles de contaminación del aire mejor será la salud cardiovascular y respiratoria de la población, tanto a largo como a corto plazo. La información obtenida de los estudios que se realicen brindará una visión para determinar posibles impactos relacionados con la generación y transporte de material particulado

---

<sup>26</sup> Ver mapa en

[http://www.sernanp.gob.pe/sernanp/archivos/biblioteca/mapas/Mapa\\_web\\_20141112.pdf](http://www.sernanp.gob.pe/sernanp/archivos/biblioteca/mapas/Mapa_web_20141112.pdf)

---

impactando a la población. Es importante tener en cuenta este parámetro, principalmente para actividades que conlleven movimiento de tierra en canteras, depósito de materiales, transporte y movimiento de maquinaria, plantas etc, se deberá tener especial cuidado cuando se ubican en lugares cercanos a poblaciones o cultivos. En caso sea necesario su monitoreo, deberán tomar en cuenta ECA y LMP para aire.

#### **3.1.2.3. Niveles de ruido y vibraciones:**

Los proyectos que se desarrollen con movimiento de maquinaria deberán analizar si el ruido y las vibraciones incrementales a ser introducidas por el proyecto están por encima de lo permitido. Considerar si se encuentran los movimientos de maquinarias u otras fuentes cercanas a centros poblados, educativos u otros. En caso sea necesario, se deberán tomar en cuenta ECA para ruido.

#### **3.1.2.4. Geografía y relieve:**

Es importante tener en cuenta los volúmenes de suelo a ser removidos o desplazados, su relación con el diseño geométrico de las vías previstas, la propensión a deslizamientos por los cortes, la cantidad y disposición de material, etc. También hay que incluir el análisis de cualquier proceso (erosión, sorción, deyección) que pueda estar ocurriendo y que podría verse amplificado por la obra. Asimismo, considerar la intensidad e incremento de estos procesos con parámetros climáticos, principalmente la precipitación dependiendo de la época del año de la ejecución del proyecto.

#### **3.1.2.5. Geología:**

Al igual que el punto anterior, para analizar la estabilidad de las estructuras, la existencia o no de aguas subterráneas, etc. Tener en cuenta la estabilidad de estructuras con períodos altos de lluvia y contrastar con vulnerabilidad del área por cambio climático. Es importante contrastar con trabajos realizados a nivel nacional y con ZEE de la región del proyecto.

#### **3.1.2.6. Recursos hídricos:**

El Perú es un país asimétrico en la relación agua-población. La diversidad de las características topográficas y climáticas da origen a regiones hidrográficas diferentes. Esta marcada diferencia no es sólo espacial, sino también temporal, ya que el régimen anual de escurrimiento de los ríos que surcan el territorio es sumamente irregular, presentando cortos períodos de abundancia, 3 a 5 meses, y prolongados períodos de estiaje, 7 a 9 meses. Incluir la información suficiente para identificar los cursos superficiales y subterráneos, la posibilidad de contaminación, la dirección predominante de los flujos, la cantidad de agua disponible, la variabilidad, etc. Principalmente para las rehabilitaciones y mejoramientos que se encuentren cercanos a ríos o el movimiento de la maquinaria sea cercana a ellos y principalmente, si estos son fuentes de vida de poblaciones cercanas. Considerar ECA y LMP para agua de ser necesario.

---

### **3.1.2.7. Flora y Fauna:**

El Perú es uno de los 15 países con mayor diversidad biológica del mundo, por su gran variedad genética, especies de flora, fauna y ecosistemas. Con alrededor de 25 000 especies de flora, es el quinto país en número de especies (10% del total mundial), de las cuales 30% son endémicas; posee numerosas plantas de propiedades conocidas y utilizadas (4 400 especies); posee numerosas especies domesticas nativas (182), es el segundo en especies de aves (1 816 especies) y tercero en especies de anfibios (408 especies) y mamíferos (462 especies). En este punto para la identificación de impactos, centrarse en las especies amenazadas o en peligro de extinción, cuantificar los recursos. Analizar también la fauna y flora domésticas. Los proyectos por sus características, no deberían causar mayores impactos a la fauna o flora del lugar, sin embargo deberá tomar en cuenta ganadería cercana que podría ser afectada principalmente durante la ejecución de obra.

### **3.1.2.8. Usos del suelo:**

Es importante determinarlo principalmente en las áreas que el proyecto realizará actividades como en campamentos, áreas de rehabilitación y mejoramiento, talleres y patios de máquinas etc. Tener cuidado durante las actividades de obra la contaminación del recurso por aceites y grasas. Es importante además tener consideraciones de almacenamiento de productos inflamables y peligrosos.

Considerar también, el uso del suelo en los derechos de vía y áreas para las acciones de rehabilitación y mejoras de la infraestructura y verificar la implementación del PACRI de ser necesario, para entregar el área libre a los ejecutores de las obras.

### **3.1.2.9. Pasivos ambientales:**

Es importante que durante el análisis ambiental, se identifique pasivos ambientales en las áreas de los proyectos. Estos pasivos pueden ser por actividades previas en las áreas de proyecto del sector transporte u otro sector, como depósito de material excedente o canteras con mal cierre y probable percolación de agua contaminada, áreas con basuras por arrojo de comunidades cercanas, plantas asfálticas abandonadas o algún otro pasivo que pueda ser fuente de contaminación a los recursos o puedan luego atribuirse al proyecto de manera inapropiada. La identificación ayuda a conocer como se recepciona el área directa del proyecto (línea base) y medidas que podrían tomar para sus mejoras en caso lo amerite.

## **3.2.- Aspectos Socio – Económicos<sup>27</sup>**

El Perú tiene un creciente interés en la logística como vehículo para incrementar la competitividad del comercio y ha registrado en la última década un crecimiento sostenido e importante en sus exportaciones. Este crecimiento de las exportaciones, han generado iniciativas para el desarrollo de los sistemas de transporte y logística como

---

<sup>27</sup> [https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1157/libro.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1157/libro.pdf),  
Estudio de Preinversión a nivel de Perfil del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional - PATS  
(PROG-023-2012-SNIP)

---

soporte al consecuente crecimiento del flujo físico de mercancías a nivel doméstico e internacional.

Con una población de 30 millones 814 mil 175 personas, estimado para la primera mitad del 2014. Con una tasa de crecimiento total de 11 personas por mil habitantes, con tendencia decreciente en las dos últimas décadas. Según el Censo de Población del año 2007, el 74% de la población se encontraba asentada en el área urbana y 24% en el área rural, mientras que en el año 1940 la población urbana era el 35% del total, lo que evidencia una fuerte tendencia migratoria a las zonas urbanas de las ciudades, en detrimento al desarrollo de las zonas rurales.

El país puede estar entrando a un periodo desafiante, ya que el impulso del crecimiento económico se desaceleró en el 2014 por efecto de condiciones externas adversas, un declive correspondiente en la confianza interna y una reducción de la inversión. A pesar de ello, las cifras de crecimiento del PBI para este último año se mantuvieron por encima del promedio de la región (2.4% frente a 0.8%, respectivamente) y la inflación finalizó solo ligeramente por encima del rango meta (3.2%), de acuerdo a información del Banco Mundial.

Los efectos de un fuerte crecimiento del empleo y de los ingresos han reducido los índices de pobreza considerablemente, impulsando la prosperidad compartida. Entre los años 2005 y 2013, los índices de pobreza se redujeron en más de la mitad, desde un 55.6% hasta un 23.9% de la población (según INEI), aproximadamente. Se estima que solo en el 2013, aproximadamente medio millón de personas escaparon de la pobreza. Además, hubo un pronunciado declive de la proporción de la población que vive por debajo de la línea oficial de la extrema pobreza, de 15.8% a 4.7% entre 2005 y 2013. La pobreza extrema es altamente rural y se concentra en 8% de los distritos del Perú, ubicados en las regiones de Cajamarca, Piura, La Libertad y Apurímac.

En el contexto social, el Programa tendrá que asimilar múltiples enfoques y objetivos, alineando su intervención al cumplimiento de las siguientes políticas nacionales:

- Reducción de la pobreza
- Inclusión social
- Lucha contra el narcotráfico
- Políticas de cumplimiento obligatorio en materia social
- Lineamientos estratégicos para el Desarrollo Nacional 2010 – 2021
- Objetivos del Milenio

El Perú cuenta con 25 Gobiernos Regionales (incluyendo a la Provincia Constitucional del Callao) y la Municipalidad Metropolitana de Lima. Con 203 Municipalidades Provinciales (febrero 2014) y 1 841 Municipalidades Distritales. Con una superficie de 1 millón 285 mil 216 Km<sup>2</sup>.

Se presenta en el Anexo 01, los departamentos, provincias y distritos involucrados en el Programa.

El ámbito de intervención del Programa, con relación al **componente 1**: Infraestructura vial vecinal para la Integración e Inclusión social, contempla:

---

### **Para el subcomponente 1.**

Infraestructura para inclusión social. Las vías que conformarán la cartera de inversiones de este subcomponente se localizan en el ámbito de los distritos de mayor pobreza definidos por el MIDIS (ámbito FONIE – 570 distritos) y cumplirán con los siguientes criterios:

- Caminos que conecten al mayor número de servicios básicos (centros de salud y educación);
- Caminos que conecten al mayor número de centros poblados, dando acceso a mercados al mayor número de población rural;
- Caminos que tengan longitud mayor o igual a 10 km.
- Caminos que no tengan impactos socio ambientales significativos.
- Caminos que tengan estudios de pre inversión en elaboración

### **Para el subcomponente 2.**

Infraestructura de corredor logístico:

- CL 1: Chiclayo - Moyobamba - Tarapoto - Yurimaguas – Iquitos,
- CL 5: Matarani - Arequipa - Juliaca - Puno - Pte. Inambari
- CL 8: Cusco-Puerto Maldonado- Iñapari
- CL 11: Cusco - Juliaca - Puno - Desaguadero (Frontera con Bolivia)
- CL 12: Tarapoto-Aucayacu-Tocache-Tingo Maria

Durante la evaluación de los IG para proyectos de rehabilitación y mejoramiento, que se ejecutará principalmente en el componente 1 y las clausulas ambientales o planes de manejo para proyectos de mantenimiento (periódico y rutinario), se deberá tener en cuenta las características sociales y culturales de las poblaciones cercanas. El mantener informados a los pobladores con respecto a las acciones de los proyectos, es muy importante y forma parte de los diferentes IG determinados durante la EVAP1 y de las clausulas ambientales y planes de manejo de los expedientes de los proyectos de mantenimiento.

Cada uno de los proyectos, se desarrollará en ámbitos específicos, bajo contextos sociales muy particulares, que deberán ser evaluados. De acuerdo al tipo de instrumento de gestión- IG: DIA, EIASd o EIAd. Es importante considerar: Aspectos económicos; principales actividades económicas de la población; producción regional; actividades asociadas a la extracción de recursos naturales y la comercialización de productos; servicios públicos (educación, salud, agua potable, alcantarillado, transporte, disponibilidad de energía eléctrica, etc.); disponibilidad, continuidad del servicio, requerimientos futuros, etc; demografía: tendencias por género, grupo de edad y distribución espacial, si está disponible; actividades principales de hombres y mujeres; niveles de tráfico vecinal de vehículos particulares y de carga; poblaciones vulnerables (niños, ancianos, padres solteros, etc.); eventual existencia de escuelas o centro médicos en las cercanías de las obras en construcción; presencia de animales que pudieran eventualmente invadir los caminos vecinales; existencia de pueblos Indígenas y/o Minorías Étnicas: Identificarlos y hacer una reseña de cada uno de ellos que incluya su vulnerabilidad actual, ubicación geográfica, población, condición legal, estructuras de

---

gobierno, etc.; comunidades afro-descendientes, las cuales deberán tener un tratamiento similar al de comunidades indígenas en función a su situación de vulnerabilidad; pobreza: identificar población para la cual no se satisfacen las necesidades básicas y la extrema pobreza; cultura: principales rasgos culturales de la población, sitios históricos, Sitios declarados patrimonio por la UNESCO u otros organismos nacionales e internacionales; patrimonio arqueológico; poblaciones en riesgo; cualquier otro tema que se considere pertinente y que de acuerdo a los TdR del IG, que determine la autoridad ambiental se consideren.

Asimismo, tomar en cuenta que la DGASA se encarga de evaluar y aprobar los estudios específicos relativos a las posibles afectaciones, compensaciones y/o reasentamientos de población, según las leyes vigentes y las directrices recientemente establecidas (Resolución Directoral 007-2004/MTC.16, relacionada con las Directrices para la Elaboración y Aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) para Proyectos de Infraestructura de Transporte. En cual tiene como objetivo principal minimizar las alteraciones que puedan sufrir en el aspecto socioeconómico las personas que viven en la zona de influencia de determinado proyecto realizado por el estado, evitando en lo posible el desplazamiento físico de los afectados, y asegurando que las personas sean tratadas de manera justa, brindándoles soluciones adecuadas a la situación generada, maximizando los impactos positivos que ello produzca mediante la participación de los beneficios que ofrece el proyecto.

Además de lo mencionado es importante considerar:

### **3.2.1. Seguridad vial:**

Es importante considerar en cada tipo de proyecto y de acuerdo al tipo de obra, a las características geográficas, fisiográficas y de poblaciones cercanas a la obra, los tipos de señales e infraestructura para seguridad vial, tanto de personas como de tránsito de animales domésticos o ganaderos. Si hay movimiento con vehículos ligeros como bicicletas y como deberá tenerse en cuenta durante la ingeniería del proyecto y diseño final de la obra.

### **3.2.2. Las enfermedades transmisibles:**

Algunos caminos vecinales facilitarán el acceso a las zonas más remotas y también un mayor movimiento de personas a través de ciudades, pueblos y regiones, se sugiere que el equipo considere un análisis del potencial de aumento de las enfermedades transmisibles y evaluar la necesidad de implementar medidas de mitigación y prevención. Cabe destacar que todos los caminos vecinales son caminos preexistentes y no es una apertura inicial, sin embargo, en caso requerirse realizar el análisis en los IG.

### **3.2.3. Relaciones con comunidades locales**

La relación entre las comunidades locales y los contratistas de obra, podría ser un aspecto importante para la buena marcha del proyecto. Es importante de acuerdo al lugar donde se desarrolle la obra y características sociales de las poblaciones, determinar clausulas para contratación de personal calificado o no calificado de acuerdo

---

a la envergadura de la obra. Una estrategia más articulada para la participación continua de las partes interesadas, especialmente en temas socio-ambientales, podría ayudar al proyecto a alcanzar sus objetivos. Este es un aspecto importante que cada IG debe evaluar y determinar cuál deberá ser la mejor opción o estrategia con los poblados cercanos.

Así también es importante considerar cual será el relacionamiento cuando exista necesidad de uso de áreas en posesión o tituladas por terceros. Es importante considerar lo dispuesto en el “**Marco de la Política de Reasentamiento Involuntario**”, e implementarlo adecuadamente, de acuerdo a las políticas de los bancos: Políticas de Reasentamiento Involuntario del BID OP-710 del BID y la política del Banco Mundial OP 4.12. El objetivo del Marco de la política de Reasentamiento Involuntario es establecer las políticas y lineamientos que deben contemplar los Planes de Reasentamiento involuntario para mitigar y compensar los efectos negativos provocados por las obras que se ejecutaran en los proyectos de Rehabilitación y Mejoramiento de los caminos rurales del PATS; con la finalidad de restablecer la infraestructura física afectada (viviendas, cercos, canales y otros) y compensar por los daños y perjuicios.

### **3.2.4 Relaciones con poblaciones indígenas<sup>28</sup>.**

La relación con las poblaciones indígenas, tiene particularidades y es importante considerarlas desde la identificación temprana de estas en el EVAP1. Es importante considerar el “**Marco de Relacionamiento con Pueblos Indígenas**”, e implementarlo adecuadamente de acuerdo de acuerdo a las normas legales y a las políticas de los bancos: Política operacional de Pueblos Indígenas y Estrategia para Desarrollo Indígena del BID OP—765 y la Política del Banco Mundial corresponde la OP 4.10 . El objetivo de este marco es: El Marco de Relacionamiento de Pueblos Indígenas (MPPI) pretende elaborar un instrumento conceptual y metodológico, que sirva como guía de referencia donde se formulen las pautas generales sobre la forma más adecuada de vincularse con poblaciones indígenas rurales, dentro del proyecto de rehabilitación y mantenimiento de caminos rurales, respetando sus derechos ancestrales a la tierra, lengua, organizaciones sociales, instituciones, identidad étnica y costumbres ancestrales

El convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes, fue aprobado internacionalmente el año 1989, pero ratificada por el Perú el 2 de Febrero de 1994, entrando en vigor por disposición del mismo Convenio al año siguiente, esto es el 2 de Febrero de 1995. Este Convenio regula en forma específica el conjunto de derechos y obligaciones de las Comunidades Campesinas o Andinas, y de las Comunidades Nativas o Amazónicas. Asimismo, son instituciones históricas, reconocidos constitucionalmente en el artículo 89° de la Constitución Política del Perú. Identificándose normalmente a las “Comunidades Campesinas” con las comunidades ubicadas en la zona rural de los Andes del Perú, y a las “Comunidades Nativas” con las comunidades ubicadas en la zona rural de la Amazonía.

---

<sup>28</sup> <http://bdpi.cultura.gob.pe/>

A junio del 2014, en Ministerio de Cultura indicó que el Perú tiene 47 lenguas indígenas u originarias habladas por 4 millones de habitantes, 4 andinas y 43 amazónicas; 83,11% quechuas, 10,92% aimaras, 1,67% asháninkas y 4,31% miembros de pueblos indígenas amazónicos. (Fuente: INEI, Censo 2007). Siendo la lengua más utilizada el quechua y la menos utilizadas el cauqui y el taushiro, con un solo individuo cada una. Habiendo perdido al menos 37 lenguas en los últimos siglos y en la actualidad 21 están en peligro de desaparecer

En la Base de Datos de Pueblos Indígenas u Originarios se listan los 54 pueblos indígenas u originarios identificados por el Viceministerio de Interculturalidad, tal como se presenta en el siguiente cuadro:

**Cuadro 4. Pueblos Indígenas u Originarios en el Perú**

N°	PUEBLO	OTRAS DENOMINACIONES	FAMILIA LINGÜÍSTICA
1	Achuar	Achual, Achuare, Achuale	Jíbaro
2	Aimara	Aru	Aru
3	Amahuaca	Yora	Pano
4	Arabela	Tapueyocuaca, Chiripuno	Záparo
5	Ashaninka	Campa, Campa ashaninka, campa de Pichis	Arawak
6	Asheninka	Ashaninka del Gran Pajonal	Arawak
7	Awajún	Aguaruna, Aents, Ahuajun	Jíbaro
8	Bora	Booraa, Miamuna, Boro, Miranha, Miranya, Miraña-Carapaña-Tapuyo	Bora
9	Capanahua	Nuquencaibo, Buskipani	Pano
10	Cashinahua	Huni kuin, caxinahua, Kachinahua	Pano
11	Chamicuro	Chamicura, Chamicolos	Arawak
12	Chitonahua	Yora, Murunahua	Pano
13	Ese eja	Ese'eja, Huarayo, Tiatinagua	Tacana
14	Harakbut	Amarakaeri, Arazaeri, Arasairi, Huachipaeri, Huachipayri, Wacipairi, Kisamberi, Pukirieri, Puncuri, Toyoeri, Toioeri, Toyeri, Tuyune	Harakbut
15	Ikitu	Ikitu, iquito, Amacacore, Quiturran	Záparo
16	Iñapari	Inapari, Inamari, kushitireni	Arawak
17	Isconahua	Isconawa, iskobakebo	Pano
18	Jaqaru	Aimara tupino, aimara central, Cauqui, Aru	Aru
19	Jíbaro	Jibaro del río Corrientes, Chiwaro, Siwaro, Chivari	Jíbaro
20	Kakataibo	Cashibo-cacataibo, uni, unibo	Pano
21	Kakinte	Campa kakinte, poyenisati	Arawak
22	Kandozi	Candoshi, Chapra, Chapara, Murato	Kandozi
23	Kichwa	Quichua, Inga, Lamas, Llacuash	Quechua
24	Kukama kukamiria	Cocama cocamilla, Ucayali, Xibitaona	Tupí-Guaraní
25	Madija	Culina, Madiha, Kulino, Kolina, Kollina, Karina	Arawa
26	Maijuna	Orejón	Tucano

27	Marinahua	Onocoin, Yora	Pano
28	Mashco Piro		Arawak
29	Mastanahua	Yora	Pano
30	Matsés	Mayoruna	Pano
31	Matsigenka	Machiguenga, Matsiguenga, Machiganga, Matsiganga	Arawak
32	Muniche	Munichi	Muniche
33	Murui-muinani	Uitoto, Huitoto	Huitoto
34	Nahua	Yora	Pano
35	Nanti	Matsigenka	Arawak
36	Nomatsigenga	Nomachiguenga, Atiri, Campa	Arawak
37	Ocaina	Dukaiya, Dyo'xaiya	Huitoto
38	Omagua	Omagua yeté, ariana, pariana, anapia, macanipa, yhuata, umaua, cambeba, campeba, omaguino	Tupí-Guaraní
39	Quechua	Quechuahablante, Chankas, Chopccas, Wankas, Waris, q'eros, Cañaris, Kana	Quechua
40	Resígaro	Resigero	Arawak
41	Secoya	Aido pai	Tucano
42	Sharanahua	Onicoin, Yora	Pano
43	Shawi	Chayahuita, Chayawita, Campo-piyapi, Tshahui, Shayabit	Cahuapana
44	Shipibo-konibo	Shipibo, Joni, Chioeo-conivo	Pano
45	Shiwilu	Jebero, Chebero, Xebero, Shiwila	Cahuapana
46	Tikuna	Ticuna, Duuxugu	Tikuna
47	Urarina	Itucali, kacha edze, Itukale	Shimaco
48	Uro	Uru	Uru-chipaya
49	Vacacocha	Aushiri, a'éwa, awshira, abijira, abishira	Záparo
50	Wampis	Huambiza, Maina, Shuar-Huampis	Jíbaro
51	Yagua	Yihamwo, Nihamwo	Peba-yagua
52	Yaminahua	Nahua, Yuminahua, Yaminagua, Jjamimawa, Yora	Pano
53	Yanesha	Amuesha, Amage, Amuexia, Omage, Amajo	Arawak
54	Yine	Piro, Pirro, Pira, Simirinche, Chotaquiro	Arawak

Del mismo modo, se puede hacer la búsqueda de comunidades nativas tomando como fuentes el II Censo de Comunidades Indígenas de la Amazonía Peruana (INEI, 2007), el Directorio de comunidades del Organismo de Formalización de la Propiedad Informal (COFOPRI) para el año 2011 y el Directorio de comunidades de la Dirección Regional Agraria de Loreto para el año 2013; y comunidades campesinas tomando como fuentes el XI Censo de Población y VI de Vivienda (INEI, 2007) para la identificación de la lengua materna; así como la hoja complementaria de comunidades campesinas del IV Censo Nacional Agropecuario (CENAGRO, 2012) y el registro realizado por el Organismo de Formalización de la Propiedad Informal (COFOPRI) o las Direcciones Regionales Agrarias (DRA). Así como, de centros poblados según los datos del II Censo de Comunidades Indígenas de la Amazonía Peruana (INEI 2007) y el IV Censo Nacional Agropecuario (INEI 2012).

---

Según cifras oficiales, la incidencia de pobreza total en la población indígena fue casi el doble (55%) de la registrada en la población cuya lengua materna era el castellano (29%). Al interior de la población indígena los pueblos indígenas amazónicos son los que enfrentan una mayor incidencia de pobreza total (81%) y extrema (41%). Y, en agosto del 2011, de 214 conflictos sociales (activos y latentes) 11 estaban referidos a la falta de consulta previa y 9 a problemas comunales (acceso a recursos naturales, propiedad y límites territoriales entre comunidades). (Fuente: Reporte de Conflictos Sociales N° 90 Defensoría del Pueblo). Asimismo, hay deficiencias notorias en salud, educación y acceso a servicios básicos.

### **3.3.- Análisis del Riesgo de Desastres Naturales y de Cambio Climático**

En los documentos de análisis ambientales, es importante tener en cuenta el riesgo por desastres naturales y de cambio climático, tanto en el diseño de las obras como durante la ejecución de las mismas por seguridad de los trabajadores. Para este acápite deberá tenerse en cuenta la Política del BID, Política OP-704: Política de Manejo de Riesgos Naturales y Desastres Inesperados

En el Perú, de acuerdo al Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres PLANAGERD 2014 – 2021, los peligros de origen natural que generan riesgos de desastres en el país, están relacionados a su ubicación y características geográficas, siendo los aspectos más relevantes los siguientes:

- Su ubicación en la zona denominada “Cinturón de Fuego del Pacífico”, caracterizada por una alta sismicidad, donde se registra aproximadamente el 80% de los movimientos sísmicos a nivel mundial. Por lo que el país está expuesto a la ocurrencia de sismos, tsunamis y actividad volcánica.
- Igualmente, su ubicación en la zona tropical y subtropical de la costa occidental del continente sudamericano, determina que se encuentra expuesto a cambios climáticos que en muchos casos generan desastres, como son el Fenómeno El Niño, precipitaciones extremas, inundaciones, sequías, heladas, granizadas, vientos fuertes, entre otros.
- Asimismo, debido a la presencia de la Cordillera de los Andes nuestro territorio se caracteriza por tener tres áreas geográficas definidas, costa, sierra y selva, presentando casi todos los climas observados en el mundo. Por su morfología, está expuesto con cierta frecuencia a fenómenos geológicos adversos, como la ocurrencia de deslizamientos, aludes, derrumbes y aluviones, entre otros.

A continuación, en el Cuadro 5, se describe cada uno de los principales tipos de peligros de origen natural en el país:

**Cuadro 5. Descripción de los principales tipos de peligros de origen natural en el Perú**

Tipos de peligros	Descripción	Áreas expuestas
<p><b>Sismo por placa</b> (Sismo: Liberación súbita de energía generada por el movimiento de grandes volúmenes de rocas en el interior de la Tierra, entre su corteza y manto superior, que se propagan en forma de vibraciones a través de las diferentes capas terrestres.)</p>	<p>Debido al proceso de subducción de la placa de Nazca bajo la placa Sudamericana. El margen continental oeste de Sudamérica es uno de los más activos y de los bordes de placa el mayor en la Tierra. La alta velocidad de convergencia de placas genera un fuerte acoplamiento, produciendo frecuentemente sismos de diferentes magnitudes a diversos niveles de profundidad, en la zona de fricción de las placas, en el interior de la placa continental o en el interior de la placa oceánica que se desplaza por debajo del continente.</p>	<p>Costa y sierra sur: Lima 2do orden: Arequipa, Chiclayo, Trujillo, Piura</p>
<p><b>Sismos en zona continental</b></p>	<p>En el interior del continente, la sismicidad superficial se concentra en la zona subandina y está asociada a la presencia de fallas geológicas activas como se registran en Moyobamba en el departamento de San Martín, Satipo en el Departamento de Junín, y en los departamentos de Ayacucho, Cusco, Arequipa.</p>	<p>Costa norte, Sierra sur, selva Nororiental: Población, infraestructura Piura, Cusco, Tarapoto, Huancayo, Cerro de Pasco, Juliaca, Puno.</p>
<p><b>Actividad volcánica</b> (Expulsión por presión de material concentrado en estado de fusión, desde la cámara magmática en el interior de la Tierra hacia la superficie. Si el material está constituido de gases y ceniza, se dice que la actividad es fumarólica. La actividad eruptiva se considera cuando el material expulsado va acompañado de roca fundida, fragmentos rocosos y piroclásticos.)</p>	<p>El Sur del Perú pertenece a la ZVC (Zona Volcánica de los Andes) que se extiende hasta el norte de Chile. Se han llegado a catalogar poco más de 400 volcanes en el territorio peruano. La mayoría de estos volcanes ya no son activos y no representan algún peligro. Los principales volcanes activos son: Misti, Ubinas, Huaynaputina, Ticsani, Sara Sara, Sabancaya, Coropuna, Ampato, Tutupaca, Yucamane, Purupuruni y Casiri. Existen más volcanes de los cuales se conoce poco de su nivel de actividad.</p>	<p>Costa y sierra sur: población, medios de vida, infraestructura. Arequipa, Moquegua, Tacna</p>
<p><b>Tsunami</b> (Nombre japonés que significa “ola de puerto”. Onda marina producida por un desplazamiento vertical del fondo marino, como resultado de un terremoto superficial, actividad volcánica o deslizamiento de grandes volúmenes de material de la corteza en las pendientes de la fosa marina. Es la fase final de un maremoto al llegar a la costa. El Centro Internacional de Alerta de Tsunami en Honolulu, Hawai, EUA ha adoptado el término para todo el fenómeno maremoto-tsunami.)</p>	<p>La población expuesta directamente a tsunami es comparativamente pequeña; se concentra en la costa de Perú debido al gran número de ciudades y puertos de diversos tamaños, que incluye El Callao (puerto que mueve la mayor cantidad de carga general).  Gracias al emplazamiento de Lima sobre una terraza alta, parte de su territorio no está directamente expuesto. La evidencia histórica confirma que las costas de Perú han sido el escenario de mayor afectación por tsunami</p>	<p>Población, Medios de vida, Infraestructura. Principales ciudades costeras y puertos: Lima-Callao, Huacho, Pisco, Chíncha, Camaná, Islay, Ilo, Chimbote, Trujillo, Zorritos, Barranca, Chancay, Cerro Azul, Talara, Bayovar, Mollendo, Paíta, Melchorita.</p>

Tipos de peligros	Descripción	Áreas expuestas
<p><b>FEN: Fenómeno El Niño</b> (Fenómeno oceánico atmosférico caracterizado por el calentamiento de las aguas superficiales del Océano Pacífico ecuatorial, frente a las costas de Ecuador y Perú, con abundante formación de nubes cumuliformes principalmente en la región tropical (Ecuador y Norte del Perú), con intensa precipitación y cambios ecológicos marinos y continentales).</p>	<p>La magnitud de este calentamiento oscila entre aproximadamente 2,0° C a 12° C encima de la temperatura normal y superficial del mar. Durante los años 2002, 2003 y 2004 se registraron Niños débiles con calentamientos del mar, próximos a 2,0° C en la costa tropical de América del Sur, y de unos 8° C durante el Niño 1982 – 1983, y de 10° a 12 ° C durante el Niño 1997 – 1998. Generalmente durante un periodo comprendido entre diciembre y marzo.</p>	<p>Costa norte: inundaciones, huaycos, población, medios de vida, infraestructura. Costa centro: huaycos, deslizamientos, infraestructura, medios de vida Costa sur: sequía, medios de vida (relativo)</p>
<p><b>Lluvias intensas</b> (Es una precipitación de agua líquida en la que las gotas son más grandes que las de una llovizna. Proceden de nubes de gran espesor, generalmente de nimbo-estratos.)</p> <p><b>Inundaciones</b> (Desbordes laterales de las aguas de los ríos, lagos y mares, cubriendo temporalmente los terrenos bajos, adyacentes a sus riberas, llamadas zonas inundables. Suelen ocurrir en épocas de grandes precipitaciones, marejadas y tsunamis.)</p>	<p>Desde el mes de Setiembre hasta el mes de Mayo de cada año se desarrolla la llamada temporada de lluvias y/o periodo lluvioso, que se presenta en gran parte del territorio nacional. Se dan con mayor incidencia en nuestra sierra y selva peruana coincidiendo con el verano para el Hemisferio Sur.</p>	<p>Población, Medios de vida, Infraestructura Cuenca del Mantaro, Ramis, Vilcanota, Majes, Santa, Mayo, Amazonas (Loreto), Marañón (Amazonas), cuenca del Huallaga</p>
<p><b>Movimientos en masa</b> (Huaycos y deslizamientos) (Huayco: es un tipo de aluvión de magnitudes ligeras a moderadas, que se registra con frecuencia en las cuencas hidrográficas del país, generalmente durante el periodo de lluvias). (Deslizamiento: Ruptura y desplazamiento de pequeñas o grandes masas de suelos, rocas, rellenos artificiales o combinaciones de éstos, en un talud natural o artificial. Se caracteriza por presentar necesariamente un plano de deslizamiento o falla, a lo largo del cual se produce el movimiento.)</p>	<p>Desde el mes de Setiembre hasta el mes de Mayo de cada año se desarrolla la llamada temporada de lluvias y/o periodo lluvioso, que se presenta en gran parte del territorio nacional. Se dan con mayor incidencia en nuestra sierra y selva peruana coincidiendo con el verano para el Hemisferio Sur.</p>	<p>Población, Medios de vida, Infraestructura Eje carretera central, eje interoceánica(Cusco, Madre de Dios), eje Libertadores Wari (Pisco, Ayacucho), cuenca del río Santa, zona nor oeste de región Puno</p>

Tipos de peligros	Descripción	Áreas expuestas
<p><b>Sequías meteorológicas</b> (Ausencia de precipitaciones pluviales que afecta principalmente a la agricultura. Los criterios de cantidad de precipitación y días sin precipitación, varían al definir una sequía. Se considera una sequía absoluta, para un lugar o una región, cuando en un período de 15 días, en ninguno se ha registrado una precipitación mayor a 1 mm. Una sequía parcial se define cuando en un período de 29 días consecutivos la precipitación media diaria no excede 0.5 mm. Se precisa un poco más cuando se relaciona la insuficiente cantidad de precipitación con la actividad agrícola.)</p>	<p>Las áreas agropecuarias expuestas del Perú (150 mil kilómetros cuadrados – aprox. 47% del total de la subregión andina) la población total es de 2.5 millones de habitantes. En el sur del Perú las sequías afectan principalmente el suministro de agua para la población, los cultivos y el ganado. La disminución de caudales normales en periodos de estiaje (escasas lluvias) está siendo influenciada por procesos de deforestación, de tal manera que cada sequía agrava el déficit de agua.</p> <p>Existen diferentes grados de vulnerabilidad en relación a las sequías que han sido recurrentes en la zona Sur del Perú, principalmente en los departamentos de: Huancavelica, Ayacucho, Apurímac, Arequipa, Cusco, Puno, Moquegua e Ica, que abarca especialmente la zona andina y en algunas de ellas sus vertientes costeras, afectando a una población de 3'416,383 habitantes y 12,960 centros poblados (Censo 2007, INEI).</p>	<p>Población, Medios de vida Piura, Lambayeque, Puno, sur de Cusco, zonas altas de Arequipa, Moquegua, Tacna</p>
<p><b>Bajas temperaturas: Heladas meteorológicas</b> (Se produce cuando la temperatura ambiental baja debajo de cero grados. Son generadas por la invasión de masas de aire de origen antártico y, ocasionalmente, por un exceso de enfriamiento del suelo durante cielos claros y secos. Es un fenómeno que se presenta en la sierra peruana y con influencia en la selva, generalmente en la época de invierno.)</p>	<p>Heladas de 30 a más días, con temperaturas mínimas promedio menores a 4° C en los departamentos de Puno, Junín, Huancavelica, Ayacucho y Arequipa. También registran en total 27 distritos con frecuencia de heladas de 180 a 365 días en un periodo promedio multianual 1964 – 2011, siendo la provincia de Espinar-Cusco que registra 8 distritos y la Provincia de Caylloma con 6 distritos</p>	<p>Población, Medios de vida Zonas altas de región (3500 msnm) Lima, Puno, sur de Cusco, Apurímac, Ayacucho, sur de Huancavelica, oeste de la región Junín, región Pasco - Los departamentos con temperaturas más críticas son Puno, Cusco y Arequipa, y en menor proporción Moquegua, Tacna, Pasco, Lima, Junín y Ancash. - La población total expuesta durante la temporada de heladas y friajes es de 7'024,177 habitantes, siendo para la temporada de heladas 3'862,572 de habitantes, distribuidos en los departamentos de Ancash, Arequipa, Apurímac, Ayacucho, Lima, Cusco, Junín, Moquegua, Pasco, Puno, Tacna y Huancavelica. Para la temporada de friajes asciende a 3'161,605 habitantes, ubicados en los departamentos de Loreto, Amazonas, San Martín, Huánuco, Pasco, Junín, Cusco, Ucayali, Madre de Dios y Puno.</p>
<p><b>Friaje</b> (Es un fenómeno que afecta a las zonas altas de los Andes y a la Amazonía, que se produce cuando masas de aire frío que se originan en la zona de convergencia del Atlántico Sur, llegan al continente por la región del Río de la Plata y se desplazan hacia el norte, ingresando al territorio peruano por la meseta del Titicaca. En la región andina estas masas de aire frío originan nevadas intensas, y en la Amazonía producen un descenso brusco de la temperatura)</p>	<p>Los departamentos más afectados son: Loreto, San Martín, Ucayali y Madre de Dios.</p>	

Fuente: Plan Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres PLANAGERD 2014 - 2021

Es importante considerar estos peligros en el momento de plantear la ingeniería de la obra, para realizar los probables cortes, dado que podría generarse deslizamientos o diseñar cunetas, alcantarillas y badenes, con dimensiones inferiores a las requeridas en épocas de lluvia intensa etc.

También es importante considerar los diferentes climas extremos y tomar medidas de seguridad del empleado, por riesgos a la salud.

A continuación presentamos un calendario de prevenciones<sup>29</sup>, tengamos presente para el programa y los proyectos del mismo los fenómenos de: lluvias, inundaciones, huaycos/deslizamientos.

Figura 2. Calendario de Prevención de Riesgos INDECI



A continuación, se presenta un cuadro con los eventos de mayor impacto a la infraestructura del PATS. Este fue extraído del cuadro de los eventos de mayor impacto en los últimos 40 años, en el Perú, según los registros de información del INDECI.

<sup>29</sup> <http://www.indeci.gob.pe/calendario.php>

**Cuadro 6. Amenazas Naturales más comunes en el área de influencia del Programa**

Amenaza	Lugar	Año del evento	Estimación de pérdidas
<b>Fenómeno El Niño</b>	Departamentos de la zona norte con torrenciales lluvias e inundaciones y con sequías en la zona sur del país	1982-83	512 fallecidos, un millón 907 mil 720 damnificados, afectó a la economía del país, la cual cayó en un 12%. El costo del evento fue estimado en tres mil millones doscientos ochenta y tres mil dólares americanos
<b>Fenómeno El Niño</b>	Norte, centro y sur del país	1997-98	366 fallecidos, mil 304 heridos, un millón 907 mil 720 personas damnificadas, el costo de los daños fue de tres mil quinientos millones de dólares americanos
<b>Heladas y friaje</b>	Perú	a partir del año 2002	Pérdida de producción agrícola y ganadera, pérdida de hasta 30% de población animal.
<b>Inundaciones</b>	Ucayali	2011	Millones de pérdidas en productos de cultivo
	Loreto	2012	
	Puno	2004, 2010	
	Junín	2007	
	San Martín	2006 2015-	
	Cusco	2010	
<b>Lluvias</b>	Arequipa, Puno, Huancavelica, Huánuco	2013	Costo más de 134 millones de soles
<b>Huayco</b>	Abancay, Huánuco, Ancash, Cusco	2012	Pérdida de vida humanas, desapariciones, destrucción de infraestructura de vivienda y red vial, entre otros
	La Libertad, Junín, Ica, Ayacucho, Amazonas, Ancash, Huánuco, Puno	2013	
	Cusco, San Martín	2014	
	Cajamarca, Moquegua, Tacna, Junín, Lambayeque, Amazonas	2015	

Será importante durante el análisis en los IG: DIA, EIASd y EIAd, así como en la Ingeniería del Proyecto y desarrollo del Expediente Técnico, que se realice el análisis socioeconómico y de impactos, considerando el mapa de vulnerabilidad<sup>30</sup> y escenarios de riesgo, el mapa de peligros naturales del Perú (que ha sido elaborado conjuntamente con otras 13 instituciones científicas – tecnológicas que durante un año y medio recopilaron información sobre fenómenos naturales potencialmente dañinos de carácter geológico, hidrológico, meteorológico, sísmico, volcánico y oceanográfico) y otros trabajos como la ZEE y otras investigaciones realizadas a nivel regional y local. Asimismo, considerarlo para determinar la época de ejecución del proyecto y el programa de seguridad para los trabajadores durante las obras.

<sup>30</sup> <http://biam.minam.gob.pe/novedades/mapavulnerabilidaddfisicaperu.pdf>

---

## 4.- MARCO LEGAL AMBIENTAL Y SOCIAL

### 4.1 Marco legal ambiental aplicable

La Ley de creación del Sistema de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA), Ley N° 27446 incorpora la obligación de que los proyectos de inversión pública, privada o de capital mixto, que impliquen actividades, construcciones, obras y otras actividades comerciales y de servicios que puedan causar impactos ambientales negativos significativos, deberán contar necesariamente con una certificación ambiental, previamente a su ejecución (art. 18°). La certificación ambiental es la resolución que emite la autoridad ambiental competente aprobando el estudio de impacto ambiental. La certificación ambiental es la resolución que emite la autoridad competente aprobando el estudio de impacto ambiental.

Mediante decreto supremo 019-2009-MINAM se aprobó el reglamento de la ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, que establece que las autoridades competentes deben, bajo responsabilidad, elaborar o actualizar sus normas relativas a la evaluación de impacto ambiental, en coordinación con el Ministerio del Ambiente, adecuándolas a lo dispuesto en el referido reglamento. De acuerdo al Anexo 2 del D. S. N° 019-2009-MINAM, los proyectos de inversión pública, privada o mixtos que puedan causar impactos ambientales y que estén incluidos en la lista de inclusión de proyectos aprobada por este anexo, deben ser sometidos al proceso del SEIA, siéndoles aplicables todas sus disposiciones.

De acuerdo al artículo 19° del Reglamento del SEIA, toda autoridad sectorial, regional o local que tenga a su cargo la formulación de políticas, planes o programas susceptibles de originar implicaciones ambientales significativas, de acuerdo a los criterios que establece el presente Reglamento y priorice el MINAM, debe elaborar una Evaluación Ambiental Estratégica – EAE, que será remitida al MINAM para su evaluación y aprobación, de ser el caso, mediante la expedición de un Informe Ambiental de la Política, Plan o Programa, según corresponda; dicho informe orientará los procesos de toma de decisiones con la finalidad de prevenir daños al ambiente. Sin embargo este artículo se refiere a programas que impliquen decisiones políticas y de carácter estratégico, por lo tanto **no estaría referido** al presente programa.

De otro lado, el DL N° 1078, que modifica la Ley N° 27446, indica que corresponde a las autoridades sectoriales emitir la certificación ambiental de los proyectos o actividades de alcance nacional o multiregional, en el ámbito de sus respectivas competencias; y, corresponde a las autoridades regionales y locales, emitir la certificación ambiental de los proyectos **que dentro del marco del proceso de descentralización resulten de su competencia**. Si el proyecto o actividad cuya certificación ambiental se solicita corresponda a otro sector, la autoridad receptora de la solicitud deberá requerir la opinión del sector competente. En cuanto la transferencia de competencias a los gobiernos regionales y locales no se culmine, las únicas entidades autorizadas para emitir las certificaciones ambientales son la DGASA y SENACE<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> SENACE sería la encargada de emitir las certificaciones ambientales para EIAd, a partir del cuarto trimestre de 2015, según D. S. N° 006-2015-MINAM.

---

Cabe mencionar asimismo, que el Perú ha adoptado una serie de instrumentos jurídicos internacionales en diferentes asuntos, especialmente en materia de asuntos étnicos y de patrimonio cultural, expresando su deseo por establecer un marco para sus relaciones con las comunidades autóctonas. Estos convenios internacionales conllevan compromisos para reconocer derechos de los pueblos autóctonos, entre los cuales es pertinente destacar el Convenio Número 169 de la OIT, sin menoscabo de otros, que también son importantes.

Y, finalmente, tal como la establece la Constitución Política en su artículo 7, se reconoce el derecho a la salud de toda persona en cualquier ámbito, incluido el laboral; que, la seguridad y salud en el trabajo es una condición básica para la protección social y el desarrollo de las relaciones de trabajo decentes. Así pues, se tiene la Ley 30222, ley que modifica la Ley 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo y su Reglamento aprobado por D. S. N° 005 – 2012 - TR; así como, la Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo aprobado por D.S. N° 002 – 2013 – TR y la Política de Seguridad y Salud del Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprobado mediante R. M. 732 – 2014 – MTC/01.

A continuación se presenta las leyes y normas, relacionada con la temática socio-ambiental que se deberá tomar en cuenta para el desarrollo del PATS:

#### **4.1.1 Legislación ambiental general aplicable al programa**

De acuerdo a la Ley SEIA, en su Anexo II; y lo entendido por los ejecutores de obra los institutos viales provinciales, así como lo determinado por la propia DGASA<sup>32</sup> la lista en su ítem 4) “*Rehabilitación y Mejoramiento Carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles y helipuertos.*”, se refiere a la rehabilitación y mantenimiento de los caminos vecinales.

En el Perú la Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) – Ley N°27446 y su Reglamento desarrollan los componentes del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental. La Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) se realiza de manera integral e integrada sobre política, planes, programa y proyectos de inversión, comprendiendo de manera indivisa todos los componentes de los mismos. El ente competente del sector transportes es el MTC a través de la DGASA, quien califica el instrumento ambiental del Proyecto según el nivel de significancia de los impactos negativos. Asimismo, aprueba los TdR que se deben de desarrollar para la elaboración del instrumento de gestión ambiental del Proyecto.

Los instrumentos ambientales utilizados en Perú son: i) categoría I: Declaración de Impacto Ambiental (DIA), donde los impactos ambientales negativos son leves; ii) categoría II: Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIASd), donde los impactos ambientales negativos son moderado; y iii) categoría III: Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIAAd), donde los impactos ambientales negativos son significativos.

Los instrumentos de gestión ambiental no comprendidos en el SEIA son considerados instrumentos complementarios al mismo. Las obligaciones que se establezcan en dichos instrumentos deben ser determinados de forma concordante con los objetivos, principios

---

<sup>32</sup> De acuerdo a entrevista con IVP de Moyobamba el 1 de junio del 2015, y entrevista con la abogada Cecilia Yrigoyen de la DGASA.

y criterios que se señalan en la Ley N°27446 y su Reglamento, bajo un enfoque de integralidad y complementariedad de tal forma que se adopten medidas eficaces para proteger y mejorar la salud de las personas, la calidad ambiental, conservar la diversidad biológica y propiciar el desarrollo sostenible, en sus múltiples dimensiones.

De otro lado, es competencia del SENACE de acuerdo a la Ley 30327, recientemente aprobada en mayo de 2015, la aprobación de EIAd, esta Ley será factible en cuanto se realice la transferencia de competencia por parte de los sectores, que para los proyectos de transporte serán transferidos en el cuarto trimestre del presente año, donde será competencia del SENACE la aprobación de los EIAd y otorgamiento de certificación ambiental global.. Dicha Ley también contempla que, dos años luego de transferidas las funciones sectoriales al SENACE, procederá también a emitir las licencias ambientales para los EIAsd, hasta entonces, sigue siendo competencia de DGASA. Considerando que el Programa contempla un tiempo de 05 años, es importante tener en cuenta el flujo que tendrían los proyectos del Programa en caso se empiece a implementar a cabalidad las funciones del SENACE.

Se presenta a continuación el marco legal nacional aplicable al programa, considerando todas las leyes ambientales generales. Se parte desde la constitución política del Perú, por ser el paraguas del cual se derivan todas las demás leyes y decretos.

**Cuadro 7. Marco Legal Ambiental Aplicable al Programa**

Título de la norma	Fecha de entrada en vigencia	Alcance de la norma respecto del Programa
Constitución Política del Perú de 1993.	31.12.1993	(Art. 70°, reconoce este derecho a gozar de un ambiente seguro y adecuado para el desarrollo de la persona, como un derecho fundamental; se reconoce también el derecho de protección de los mismos a través de las garantías constitucionales).
Ley N° 28611, Ley General del Ambiente.	15.10.2005	Es la norma ordenadora del marco normativo legal para la gestión ambiental en el Perú. Establece los principios y normas básicas para asegurar el efectivo ejercicio del derecho a un ambiente saludable, equilibrado y adecuado para el pleno desarrollo de la vida, así como el cumplimiento del deber de contribuir a una efectiva gestión ambiental y de proteger el ambiente, así como sus componentes, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de la población y lograr el desarrollo sostenible del país.
D.L. 635. Código Penal, Delitos contra la Ecología.	08.04.1991	El que, infringiendo las normas sobre protección del medio ambiente, lo contamina vertiendo residuos sólidos, líquidos, gaseosos o de cualquier otra naturaleza por encima de los límites establecidos, y que causen o puedan causar perjuicio o alteraciones en la flora, fauna y recursos hidrobiológicos, será reprimido.
D.L. N° 757, Ley Marco para el crecimiento de la Inversión Privada.	13.11.1991	Ley tiene por objeto garantizar la libre iniciativa y las inversiones privadas, efectuadas o por efectuarse, en todos los sectores de la actividad económica y en cualesquiera de las formas empresariales o contractuales permitidas por la Constitución y las Leyes. Indica que la Autoridad Sectorial Competente determinará las actividades que, por su riesgo ambiental, pudieran exceder los niveles o estándares tolerables de contaminación o deterioro del ambiente, las que obligatoriamente deberá presentar Estudios de Impacto Ambiental previos a su ejecución.
Ley N° 28551, Ley que establece la obligación de elaborar y reasentar Planes de Contingencias.	19.06.2005	Ley que señala que todas las personas naturales y jurídicas de derecho privado o público que conducen y/o administran empresas, instalaciones, edificaciones y recintos tienen la obligación de elaborar y presentar, para su aprobación ante la autoridad competente, planes de contingencias para cada una de las operaciones que desarrolle.
Decreto Supremo N° 012-2009 MINAM – Aprueba la Política Nacional del Ambiente	23.05.2009	El objetivo de la Política Nacional del Ambiente es mejorar la calidad de vida de las personas, garantizando la existencia de ecosistemas saludables, viables y funcionales en el largo plazo; y el desarrollo sostenible del país, mediante la prevención, protección y recuperación del ambiente y sus componentes, la

Título de la norma	Fecha de entrada en vigencia	Alcance de la norma respecto del Programa
		conservación y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales, de una manera responsable y congruente con el respeto de los derechos fundamentales de la persona.
<b>Ley N° 27446</b> , Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental.	23.04. 2001	Su finalidad es: a) la creación del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental (SEIA), como un sistema único y coordinado de identificación, prevención, supervisión, control y corrección anticipada de los impactos ambientales negativos derivados de las acciones humanas expresadas por medio del proyecto de inversión, b) El establecimiento de un proceso uniforme que comprenda los requerimientos, etapas, y alcances de las evaluaciones del impacto ambiental de proyectos de inversión y c) El establecimiento de los mecanismos que aseguren la participación ciudadana en el proceso de evaluación de impacto ambiental. De acuerdo al riesgo ambiental, los proyectos a certificarse, presentan la siguiente clasificación: a) Categoría I - Declaración de Impacto Ambiental b) Categoría II - Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado c) Categoría III - Estudio de Impacto Ambiental Detallado
<b>Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM - Reglamento</b> de la Ley N° 27446	25.09.2009	El Reglamento tiene por objeto lograr la efectiva identificación, prevención, supervisión, control y corrección anticipada de los impactos ambientales negativos derivados de acciones humanas expresadas por medio de proyectos de inversión, así como de políticas, planes y programas públicos, a través del establecimiento del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental - SEIA.
Ley N°30327, Ley de Promoción de las Inversiones para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Sostenible.	21.05.2015	Determina las entidades públicas relacionadas al otorgamiento de licencias, permisos, autorizaciones y similares, así como las entidades vinculadas a las actividades de certificación ambiental, recaudación tributaria, promoción de la inversión, aprobación de servidumbres, evaluación de terrenos, protección de áreas de seguridad y obtención de terrenos para obras de infraestructura de gran envergadura. Se dispone que la evaluación, certificación ambiental y registro de EIA, EIAsd serán competencia del SENACE.
Ley N° 29968, Ley de creación del SENACE.	20.12.2012	Se crea el SENACE como ente con autonomía técnica y personería jurídica de derecho público interno, constituyéndose en pliego presupuestal, adscrito al Ministerio del Ambiente, encargado de revisar y aprobar los Estudios de Impacto Ambiental detallados (EIA) regulados en la Ley 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, de alcance nacional y multirregional que impliquen actividades, construcciones, obras y otras actividades comerciales y de servicios que puedan causar impactos ambientales significativos.
Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM	17.02.2015	Cronograma de Transferencia de Funciones de las Autoridades Sectoriales al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles – SENACE en el marco de la Ley N° 29968. Se establece que el cuarto trimestre, SENACE tomará las funciones del Subsector transporte para la evaluación y emisión de certificados ambientales.
Ley N° 28245, Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental.	08.06.2004	El Sistema Nacional de Gestión Ambiental tiene por finalidad orientar, integrar, coordinar, supervisar, evaluar y garantizar la aplicación de las políticas, planes, programas y acciones destinados a la protección del ambiente y contribuir a la conservación y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales.
Decreto Supremo N° 008-2005-PCM - Reglamento de la Ley N° 28245	28.01.2005	Regula el funcionamiento del Sistema Nacional de Gestión Ambiental (SNGA), el que se constituye sobre la base de las instituciones estatales, órganos y oficinas de los distintos ministerios, organismos públicos descentralizados e instituciones públicas a nivel nacional, regional y local que ejerzan competencias, atribuciones y funciones en materia de ambiente y recursos naturales. Los Sistemas Regionales y Locales de Gestión Ambiental forman parte integrante del SNGA, el cual cuenta con la participación del sector privado y la sociedad civil.

Título de la norma	Fecha de entrada en vigencia	Alcance de la norma respecto del Programa
Decreto Legislativo N° 1013, Ley de Creación del Ministerio del Ambiente.	13.05.2008	El objeto del Ministerio del Ambiente es la conservación del ambiente, de modo tal que se propicie y asegure el uso sostenible, responsable, racional y ético de los recursos naturales y del medio que los sustenta, que permita contribuir al desarrollo integral social, económico y cultural de la persona humana, en permanente armonía con su entorno, y así asegurar a las presentes y futuras generaciones el derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida.
Ley N° 26834, Ley de Áreas Naturales Protegidas.	04.07.1997	Las Áreas Naturales Protegidas constituyen patrimonio de la Nación. Su condición natural debe ser mantenida a perpetuidad pudiendo permitirse el uso regulado del área y el aprovechamiento de recursos, o determinarse la restricción de los usos directos.
Ley N° 29763, Ley Forestal y de Fauna Silvestre.	22.07. 2011	Tiene la finalidad de promover la conservación, la protección, el incremento y el uso sostenible del patrimonio forestal y de fauna silvestre dentro del territorio nacional, integrando su manejo con el mantenimiento y mejora de los servicios de los ecosistemas forestales y otros ecosistemas de vegetación silvestre, en armonía con el interés social, económico y ambiental de la Nación; así como impulsar el desarrollo forestal, mejorar su competitividad, generar y acrecentar los recursos forestales y de fauna silvestre y su valor para la sociedad.
Ley N° 26839- Ley Sobre la Conservación y Aprovechamiento Sostenible de la Diversidad Biológica	08.07.1997	Norma la conservación de la diversidad biológica y la utilización sostenible de sus competentes en concordancia con los Artículos 66 y 68 de la Constitución Política del Perú. Los principios y definiciones del Convenio sobre Diversidad Biológica rigen para los efectos de aplicación de la presente ley.
Decreto Supremo N° 038-2001-AG Reglamento de Áreas Naturales Protegidas	26.06.2001	Reglamento que norma la creación, administración, conservación, y gestión de las Áreas Naturales Protegidas en función a las disposiciones establecidas en la Ley N° 26834 - Ley de Áreas Naturales Protegidas, y su Plan Director, siendo la Autoridad Nacional Competente el Instituto Nacional de Recursos Naturales - INRENA (hoy ya no existe).
Ley N° 27293, Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.	27.06.2000	Ley que crea el Sistema Nacional de Inversión Pública, con la finalidad de optimizar el uso de los Recursos Públicos destinados a la inversión mediante el establecimiento de principios, procesos, metodologías y normas técnicas relacionadas con las diversas fases de los proyectos de inversión. El Ministerio de Economía y Finanzas a través de la Oficina de Inversiones es la más alta autoridad técnica normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública. Dicta las normas técnicas, métodos y procedimientos que rigen los Proyectos de Inversión Pública.
Decreto Supremo N° 157-2002-EF, Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública.	17.10.2002	Se establecen los principios, procesos, metodologías y normas técnicas relacionados con las diversas fases de los proyectos de inversión.
Reglamento Decreto Supremo N° 094-92-PCM - Reglamento de las disposiciones sobre Seguridad Jurídica en Materia Administrativa contenidas en la Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada	02.01.1993	Reglamenta las normas relativas a la seguridad jurídica en materia administrativa previstas en el Título IV del Decreto Legislativo N° 757, Ley Marco para el Crecimiento de la Inversión Privada. Todas las entidades de la Administración Pública están obligadas a aplicar de manera uniforme los criterios señalados en el presente Reglamento para la elaboración de sus Textos Únicos de Procedimientos Administrativos (TUPA), con la finalidad de unificar, reducir y simplificar drásticamente los referidos procedimientos, así como otorgar seguridad jurídica a los particulares en materia administrativa, agilizar los trámites y simplificar la labor de la Administración Pública.
Decreto Supremo N°054-2013-PCM - Aprueban disposiciones especiales para ejecución de procedimientos administrativos	15.05.2013	Ejecución de Procedimientos Administrativos y/o certificaciones para los proyectos de inversión en el ámbito del territorio nacional
Decreto Supremo N°060-2013-PCM - Aprueban disposiciones especiales para la ejecución de procedimientos administrativos y otras medidas para impulsar proyectos de inversión pública	24.05.2013	Aprueba disposiciones especiales, complementarias al Decreto Supremo N° 054-2013-PCM con el objetivo de reducir los plazos de los procedimientos administrativos orientados a la aprobación de Estudios Ambientales necesarios para la ejecución de los proyectos de inversión a efecto de implementarlos con mayor celeridad y menores costos, beneficiando con ello a la población en general.

Título de la norma	Fecha de entrada en vigencia	Alcance de la norma respecto del Programa
y privada		
Ley N° 28296. Ley General del Patrimonio Cultural.	21.07.2004	Establece políticas nacionales de defensa, protección, promoción, propiedad y régimen legal y el destino de los bienes que constituyen el Patrimonio Cultural de la Nación.
Ley N° 29565. Creación del Ministerio de Cultura	15.07.2010	Se crea el Ministerio de Cultura como organismo del Poder Ejecutivo.
D.S. N° 001-2010-MC modificado por el D.S. N° 002-2010-MC	24.09.2010	Se aprueba la fusión de entidades y órganos en el Ministerio de Cultura. Considera la absorción del Instituto Nacional de Cultura (INC) por el Ministerio de Cultura.
Ley N° 29785 - Ley del Derecho a la Consulta Previa a los Pueblos Indígenas u Originarios	07-09.2011	Ley que desarrolla el contenido, los principios y el procedimiento del derecho a la consulta previa a los pueblos indígenas u originarios respecto a las medidas legislativas o administrativas que les afecten directamente. Se interpreta de conformidad con las obligaciones establecidas en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), ratificado por el Estado peruano mediante la Resolución Legislativa 26253.
Ley 28736 - Ley para la protección de pueblos indígenas u originarios en situación de aislamiento y en situación de contacto inicial	18.05.2006	Ley que tiene por objeto establecer el régimen especial transectorial de protección de los derechos de los Pueblos Indígenas de la Amazonía Peruana que se encuentren en situación de aislamiento o en situación de contacto inicial, garantizando en particular sus derechos a la vida y a la salud salvaguardando su existencia e integridad.
Decreto Supremo N°008-2007-EF, Lineamientos para la Distribución y Ejecución de los Fondos Públicos de los Gobiernos Locales provenientes de la Fuente de Financiamiento Recursos Ordinarios.	05.02.2007	Señala las pautas necesarias para la implementación de los Institutos Viales Provinciales Municipales (IVP), de acuerdo a los mecanismos establecidos por el Consejo Nacional de Descentralización. Así como insta a creación de instrumentos de gestión (ROF, CAP, MOF) por parte de las municipalidades provinciales.
N°088-2003-PCM, Transferencia de los fondos, proyectos y programas sociales a cargo del PRONAA, FONCODES, PROVIAS RURAL y el ex ORDESUR, en el marco del D.S. N° 036-2003-PCM	30.10.2003	Transferencia gradual y progresiva del Programa de Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales, del PROVIAS RURAL del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a los Gobiernos Locales que se detallan en el Anexo N° 1 de dicho DS, encargándoles su ejecución al Instituto Vial Provincial. Los IVP están constituidos legalmente mediante "Ordenanza Municipal" como organismo público descentralizado de la Municipalidad Provincial y las Municipalidades Distritales de la provincia, cuyo Presidente del Comité Directivo es el Alcalde de la Municipalidad Provincial.
D. S. N° 003-2014-MC. Reglamento de Intervenciones Arqueológicas.	03.10.2014	Dispone que el Ministerio de Cultura debe ejecutar los lineamientos y directivas en materia de Intervenciones Arqueológicas, en concordancia con las políticas del Estado y con los planes sectoriales y regionales. El Ministerio de Cultura ejerce competencia sobre el Patrimonio Cultural de la Nación. Así mismo, las Direcciones Desconcentradas de Cultura son las encargadas de actuar en representación del Ministerio de Cultura dentro de su ámbito territorial.
RV. 037-1013-VMPCIC-MC	04.06.2013	Aprueban normas y procedimientos para la emisión del Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos en el marco de los DS N° 054 y 060 - 2013.PCM
R.M. N° 253-2014-MC	06.08.2014	Brinda alcances bajo el concepto infraestructura preexistente.
R.D. N° 546-2014-DGPA-VMPCIC/MC.	06.08.2014	Establece formatos para Actas Informatizadas para Inspecciones Oculares del Plan de Monitoreo Arqueológico.
R.D. N° 544-2014-DGPA-VMPCIC/MC.	06.08.2014	Establece formatos para Actas Informatizadas para Inspecciones Oculares de Proyectos de Evaluación Arqueológica y Proyectos de Rescate Arqueológico.
R.D. N° 545-2014-DGPA-VMPCIC/MC.	06.08.2014	Establece formatos para Proyectos de Evaluación Arqueológica y Proyectos de Rescate Arqueológico.
R.D. N° 546-2014-DGPA-VMPCIC/MC.	06.08.2014	Establece formatos para Actas Informatizadas para Inspecciones Oculares Plan de Monitoreo Ambiental.
R.D. N° 564-2014-DGPA-VMPCIC/MC.	06.08.2014	Da guías a fin de garantizar la aplicabilidad práctica del desarrollo del Plan de Monitoreo Arqueológico para su aprobación y regulación.

Título de la norma	Fecha de entrada en vigencia	Alcance de la norma respecto del Programa
Ley 30222, Ley que modifica la Ley 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo	08.07.2014	La presente Ley tiene por objeto modificar diversos artículos de la Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, Ley 29783 con el fin de facilitar su implementación, manteniendo el nivel efectivo de protección de la salud y seguridad y reduciendo los costos para las unidades productivas y los incentivos a la informalidad.
Decreto Supremo N° 005 – 2012 - TR; Aprueba Reglamento de la Ley 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo	25.04.2012	El presente Reglamento desarrolla la Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, y tiene como objetivo promover una cultura de prevención de riesgos laborales en el país, sobre la base de la observancia del deber de prevención de los empleadores, el rol de fiscalización y control del Estado y la participación de los trabajadores y sus organizaciones sindicales. Cuando la presente norma haga mención a la Ley, se entiende referida a la Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo.
Decreto Supremo N°006-2014-TR, Modifica artículos del Reglamento de la ley 29783	08.08.2014	Modifíquense los artículos 1, 22, 27, 28,34, 73 y 101 del Reglamento de la Ley N° 29783, Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, aprobado mediante Decreto Supremo N° 005- 2012-TR;
Decreto Supremo N° 002 – 2013 – TR, Aprueba Política Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo	02.05.2013	Es un instrumento para la generación de una cultura de prevención de riesgos laborales en el Perú y establece el objetivo, los principios y los ejes de acción del Estado en esta materia con la participación de empleadores y organizaciones de trabajadores.
Resolución Ministerial 732 – 2014 – MTC/01, Aprueba Política de Seguridad y Salud del Ministerio de Transportes y Comunicaciones	24.10.2014	Establece que todas las unidades orgánicas, dependencias y proyectos especiales del MTC y Secretaría Técnica del FITEL, promuevan y den cumplimiento.
Decreto Supremo N° 003-2008-MINAM - Estándares de Calidad Ambiental para Aire	21.08.2008	Aprueba nuevos Estándares de Calidad Ambiental de Aire para el Dióxido Azufre, Benceno, Hidrocarburos Totales, Material Particulado con diámetro menor a 2,5 micras e Hidrógeno Sulfurado.
Decreto Supremo N° 002-2008-MINAM – Aprueba los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Agua	30.07.2008	Los Estándares aprobados son aplicables a los cuerpos de agua del territorio nacional en su estado natural y son obligatorios en el diseño de las normas legales y las políticas públicas siendo un referente obligatorio en el diseño y aplicación de todos los instrumentos de gestión ambiental
Ley N° 27314 - Ley General de Residuos Sólidos	21-07.2000	La presente Ley se aplica a las actividades, procesos y operaciones de la gestión y manejo de residuos sólidos, desde la generación hasta su disposición final, incluyendo las distintas fuentes de generación de dichos residuos, en los sectores económicos, sociales y de la población. Asimismo, comprende las actividades de internamiento y tránsito por el territorio nacional de residuos sólidos. No están comprendidos en el ámbito de esta Ley los residuos sólidos de naturaleza radiactiva, cuyo control es de competencia del Instituto Peruano de Energía Nuclear, salvo en lo relativo a su internamiento al país, el cual se rige por lo dispuesto en esta Ley.
Decreto Supremo 57-2004-PCM - Reglamento de la Ley General de Residuos Sólidos	27.07.2004	El Reglamento es de aplicación al conjunto de actividades relativas a la gestión y manejo de residuos sólidos; siendo de cumplimiento obligatorio para toda persona natural o jurídica, pública o privada dentro del territorio nacional.

Las normas de Protección del Patrimonio Cultural de la Nación resultan aplicables en el ámbito de intervención de este programa: las zonas rurales del ámbito del Fondo Nacional para la Inclusión Económica en Zonas Rurales y las zonas productivas vinculadas a los corredores logísticos que determine el MTC.

En este contexto, las Intervenciones y Autorizaciones Arqueológicas del D.S. N° 003-2014-MC deberán desarrollarse y obtenerse tanto directamente ante el Ministerio de Cultura (MC) con sede en Lima: Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRAs), Proyectos de Evaluación Arqueológica (PEA) y Plan de Monitoreo Arqueológico (PMA) y Proyectos de Rescate Arqueológico (PRA); como ante las Direcciones Desconcentradas de Cultura (DDC) del MC: Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRAs) y Plan de Monitoreo Arqueológico (PMA), en la

jurisdicción de las Regiones en que estas se ubican dentro del territorio nacional. Es importante tener las siguientes consideraciones:

- La Infraestructura Vial Pre Existente, objeto del PATS, no requiere obtener CIRA para la ejecución de obras de mejora que no involucren nuevas áreas. Requiere un PMA, previa Inspección Ocular de la DDC competente.
- Se debe presentar solicitud de Inspección Ocular y desarrollar un PMA en cada una de las DDC del MC del ámbito del desarrollo de las obras viales.
- La Infraestructura Vial Pre Existente objeto del PATS cuya rehabilitación o mejora necesite áreas nuevas (por ejemplo por ensanchamiento o extensión de longitud de la vía) si requiere obtener CIRA para tales áreas adicionales y, también, un PMA ante la DDC competente.
- Todas las áreas para Infraestructura Complementaria (canteras, botaderos, accesos, etc.) necesarias para los Proyectos Viales requerirán, según sea el caso, obtener CIRAs e implementar un PMA para su habilitación, uso o construcción.

#### 4.1.2 Legislación ambiental para el sector transporte

El sector transporte, no cuenta con un reglamento de protección ambiental que regule de manera general los instrumentos de gestión ambiental, sino con normas específicas, por ejemplo, sobre los términos de referencia de un EIA para proyectos de infraestructura vial y los lineamientos para la elaboración de este estudio en proyectos portuarios. Tampoco cuenta con un reglamento de cobro y aplicación de infracciones, sanciones y tasas; por lo cual utiliza la de OSITRAN.

Se presenta en el siguiente cuadro el marco legal para el sector, debemos considerar que si bien se tiene la Ley de Reforma Constitucional sobre Descentralización, Ley N°27680, hasta la fecha no se ha descentralizado las actividades de certificación ambiental, en el sector transporte.

**Cuadro 8. Marco Legal Aplicable al Sector Transporte**

Título de la norma	Fecha de entrada en vigencia	Alcance de la norma respecto del Programa
Ley N° 27680, Ley de Reforma Constitucional del Capítulo XIV sobre descentralización.	06.03.2002	Establece principios, objetivos y criterios generales del proceso de descentralización; regula la conformación de las regiones y municipalidades; fija las competencias de los tres niveles de gobierno y determina los bienes y recursos de los gobiernos regionales y locales; y, regula las relaciones de gobierno en sus distintos niveles. Se plantea la descentralización como el desarrollo integral, armónico y sostenible del país.
Resolución Ministerial N° 052-2012-MINAM, Concordancia entre el Sistema Nacional de evaluación del Impacto Ambiental – SEIA y el Sistema Nacional de Inversión Pública SNIP.	08.03.2012	La Directiva tiene por objeto facilitar la concordancia entre el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y el Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP), a efectos de implementar las medidas de prevención, supervisión, control y corrección de los impactos ambientales negativos significativos derivados de los Proyectos de Inversión Pública (PIP).
Ley N° 27628, Ley que facilita la ejecución de Obras Públicas Viales.	09.01.2002	La Ley dispone que la adquisición de inmuebles afectados por trazos de vías públicas y por concesión de infraestructura pública vial, se realice por trato directo entre la entidad ejecutora y los propietarios o conforme al procedimiento establecido en la Ley General de Expropiaciones.

Título de la norma	Fecha de entrada en vigencia	Alcance de la norma respecto del Programa
Decreto Supremo N° 047-2001-MTC, Establecen Límites Máximos Permisibles de Emisiones Contaminantes para Vehículos Automotores que Circulen en la Red Vial.	31.10.2001	Establece en el ámbito nacional, los valores de los Límites Máximos Permisibles (LMPs) de Emisiones Contaminantes para vehículos automotores en circulación, vehículos automotores nuevos a ser importados o ensamblados en el país, y vehículos automotores usados a ser importados.
Decreto Supremo N° 007-2002-MTC, Establecen procedimiento para la homologación y autorización de equipos a utilizarse en el control oficial de límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para vehículos automotores.	27.02.2002	Establece a la Dirección General de Medio Ambiente del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción como entidad competente para homologar y autorizar la utilización de equipos para el control oficial de los LMP. El Viceministro de Vivienda y Construcción es definida como segunda instancia administrativa en los asuntos sobre homologación y autorización de equipos a utilizarse para el control oficial de los LMPs.
Decreto Supremo N° 041-2002-MTC, Reglamento de Organización y Funciones del MTC, estas referidas a las del ROF aprobado por D.S. N° 021-2007-MTC.	24.08.2002 y 13.07.2007	Define la Visión, Misión, Objetivos, del MTC; así como las funciones y estructura orgánica del mismo.
Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos.	07.10.2003	Establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos para que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre. Estos orientados a la protección y la seguridad de las personas, los usuarios del transporte y del tránsito terrestre, así como a la protección del medio ambiente y el resguardo de la infraestructura vial.
D.S.011-93-MTC. Declaran que las canteras de minerales no metálicos de materiales de construcción ubicadas al lado de las carreteras en mantenimiento se encuentran afectas a estas.	15.04.1993	Las canteras ubicadas hasta una distancia de 3 kilómetros medidas a cada lado del eje de la vía, se encuentran permanentemente afectados a estas y forman parte de integrante de dicha infraestructura vial.
Decreto Supremo N° 037-96-EM. Aprovechamiento de Canteras de Materiales de Construcción.	25.11.1996	Indica que las canteras de materiales de construcción utilizadas exclusivamente para la construcción, rehabilitación o mantenimiento de obras de infraestructura que desarrollan las entidades del Estado directamente o por contrato, ubicadas dentro de un radio de 20 kilómetros de la obra o dentro de una distancia de hasta 6 kilómetros medidos a cada lado del eje longitudinal de las obras, se afectarán a éstas durante su ejecución y formarán parte integrante de dicha infraestructura.
OSITRAN, Resolución del Consejo Directivo N° 006-99-CD-OSITRAN, Reglamento de cobro y aplicación de infracciones, sanciones y tasas.	26.11.2003	Establece la tipificación de las infracciones en las que puede incurrir la Entidad Prestadora, la escala de sanciones que le es aplicable y el procedimiento para su aplicación y cobro.
Resolución Directoral N° 006-2004-MTC/16, Reglamento de consulta y participación ciudadana en el proceso de evaluación socio-ambiental en el subsector transportes – MTC.	16.01.2004	Norma la participación de las personas naturales, organizaciones sociales, titulares de proyectos de infraestructura de transportes y autoridades, en el procedimiento por el cual el MTC desarrolla actividades de información y diálogo con la población involucrada en proyectos de construcción, mantenimiento y rehabilitación; así como en el procedimiento de DIA, EIAAd y EIAAd, a fin de mejorar el proceso de toma de decisiones en relación a los proyectos.
Resolución Directoral N° 007-2004-MTC/16, Directrices para la elaboración y aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) para proyectos de infraestructura de transporte – MTC.	19.01.2004	Brinda directrices para asegurar que población afectada por un proyecto reciba una compensación justa y soluciones adecuadas a la situación generada por éste. Estas pautadas desde las primeras etapas del Estudio de Factibilidad y en el Estudio; previniendo los costos y los plazos que se requerirán.

### 4.1.3 Legislación ambiental a nivel municipal y departamental

La Ley del SEIA recalca la importancia de la transferencia de competencias a los gobiernos regionales y locales para la evaluación y entrega de certificación ambiental; sin embargo, se recalca que estos serían dentro del marco del proceso de descentralización el cual a la fecha aún no se ha dado de manera legal. El MTC ha presentado su Plan Anual de transferencia de competencias a gobiernos regionales y locales, sin embargo aún la PCM no aprueba esta transferencia; por lo cual, a la fecha la única instancia legal para la aprobación y certificación ambiental en el sector transporte es la DGASA. Debido a que el periodo de duración del PATS será de 5 años, también se debe considerar el **Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM, en el cual se establece la transferencia de funciones de los sectores al SENACE**, para el subsector Transporte del MTC, será efectivo en el cuarto trimestre del 2015, por lo tanto, debe contemplarse que en el caso de EIAd, las licencias ambientales serán aprobadas y emitidas por el SENACE a partir de dicha fecha. **El PATS únicamente financiará aquellos proyectos con licencias ambientales emitidas por DGASA y SENACE.**

Aun cuando legalmente sólo DGASA y SENACE estarían brindando las licencias ambientales, en la actualidad se sabe que aproximadamente 16 gobiernos regionales se encuentran entregando certificaciones ambientales para proyectos de infraestructura<sup>33</sup>, amparados en lo estipulado en la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales. Aunque esta ley, indique que dicha competencia es factible en el marco del proceso de descentralización, el cual no se ha concluido aún. El MTC, así como el MINAM se encuentran al tanto de dichos procesos, informando a Contraloría General de la República, sin embargo aún no se han efectuado, acciones concretas para regularizarlas.

De otro lado, para el desarrollo de los proyectos, PVD cuenta con el apoyo de los IVPs instaurados en cada Municipalidad Provincial como organismos descentralizados, a fin de gestionar los programas de mantenimiento rutinario. En el marco del programa, el PATS transferirá recursos a la municipalidad, para la ejecución y supervisión de las obras. El GL determinará si son las Direcciones de Infraestructura, la IVP o mediante licitación de terceros, quienes realicen los expedientes.

**Cuadro 9. Marco Institucional a nivel Municipal y Departamental**

Título de la norma	Fecha de entrada en vigencia	Alcance de la norma respecto del Programa
Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.	26.11.2001	Establece y norma la estructura, organización, competencias y funciones de los Gobiernos Regionales. Resalta la finalidad de los Gobiernos Regionales en fomentar el desarrollo regional integral sostenible, promoviendo la inversión pública y privada y el empleo y garantizar el ejercicio pleno de los derechos y la igualdad de oportunidades de sus habitantes, de acuerdo con los planes y programas nacionales, regionales y locales de desarrollo.
Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.	06.05.2003	Los gobiernos locales representan al vecindario, promueven la adecuada prestación de los servicios públicos locales y el desarrollo integral, sostenible y armónico de su circunscripción.
Decreto Supremo N° 088-2003-PCM	30.10.2003	Estipula la creación del Instituto Vial Provincia como organismo público descentralizado de la Municipalidad Provincial y las Municipalidades Distritales de la provincia. Encargados de la gestión Programa de Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales.

<sup>33</sup> Obtenido de la entrevista con la abogada de la DGASA, Cecilia Irigoyen y de la entrevista con Oscar Contreras de la Dirección General de Políticas Normas e Instrumentos de Gestión Ambiental del MINAN

---

De acuerdo a la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales (LOGR).

La Ley N°27867, La ley orgánica de gobiernos regionales, al igual que la Ley de Bases de la Descentralización (Ley 27783), ha establecido como competencias exclusivas de los gobiernos regionales, las siguientes:

- a. Planificar el desarrollo integral de su región y ejecutar los programas socioeconómicos correspondientes, en armonía con el plan nacional de desarrollo.
- b. Formular y aprobar el plan de desarrollo regional concertado con las municipalidades y la sociedad civil de su región.
- c. Aprobar su organización interna y su presupuesto institucional conforme a la ley de gestión presupuestaria del Estado y las leyes anuales de presupuesto.
- d. Promover y ejecutar las inversiones públicas de ámbito regional en proyectos de infraestructura vial, energética, de comunicaciones y de servicios básicos de ámbito regional, con estrategias de sostenibilidad, competitividad y oportunidades de inversión privada; dinamizar mercados y rentabilizar actividades.
- e. Diseñar y ejecutar programas regionales de cuencas, corredores económicos y de ciudades intermedias.
- f. Facilitar los procesos orientados a los mercados internacionales para la agricultura, la agroindustria, la artesanía, la actividad forestal y otros sectores productivos, de acuerdo a sus potencialidades.
- g. Desarrollar circuitos turísticos que puedan convertirse en ejes de desarrollo.
- h. Concretar acuerdos con otras regiones para el fomento del desarrollo económico, social y ambiental.
- i. Organizar y aprobar los expedientes técnicos sobre acciones de demarcación territorial en su jurisdicción, conforme a la ley de la materia.
- j. Dictar las normas sobre los asuntos y materias de su responsabilidad y proponer las iniciativas legislativas correspondientes.
- k. Promover el uso sostenible de los recursos forestales y de la biodiversidad.

Entre las competencias compartidas establecidas por la ley orgánica de gobiernos regionales, al igual que la ley de bases de la descentralización, tenemos:

- a. Salud pública.
- b. Promoción, gestión y regulación de actividades económicas y productivas en su ámbito y nivel, correspondientes a los sectores agricultura, pesquería, industria, comercio, turismo, energía, hidrocarburos, minas, transportes, comunicaciones y medio ambiente.
- c. Gestión sostenible de los recursos naturales y mejoramiento de la calidad ambiental.
- d. Preservación y administración de las reservas y áreas naturales protegidas regionales.
- e. Participación ciudadana, alentando la concertación entre los intereses públicos y privados o en todos los niveles.

## 5. MARCO INSTITUCIONAL AMBIENTAL (ROLES Y FUNCIONES)

### 5.1 Marco Institucional

#### 5.1.1 Instituciones involucradas en la implementación de las actividades (componentes) del Proyecto

A continuación se presenta de forma resumida, una matriz que incluye el nombre de la disposición legal y la forma cómo se relacionan las principales instituciones con el Programa. Para este cuadro, se ha considerado lo estipulado en el Sistema de evaluación de impacto ambiental y lo enmarcado de acuerdo a ley por la autoridad ambiental nacional: Ministerio del Ambiente.

**Cuadro 10. Marco Institucional Aplicable al Programa- Principales instituciones**

Entidad	Normativa de referencia	Competencia (s)	Funciones relacionadas con el Programa
Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles – MINAM	Ley N°29968, Ley de creación del SENACE	Ente encargado de revisar y aprobar los Estudios de Impacto Ambiental detallados, regulados en la Ley 27447.	Aprobar los Estudios de Impacto Ambiental detallados. Administrar el Registro Nacional de Consultoras Ambientales y Registro Administrativo de carácter público y actualizado de las certificaciones ambientales.
Dirección General de Asuntos Socio-Ambientales – MTC	D.S. N° 021 – 2007 – MTC, Reglamento de Organización y Funciones y el Cuadro de Asignación de Personal	Órgano de línea de ámbito nacional que ejerce la Autoridad Ambiental Sectorial y se encarga de velar por el cumplimiento de las normas socio-ambientales.	Evalúa los Estudios de Impacto Ambiental, registra a las empresas autorizadas para ejecutar Estudios de Impacto Ambiental. Busca garantizar la participación de la población en los proyectos del sector transportes (supervisa las Consultas Públicas). Evalúa los planes de compensación y reasentamiento involuntario de los proyectos del sector.
PROVIAS DESCENTRALIZADO – MTC	Decreto Supremo, N° 029-2006-MTC, Fusionan a PROVIAS Departamental y a PROVIAS RURAL bajo la modalidad de fusión por absorción	Encargada de las actividades de preparación, gestión, administración y de ser el caso ejecución de proyectos y programas de infraestructura de transporte departamental y rural en sus distintos modos; así como el desarrollo y fortalecimiento de capacidades institucionales para la gestión descentralizada del transporte departamental y rural.	Encargada de la asignación de recursos a los IVP para la ejecución de los proyectos elegidos en el PATS.
Instituto Vial Provincial – Gobiernos Municipales	Decreto Supremo N° 088-2003-PCM	Organismo público descentralizado de la Municipalidad Provincial y las Municipalidades Distritales de la provincia. Encargados de la gestión Programa de Mantenimiento Rutinario de Caminos Vecinales.	Encargado de la gestión vial de los caminos rurales, el mismo que ejecuta el Programa de mantenimiento de los caminos vecinales, en base a los recursos que reciba de la Municipalidad Provincial.

---

## PARTICIPACIÓN DE OTROS MINISTERIOS DURANTE EL PROCESO

En caso que los proyectos o actividades se localicen al interior de un Área Natural Protegida ANPs, que esté a cargo del **Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas** por el Estado (SERNANP) o en su correspondiente zona de amortiguamiento la autoridad competente deberá **solicitar la opinión técnica favorable de dicha autoridad**, sin perjuicio de las demás facultades que le corresponden de acuerdo a lo establecido en la normativa vigente en materia de áreas naturales protegidas. Si el proyecto está en área de conservación regional, en la mayoría de los casos siguen lo solicitado por el SERNANP.

En el caso de Vías Pre-existentes o superficies ya intervenidas; podría solicitar un Plan de Monitoreo Arqueológico (PMA) o en su defecto un Proyecto de Evaluación Arqueológica (PEA) ante el **Ministerio de Cultura** (MINCUL). Sin embargo si hay nuevas áreas a intervenir durante la rehabilitación o mejoramiento, uso de nuevas canteras o DME habría la necesidad de solicitarse CIRAs

La autorización de explotación de materiales de álveos de ríos es competencia netamente municipal, ley que regula el derecho por extracción de materiales de los álveos o cauces de los ríos por las municipalidades (Ley N° 28221), previa Opinión Técnica Vinculante de la **Autoridad Nacional del Agua** (ANA) según lo establecido en el Art.-15° de la Ley de Recursos Hídricos Ley N° 29338.

Opinión técnica a la Dirección de Gestión de Salud Ambiental (**DIGESA**), Servicio Nacional Forestal de Fauna Silvestre (**SERFOR**), Ministerio de Agricultura y Riego (MINAGRI), Instituto Peruano de Energía Nuclear (**IPEN**), u otros sectores en caso se requiera sus opiniones técnicas, las que se deberán tener en cuenta para el otorgamiento o no de la Certificación Ambiental. En el caso de las opiniones técnicas que no sean consideradas deberá justificarse tal decisión en el informe.

El Sistema Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo está conformado por las siguientes instancias, cuya organización se detalla en el Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 005 – 2012 - TR:

- Consejo Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, instancia máxima de concertación de naturaleza tripartita y adscrita al sector trabajo y promoción del empleo.
- Consejos Regionales de Seguridad y Salud en el Trabajo, instancias de concertación regional, de naturaleza tripartita y de apoyo a las direcciones regionales de trabajo y de promoción del empleo de los gobiernos regionales.

La Dirección Regional de Trabajo y Promoción del Empleo actúa como Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad y Salud en el Trabajo respectivo. Además, el **Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo**; así como, el **Ministerio de Salud**, son organismos suprasectoriales en la prevención de riesgos, coordinando con el ministerio respectivo las acciones a adoptar. Por otro lado, mediante R. M. 732 – 2014 – MTC/01, se Aprobó la **Política de Seguridad y Salud del Ministerio de Transportes**

---

y **Comunicaciones**,<sup>34</sup> En el cual se designaron a los representantes, titulares y suplentes del Ministerio de transporte, ante el Comité de Seguridad y Salud en el Trabajo; y donde la Secretaría General del Ministerio de Transportes es la encargada de adoptar las medidas necesarias para la implementación de la Política de Seguridad y Salud en el Trabajo.

### **5.1.2 Autoridad Ambiental Nacional (MINAM)**

#### **MINISTERIO DEL AMBIENTE**

Se aprueba, mediante Decreto Legislativo N°1013 del 14 de mayo de 2008, la Ley de creación, organización y funciones del MINAM, el cual es un organismo del poder ejecutivo cuya función es diseñar, establecer, ejecutar y supervisar la política nacional y sectorial ambiental.

El objeto del MINAM es la conservación del ambiente, de modo tal que se propicie y asegure el uso sostenible, responsable, racional y ético de los recursos naturales y del medio que los sustenta, que permita contribuir al desarrollo integral social, económico y cultural de la persona humana, a fin de asegurar a las generaciones presentes y futuras el derecho de gozar de un ambiente equilibrado y adecuado para el desarrollo de la vida. Tiene como funciones rectores:

- a. Formular, planificar, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la política nacional del ambiente aplicable a todos los niveles de gobierno, en el marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental.
- b. Garantizar el cumplimiento de las normas ambientales por parte del MINAM, los demás sectores y los diferentes niveles de gobierno, realizando funciones de promoción, fiscalización, supervisión, evaluación y control, así como ejercer la potestad sancionadora en materias de su competencia y dirigir el régimen de fiscalización y control ambiental y el régimen de incentivos previstos en la ley general del ambiente.
- c. Realizar el seguimiento y monitoreo de las metas ambientales en los ámbitos nacional, regional y local y tomar las medidas correspondientes.
- d. Coordinar la implementación de la política nacional del ambiente con los sectores, los gobiernos regionales y los gobiernos locales.
- e. Prestar apoyo técnico a los sectores, los gobiernos regionales y locales para el adecuado cumplimiento de las funciones ambientales.

#### **SERVICIO NACIONAL DE CERTIFICACIÓN AMBIENTAL PARA LAS INVERSIONES SOSTENIBLES (SENACE)**

SENACE es un Organismo Público Descentralizado (OPD) del MINAM. El cual se encarga de emitir las certificaciones ambientales. Si bien las licencias ambientales han sido emitidas por los sectores, se han aprobado disposiciones para transferir dichas funciones al SENACE, que de acuerdo al D. S. N° 006-2015-MINAM, estos serían efectivos a partir del cuarto trimestre del 2015. Considerando que el PATS tiene un

---

<sup>34</sup> Se fundamenta en la Ley N° 30222, Ley que modifica la Ley 29783 Ley de Seguridad y Salud en el Trabajo, su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 005 – 2012 – TR; Decreto Supremo 002 – 2013 – TR donde se aprueba la Política de Seguridad y Salud en el Trabajo.

---

periodo de duración de 5 años, se prevé que efectivamente SENACE sea quien brinde las licencias ambientales para los proyectos del PATS que requieran un EIA detallado de los proyectos de inversión pública, privada o de capital mixto, de alcance nacional que contemplen actividades, construcciones, obras y otras actividades comerciales y de servicios que puedan causar impactos ambientales significativos<sup>35</sup>. Se debe considerar también que, de acuerdo a lo establecido en Ley N°30327, Ley de Promoción de las Inversiones para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Sostenible, se dispone en su Segunda Disposición Complementaria Transitoria que “El SENACE asumirá progresivamente la función de aprobar los estudios de impacto ambiental semidetallados (EIA-sd) regulados en la Ley 27446”.

De acuerdo a la Ley 27446, el SENACE, ejerce sus competencias a nivel nacional, tiene domicilio legal y su sede principal en la ciudad de Lima. Sus oficinas desconcentradas funcionarán en lugares autorizados por el Consejo Directivo.

Al momento de inicio del PATS, actualmente a nivel de factibilidad, la autoridad ambiental competente para otorgar la certificación ambiental es la DGASA. Aún la DGASA no extiende sus competencias ni realiza la transferencias de funciones ambientales a los Gobiernos regionales o locales.

### **5.1.3 Autoridad ambiental sectorial (DGASA)**

La Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA) creada en el año 2002 con el Decreto Supremo N° 041-2002-MTC, que aprobó el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es la Autoridad Ambiental para el sector Transporte. Según el artículo 73° la DGASA su función es velar por el cumplimiento de las normas de conservación del medio ambiente del sector, con el fin de garantizar el adecuado manejo de los recursos naturales durante el desarrollo de las obras de infraestructura de transporte; así como de conducir los procesos de expropiación y reubicación que las mismas requieran. Está a cargo de un Director General, quien depende del Viceministerio de Transporte. Teniendo entre sus funciones las siguientes:

- Formular y proponer políticas, estrategias y proyectos de normas socio-ambientales para el sector;
- Proponer programas y planes de manejo socio-ambiental para el sector;
- Evaluar, aprobar y supervisar socio-ambientalmente los proyectos de infraestructura de transporte en todas sus etapas; Esta competencia permanece vigente hasta que se transfieran dichas funciones al SENACE, de acuerdo al D. S. N° 006-2015-MINAM.
- Emitir opinión técnica especializada sobre asuntos socio-ambientales en el sector Transportes;

Asimismo, cuenta con dos direcciones de línea, siendo éstas la Dirección de Gestión Ambiental; y, la Dirección de Gestión Social. Además cuenta con un Equipo de Profesionales encargados de supervisar los aspectos socio-ambientales de los proyectos

---

<sup>35</sup> Considerar la Primera actualización del listado de inclusión de los proyectos de inversión sujetos al sistema nacional de evaluación de impacto ambiental, considerados en el anexo II del Reglamento de la Ley N° 27446, aprobado mediante decreto supremo N°019-2009-MINAM.

---

en concesión, en coordinación con la Dirección de Concesiones en Transportes del MTC.

La Dirección de Gestión Ambiental, es la unidad orgánica encargada de velar por adecuados instrumentos de gestión ambiental para el desarrollo de las actividades del Subsector Transportes; efectúa el seguimiento del componente ambiental de proyectos en concesión.

La Dirección de Gestión Social, es la encargada de velar por el entorno social de las obras de infraestructura de transportes, supervisa el cumplimiento de planes de manejo social, participa en procesos de expropiación y reasentamiento.

De acuerdo a la estructura del Viceministerio de Transporte, la DGASA tiene dentro del ámbito de sus competencias el atender a las diferentes instancias ejecutoras (Dirección General de Transporte Acuático, la Dirección General de Aeronáutica Civil y PROVIAS DESCENTRALIZADO), en relación con los proyectos de mantenimiento, rehabilitación y construcción de infraestructura, en sus diferentes etapas: formulación de términos de referencia para los Estudios de Impacto Ambiental, supervisión y evaluación de los estudios, hasta llegar a la certificación ambiental. Asimismo, debe evaluar y aprobar los estudios específicos relativos a las posibles afectaciones, compensaciones y/o reasentamientos de población, según las leyes vigentes y las directrices recientemente establecidas (Resolución Directoral 007-2004/MTC.16, relacionada con las Directrices para la Elaboración y Aplicación de Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) para Proyectos de Infraestructura de Transporte.

Además de estas funciones, la DGASA debe cumplir con proponer políticas y normas en la materia así como la emisión de opiniones técnicas solicitadas por el Viceministerio de Transportes y por los diferentes Sectores en los temas socio-ambientales.

Así, la DGASA como autoridad ambiental sectorial participa activamente en los grupos de trabajo y comisiones multisectoriales, consejos y comités convocados ya sea por MINAM, por el Viceministerio de Vivienda y otras entidades en cuyas materias de discusión tenga injerencia.

#### **5.1.4 Provias Descentralizado (PVD)**

Para el logro de los objetivos a nivel subnacional, el MTC cuenta con el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado (PROVIAS Descentralizado), el cual tiene el objetivo general de promover, apoyar y orientar el incremento de la dotación y la mejora de la transitabilidad de la infraestructura de transporte departamental y rural y el desarrollo institucional, en forma descentralizada, planificada, articulada y regulada, con la finalidad de contribuir a la superación de la pobreza y al desarrollo del país.

Desde su creación, PVD se ha enfocado en la atención de los caminos rurales y departamentales para apoyar a los gobiernos regionales y locales en la superación de la extrema pobreza, ya que si bien la delimitación de competencias y distribución de funciones en cuanto a infraestructura vial están claramente definidas en los tres niveles de gobierno, estas no guardan relación con los recursos financieros con que cuentan los

---

órganos subnacionales.

En general, PVD a través de sus líneas de acción, apoya a los gobiernos descentralizados cuyos recursos económicos no son suficientes como para financiar la gestión de la infraestructura vial rural y departamental (fases de planificación, estudios de pre inversión, estudios definitivos, obras viales, mantenimiento -permanente y sostenido- y operación).

Como parte de sus intervenciones, en los últimos 15 años, PVD ha diseñado y ejecutado programas de inversión orientados a financiar proyectos de infraestructura vial en caminos departamentales y vecinales, fomentando la ejecución descentralizada, planificada, tercerizada y sostenible. A partir de la experiencia obtenida de la ejecución de los programas y considerando que es necesario transformar el círculo vicioso de exclusión, pobreza e ineficiencia económica en uno de inclusión, desarrollo, prosperidad y competitividad PVD, propone continuar en la intervención de los caminos rurales, con el enfoque de desarrollo sostenible, a través de la ejecución del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional - PATS.

En el Gráfico 2, del punto 2.6, se presentó la ubicación del Área Socio Ambiental ASA. La Dirección Ejecutiva de PVD, como Programa Especial del MTC, tiene dependencia funcional y jerárquica ante el Despacho Viceministerial de Transporte. Cada unidad se describe a continuación, de acuerdo al RM 048-2004 MTC, ROF-PVD:

**Dirección Ejecutiva del PVD:** Máximo órgano decisorio del PVD, responsable de su dirección y administración general. Mantiene relaciones de coordinación con todos los órganos y entidades del MTC, y con entidades, organismos públicos y privados relacionados al cumplimiento de sus objetivos y fines.

**Órgano de Control Institucional:** Órgano responsable de programar, conducir, ejecutar y evaluar las actividades de control a los diferentes órganos del PVD, mediante auditorías, exámenes especiales, inspecciones e investigaciones, de conformidad con las normas del Sistema Nacional de Control y normas legales vigentes.

**Unidad de Administración:** Órgano de apoyo del PVD, responsable de administrar los recursos económicos, humanos y materiales; mantiene relaciones funcionales y de coordinación con los órganos de PVD. En el caso del PATS, será encargada de llevar a cabo los diferentes procesos de licitación para su desarrollo.

**Unidad de Asuntos Legales:** Es el órgano de asesoría, responsable de los asuntos legales y jurídicos del PVD. Encargado de la elaboración de contratos para licitación del PATS.

**Unidad Gerencial de Estudios:** Órgano de línea de PVD, responsable de dirigir el programa de inversiones correspondiente a la construcción, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura de transporte de la red vial subnacional, y aquellos que se le encargue, en todo el territorio nacional. Para el desarrollo del PATS, estará encargada del seguimiento del desarrollo de los estudios correspondientes; para ello, el PATS ha contemplado una partida del presupuesto para la creación del **Área Socio Ambiental**, donde se contempla la contratación de un encargado de la coordinación de

---

dicha área la cual estará compuesta por: un especialista ambiental, un especialista social encargado de pueblos indígenas y de la participación ciudadana y un especialista social encargado de supervisión de implementación de PACRI, pudiendo incrementarse hasta cinco especialistas sociales para este tema en caso sea necesario. Asimismo se ha considerado pertinente, para hacer efectivo el PATS, la contratación adicional de tres especialistas socioambientales que serían destacados como apoyo en la DGASA.

**Unidad Gerencial de Transporte Rural:** Responsable técnico del seguimiento y evaluación de la ejecución descentralizada de las obras de infraestructura de transporte rural desarrollada por los gobiernos locales, así como dirigir el programa de inversiones correspondiente a la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de transporte rural.

**Unidad Gerencial de Transporte Departamental:** Responsable técnico del seguimiento y evaluación de la ejecución descentralizada de las obras de infraestructura de transporte departamental desarrollada por los gobiernos regionales, así como de dirigir el programa de inversiones correspondiente a la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de transporte departamental. En el PATS, esta unidad no tendrá mayor injerencia, pues el programa comprenderá caminos vecinales.

**Unidad Gerencial de Desarrollo Institucional:** Responsable de coordinar el proceso de descentralización y transferencia de la gestión de infraestructura de transporte departamental y rural a los gobiernos regionales y gobiernos locales; de promover el desarrollo institucional de unidades especializadas en gestión de transporte en los gobiernos regionales y locales; fortalecer las capacidades en gestión del transporte en gobiernos regionales y locales; desarrollar diversos mecanismos para garantizar la gestión pública eficiente de dicha infraestructura; y de promover el desarrollo de actividades no públicas relacionadas con el transporte rural tomando en consideración las directivas del Viceministerio de Transporte.

**Oficinas de Coordinación:** Órganos desconcentrados de PVD, responsables de realizar el seguimiento, supervisión y evaluación de las distintas acciones que desarrolle PVD en un área geográfica determinada, así como participar en su ejecución cuando corresponda. Estas oficinas y sus especialistas servirán de apoyo para el desarrollo del PATs

Las tareas del ASA se desarrollarán a lo largo del ciclo del proyecto y se presentan de forma esquemática en el flujo del procedimiento del MGAS detallado en el punto 7.2.

- La verificación del cumplimiento de los procedimientos y aplicación de los instrumentos de gestión ambiental y social descritos en este MGAS, así como en los marcos del Política de Reasentamiento Involuntario y el de Relacionamiento de Pueblos Indígenas.
- Supervisión y verificación de acciones ambientales determinadas dentro del MGAS para cumplimiento de salvaguardas de los bancos (BID y BM).
- Verificación de las bases para la contratación del encargado de realizar el perfil del proyecto contemplen presupuesto para el desarrollo del componente socioambiental.
- Verificación de los TdR para la contratación de los consultores que realicen los

- 
- IG sean explícitos y contemplen presupuesto para IG+CIRA y otros de ser necesario.
- Verificación de los TdR para contratación de los consultores que elaboren e implementen el PACRI sean explícito y contemplen presupuesto correcto. MPRI
  - Realizar el seguimiento a la evaluación de los diferentes instrumentos de los proyectos en la DGASA: EVAP1, y la evaluación de EIASd y EIAd.
  - Verificar los IG, ISAE y las cláusulas ambientales en proyectos de mantenimiento, en las bases para la licitación de ejecutor de obra y supervisor de obra. De ser necesario otras autorizaciones y que en el área se haya implementado correctamente el PACRI.
  - Verificar acciones y planes en caso la obra conlleve impactos a pueblos indígenas. MRPI
  - Verificación del cumplimiento de los Planes de Manejo Ambiental de los IG, por parte de los contratistas de obras y de los ISAS de los contratistas supervisores.
  - Fortalecimiento de capacidades y coordinación para el fortalecimiento, tanto interno como de las instituciones involucradas para la efectiva y oportuna implementación del MGAS a los proyectos del PATS.
  - Elaboración del reporte de seguimiento de obra en ejecución de los proyectos visitados por el ASA (muestra de proyectos de rehabilitación, mejoramiento o mantenimiento).
  - Elaboración de Informe de Seguimiento ambiental Final de cumplimiento de salvaguardas (rehabilitación, mejoramiento o mantenimiento).

#### **5.1.5. Gestión ambiental municipal**

De acuerdo a la Ley de Bases de la Descentralización, en lo que respecta a disposiciones transitorias relacionada a la Transferencia y Recepción de Competencias Sectoriales, se prevé la transferencia de las funciones y servicios en materia de diversos sectores, entre algunos el de transporte, de sostenibilidad de los recursos naturales, conservación de monumentos arqueológicos e históricos, hacia los Gobiernos Regionales y locales según corresponda. A la fecha aún no se ha realizado la transferencia de funciones ambientales por parte de la DGASA-MTC.

A pesar de ello, en los últimos años se han obtenido avances importantes en el proceso de fortalecimiento de institucionalidad para la gestión vial por los gobiernos descentralizados. En lo referido al Sector Transporte, se reconocen los siguientes avances:

A nivel local:

- La conformación e implementación de institutos viales provinciales (IVP).
- Los avances en la transferencia de recursos directamente a algunas municipalidades provinciales para el mantenimiento de vías vecinales a través de los IVP.
- Se asume al Plan Viales Provincial Participativo como principal instrumento de gestión vial provincial.

El MGAS busca contribuir con recursos del Programa en el proceso de fortalecimiento

---

de capacidades de estas instancias responsables del Programa, previo a la ejecución misma de las obras, para asegurar una adecuada gestión socio-ambiental. Se trabajará directamente con los Gobiernos Locales y ellos tendrán potestad de derivar la ejecución a las IVPs y/o Direcciones de Infraestructura.

**5.1.6. Análisis de las capacidades institucionales para el cumplimiento efectivo de las salvaguardas ambientales y sociales del BID/BM, incluyendo cuestiones de género**

Para el cumplimiento de las salvaguardas ambientales y sociales para el PATS y considerando las salvaguardas ambientales y sociales del BID y del BM (ítem 6),

Se realiza el siguiente análisis de capacidades en el Cuadro 11:

**Cuadro 11. Matriz de capacidades institucionales para el cumplimiento efectivo de la normatividad ambiental y social nacional y de las salvaguardas ambientales y sociales del BID y BM**

Salvaguardas	Involucrados para cumplimiento de Salvaguardas	Responsabilidad	Capacidades	Acciones/Propuesta (*)
<b>Fase Pre-Inversión</b>				
<b>Evaluación Ambiental (OP 4.01)</b>	PVD/GL	Contratación de empresas para elaboración del Perfil del proyecto (EVAP1).	Tiene capacidad de contratación (su elaboración es tercerizada).	Creación del ASA para el PATS: 1 coordinador, 1 especialista ambiental, 1 especialista social y 1 social PACRI. Se incrementará hasta 4 sociales más, para ver el tema PACRI de ser necesario.
		Envío del perfil (EVAP1) a la DGASA para su revisión y conformidad.	Tiene 01 personal y ha desarrollado anteriormente estas acciones	
<b>Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703)</b>	DGASA	Revisión y aprobación del Perfil (EVAP1).	La DGASA no podría cubrir a tiempo la revisión y otorgamiento de certificaciones ambientales del programa.	Que el PATS financie la contratación de especialistas socio-ambientales para la revisión de los EVAP y los IG de los proyectos del PATS. Se apoyará a la DGASA con 3 profesionales para la revisión de expedientes del PATS a lo largo del ciclo del programa. Administrativamente dependerían del PATS pero técnicamente de la DGASA para la revisión de los documentos, físicamente se ubicarán en la DGASA.
<b>Política sobre Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704)</b>				Acuerdo de colaboración para revisión y certificación eficaz y eficiente entre DGASA y PVD, de proyectos del PATS.. PVD ha realizado primeros encuentros para lograr este acuerdo y presentar la idea al nuevo Director de la DGASA
<b>Hábitats Naturales (OP 4.04)</b> <b>Bosques (OP 4.36)</b>	PVD/GL	Solicitud al SERNANP y/o a la Autoridad Local de Aguas.	Tiene personal con el conocimiento del proceso de solicitud de la Opinión Técnica Favorable (OTVF).	Reconocimiento de proyectos que requieren otras autorizaciones para desarrollar los expedientes requeridos de dichas autorizaciones junto con el EVAP1.
			Tiene personal con el conocimiento del proceso de solicitud de Autorización de uso de canteras, uso de faja marginal de ribera de río (AEC).	
	SERNANP	Emisión de la Opinión Técnica Vinculante Favorable - OTVF.	Esta acción tiene un plazo de 30 días calendario para la respuesta. A nivel local, se viene desarrollando esto de manera eficiente.	Coordinación con SERNANP, en caso necesario
	Autoridad Local de Aguas	Emisión de Autorización para la explotación de material de acarreo en cauces naturales y uso de faja marginal de ribera de río - AEC.	El ente descentralizado permite una respuesta con la celeridad adecuada (7-10 días).	Coordinación con ALA en caso necesario.

Salvaguardas	Involucrados para cumplimiento de Salvaguardas	Responsabilidad	Capacidades	Acciones/Propuesta (*)
<b>Recursos Culturales Físicos (OP 4.11)</b>	Ministerio de Cultura	Emisión del CIRA y autorización del plan de monitoreo arqueológico.	Las oficinas descentralizadas el Ministerio de Cultura, realizan las evaluaciones a tiempo de acuerdo a lo revisado.	El MGAS contempla acciones en caso se requiera CIRA. El expediente definitivo deberá contar con CIRA en caso se requiera y el ASA será encargado de revisar esto.
<b>Reasentamiento Involuntario (OP 4.12)</b>	PVD	Elabora Términos de Referencia para contratación de Empresa elabora estudio definitivo que incluye PACRI y contratación de consultora ejecutora de PACRI y/o Plan de Compensaciones	No cuenta con personal.	El Equipo de ASA. Apoyará en supervisión de implementación de PACRI para liberación oportuna y antes de contratación de ejecutor de obra. El especialista de ASA emite opinión en: (i) términos de referencia de la empresa/consultor del PACRI. (ii) de elaborarse Plan de Compensaciones, lo revisa y lo aprueba.
<b>Política de Reasentamiento involuntario (OP-710)</b>	OPI PD/OPI GR/OPI GL	Coordina la aprobación del Perfil con la Empresa Consultora o Especialista.	No cuenta con personal	Coordina con el ASA para la aprobación del Plan de Compensaciones y el PACRI
	DGASA	Determina nivel de afectaciones del PACRI ( de no considerar posibles afectados, deberá de contemplar plan de compensación a los NO TITULADOS)	Personal estable en la DGASA.	PATS apoyará con 3 especialistas en DGASA para revisión de IG que involucra el PACRI
<b>Pueblos Indígenas (OP 4.10)</b>	PVD	Consulta previa	No cuenta con personal	ASA, especialista social con conocimiento en pueblos indígenas
<b>Política Operativa sobre Pueblos Indígenas (OP-765)</b>				
<b>Política de Acceso a la información (OP-102)</b>	PVD/GL/BM/BID	Preparación de marcos de gestión y publicación	No cuenta con tiempo suficiente	Se ha contratado a profesional para realizar los marcos de gestión
<b>Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761)</b>	PVD	Verificar igualdad de género durante la consulta previa y consultas de participación determinadas de acuerdo al instrumento de gestión ambiental	Han realizado anteriormente esta supervisión	ASA verificará que las empresas consultoras realicen adecuadamente esta acción
<b>Fase Inversión</b>				

Salvaguardas	Involucrados para cumplimiento de Salvaguardas	Responsabilidad	Capacidades	Acciones/Propuesta (*)
<b>Evaluación Ambiental (OP 4.01)</b>  <b>Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703)</b>  <b>Política sobre Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704)</b>	PVD/GL	Gobierno Local: Proceso de contratación: - Elaboración de bases para la licitación - Adjudicación del contrato y orden de ejecución.	Tiene capacidad de contratación (su elaboración es tercerizada).	Fortalecimiento de capacidades a GL, Dirección de infraestructura o IVPs involucradas en legislación ambiental, herramientas de gestión ambiental, normas socioambientales y salvaguardas ambientales del BID/BM.
		Gobierno Local: Supervisión del DIA / EIA/d /EIA/d normas y principios ambientales, a través de su supervisor de obra.	Tiene capacidad de contratación (su elaboración es tercerizada).	Fortalecimiento de capacidades a contratistas y supervisores de obras en legislación ambiental, herramientas de gestión ambiental, normas socioambientales y salvaguardas ambientales.
		PVD: Coordinación con DGASA y GL. PVD debe concluir con estudios definitivos de todas los proyectos, antes de ser derivados a GL.	Determinación de responsabilidades de acuerdo a organigrama del PATS.	Establecer organización/organigrama para ejecución del PATS.
		PVD mediante su ASA, supervisa la implementación del marco de gestión socio ambiental y los instrumentos de gestión socioambiental del proyecto.	Cuenta con un especialista ambiental.	ASA implementada y en funcionamiento
		PVD, mediante su ASA elabora el reporte de Supervisión a Obras en ejecución y/o mantenimiento (RSAS mejorada) a una muestra de proyectos del PATS para el BM.		PVD/GL Verifica el instrumento de gestión ambiental aprobado y el ISAE que realizará luego de la certificación la empresa contratada. verifica que los términos del contrato para las empresas contratistas para la ejecución y supervisión de obras, cuenten con costos apropiados para contratación de especialista ambiental/social.
		PVD, mediante el ASA elabora un Informe SocioAmbiental Final de cumplimiento de Salvaguardas Ambientales en los proyectos del PATS para el BM y BID.		En ASA habría un especialista ambiental encargado de supervisión en muestra de proyectos.
		Envío de Informes Socio Ambientales para el BM		El equipo de ASA: 3 especialistas mínimo deberán realizar el informe socioambiental final.
		El equipo ASA deberá realizar esta acción.		

Salvaguardas	Involucrados para cumplimiento de Salvaguardas	Responsabilidad	Capacidades	Acciones/Propuesta (*)
	DGASA	Revisión y conformidad de los TdR.	La DGASA no podría cubrir a tiempo la revisión y otorgamiento de certificaciones ambientales del programa.	Que el PATS financie la contratación de especialistas socio-ambientales para la revisión de los EVAP de los proyectos del PATS.
		Conformidad y emisión del Certificado Ambiental de proyectos con DIA.		Acuerdo de colaboración para revisión y certificación eficaz y eficiente entre DGASA y PVD, de proyectos del PATS.
		Revisión de Informes Socio Ambientales para proyectos con DIA / envío de observaciones.		
	SENACE	Conformidad y emisión del Certificado Ambiental de proyectos con EIAsd.	Es una institución nueva, se desconoce la capacidad real de esta, para la evaluación eficiente y eficaz de un EIAsd	Acuerdo de colaboración para revisión y certificación eficaz y eficiente entre SENACE y PVD, de proyectos del PATS. La mayoría de los proyectos del PATS requerirían DIA, por lo cual no sería necesaria la asignación de personal exclusivo para la evaluación de EIAsd del PATS.
<b>Hábitats Naturales (OP 4.04)</b> <b>Bosques (OP 4.36)</b>				
<b>Recursos Culturales Físicos (OP 4.11)</b>	PVD/GL	Solicitud del CIRA a la Dirección Regional de Cultura.	Tiene personal con el conocimiento del proceso de solicitud del CIRA.	ASA hará seguimiento mediante ISAE, a proyectos que requirieron este certificado.
	Oficinas descentralizadas del Ministerio de Cultura	Emisión del Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos - CIRA.	Las oficinas descentralizadas del Ministerio de Cultura tienen una respuesta en tiempo adecuado.	
<b>Reasentamiento Involuntario (OP 4.12)</b> <b>Política de Reasentamiento involuntario (OP-710)</b>	PVD/GL	Elabora Términos de Referencia para contratación de la empresa consultora que implemente PACRI	No cuenta con personal	ASA, cuenta con un especialista social en PACRI y puede contratar hasta cuatro especialistas más en caso lo requieran
	DGSA - PACRI	Supervisa la Ejecución del Plan de Compensaciones y /o PACRI	Cuenta con personal adecuado para la implementación del PACRI	ASA apoyará a PVD en supervisión de la implementación./ capacitaciones/otros que se requiera
<b>Pueblos Indígenas (OP 4.10)</b> <b>Política Operativa sobre</b>	PVD/GL	Información completa e Involucramiento de pueblos indígenas en actividades	No cuenta con personal	ASA, habría un especialista en Pueblos indígenas que velará por que se cumpla salvaguardas.

Salvaguardas	Involucrados para cumplimiento de Salvaguardas	Responsabilidad	Capacidades	Acciones/Propuesta (*)
<b>Pueblos Indígenas (OP-765)</b>				
<b>Política de Acceso a la información (OP-102)</b>	PVD/NM/BID	Mantener información con respecto a avances del PATs Ejecución de Plan de participación ciudadana- dentro de los IG	No Tiene personal suficiente	Vigilar que se mantenga al día la página Web del PVD informando avances de los proyectos y alcances. Función del coordinador del ASA. El especialista social, del ASA deberá vigilar que se cumpla la participación ciudadana de acuerdo a la normatividad y se informe con respecto al proyecto y sus acciones
<b>Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761)</b>	PVD	Mantener posibilidad de contratación del género femenino.	Tiene capacidad de observar el requerimiento y contratación en igualdad de condiciones entre los géneros.	La contratación de personal en el PAT se vigilará que el género mujer tenga iguales posibilidades en contratación que el género masculino, tanto en ASA como en el personal que contrate el PAT, directa e indirectamente: Especialistas dentro del contratista de obra (durante la obra o mantenimiento ) como el supervisor de obra.
<b>Fase Post Inversión</b>				
<b>Evaluación Ambiental (OP 4.01)</b>	PVD/GL	Contrata a un ejecutor de obra para las actividades de mantenimiento rutinario/periódico.	Tiene capacidad de contratación. Falta capacidad de supervisión en cada etapa previa a la contratación y durante la obra	Especificar normas ambientales a cumplir en los términos de referencia de contratación. Supervisión de ASA
				Establecer especialista ambiental/social en caso de que se requiera. En ASA
				Incluir enfoque de género en la contratación de mano de obra, para las acciones de mantenimiento. Supervisión de acción del ASA
		Monitoreo del cumplimiento de normas socio-ambientales para el mantenimiento rutinario/periódico.		Fortalecimiento de capacidades a empresas contratistas/OCZ/GL en legislación ambiental, herramientas de gestión ambiental, normas socioambientales y salvaguardas ambientales del BID/BM. Realizado por ASA
				Acción encomendada al ASA/OCZ.

Salvaguardas	Involucrados para cumplimiento de Salvaguardas	Responsabilidad	Capacidades	Acciones/Propuesta (*)
<b>Hábitats Naturales (OP 4.04)</b> <b>Bosques (OP 4.36)</b>	PVD/GL	Solo en caso se active, dado que son acciones de mantenimiento.	Falta capacidad de supervisión	ASA, mediante su supervisión a muestras de proyectos y proyectos que tuvieron en la pre inversión involucramiento de SENANP y SERFOR
<b>Recursos Culturales Físicos (OP 4.11)</b>	No se activa en acciones de mantenimiento			
<b>Reasentamiento Involuntario (OP 4.12)</b> <b>Política de Reasentamiento involuntario (OP-710)</b>	No se activa en acciones de mantenimiento			
<b>Pueblos Indígenas (OP 4.10)</b> <b>Política Operativa sobre Pueblos Indígenas (OP-765)</b>	PVD/GL	Información completa e Involucramiento de pueblos indígenas en actividades	No cuenta con personal	ASA, habría un especialista en Pueblos indígenas que velará por que se cumpla salvaguardas.
<b>Política de Acceso a la información (OP-102)</b>	PVD/NM/BID	Mantener información con respecto a avances del PATs Ejecución de Información a poblaciones o asociaciones involucradas durante el mantenimiento de las obras	No Tiene personal suficiente	Vigilar que se mantenga al día la página Web del PVD informando avances de los proyectos y alcances. Función del coordinador del ASA. El especialista social, del ASA deberá vigilar que se cumpla la información oportuna y participación de los poblados o asociaciones involucrados en el mantenimiento de las obras.
<b>Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761)</b>	PVD	Ver la posibilidad de mujeres durante la contratación de mano de obra para los mantenimientos de obra	No Tiene personal suficiente	El especialista social, del ASA deberá vigilar que se cumpla la información oportuna y participación de los poblados o asociaciones involucrados en el mantenimiento de las obras.

(\*) La contratación de personal por parte del programa, deberá tener un enfoque de género. Deberá contratar personal femenino en un porcentaje adecuado.

### 5.1.7. Mecanismos de canalización y gestión de quejas y reclamos

Debido a la naturaleza del proyecto, en PVD no se cuenta con personal exclusivo para la atención de quejas y reclamos. Algunas de las obras que serán ejecutadas se realizarán por medio de los gobiernos locales. Actualmente, de acuerdo a lo indicado por personal del PVD, solo hay reclamos con relación a ampliación del presupuesto para lograr un tramo mayor en la rehabilitación y mejoramiento de caminos vecinales.

Sin embargo, se ha considerado un flujo de quejas y reclamos en caso alguno de los pobladores cercanos a las futuras obras, se vean amenazados por las acciones de los diferentes proyectos del PATS.

En el siguiente gráfico se hace la propuesta de flujo de quejas y reclamos en caso conflictos socioambientales. En este caso se propone que las oficinas de coordinación zonal del PVD jueguen el rol de resolución de reclamos y/o canalización de la misma.

**Gráfico 3. Flujo de quejas y reclamos en conflictos socioambientales**



Para ello deberá realizarse capacitaciones de cómo resolver los conflictos y que tipo de conflictos suele existir en este tipo de proyectos. Los encargados de esta labor serán los especialistas sociales del ASA durante las capacitaciones que se otorguen como parte del fortalecimiento de capacidades.

## 6. POLÍTICAS AMBIENTALES Y SOCIALES DEL BID y el BM

Los proyectos del PATs deben cumplir con las Políticas Ambientales y Sociales del BID y del BM, en virtud que estas políticas serán incluidas como requerimientos en los respectivos documentos de préstamo.

Para implementar adecuadamente estas políticas, se ha desarrollado el presente Marco de Gestión Socio Ambiental, el Marco de Relacionamiento con Pueblos Indígenas y Marco de Aplicación de Políticas de Reasentamiento Involuntario. Se presenta a continuación las políticas aplicables al PATs tanto del BID como del BM, que PVD y los ejecutores de los proyectos deberán tener en cuenta durante el ciclo del Programa.

### 6.1 Políticas del BID

En esta sección se presentan un resumen de los puntos más importantes de las políticas ambientales y sociales del BID. Estas políticas, que se aplican para todos los productos

---

financieros y no financieros, y para todas las operaciones de los sectores público y privado que financia el BID, se basan en el cumplimiento de las disposiciones legales de cada país en materia socioambiental y en una serie de directrices definidas por el Banco. Las políticas de operaciones del BID se dividen en dos: políticas operacionales generales<sup>36</sup> (OP-102) y políticas sectoriales<sup>37</sup> (OP-703; OP-704; OP-710; OP-761; OP-765).

### **6.1.1 Política de Acceso a la información (OP-102)**

Esta política, que se aplica a toda la información generada por el BID y a cierta información en su poder, con sujeción a una lista de excepciones, se basa en los siguientes principios: (i) máximo acceso a la información que el BID produce u obra en su poder y no figura en la lista de excepciones; (ii) excepciones clara y delimitadas basadas en la posibilidad, clara y delimitada, de que la divulgación de información sea más perjudicial que benéfica para los intereses, entidades o partes afectados, o que el Banco esté legalmente obligado a abstenerse de divulgar la información; (iii) acceso sencillo y amplio a la información a través de medios prácticos que incluirán procedimientos y plazos claros y eficientes; y (iv) explicaciones de las decisiones y derecho a revisión, que se aplica cuando los solicitantes consideren que se ha violado la política al negarles el acceso a información buscada.

De forma específica, entre los documentos de carácter ambiental y social que, de conformidad con esta política deben ser puestos a disposición del público “en los lugares, idiomas y formatos que permitan consultas de buena fe con las partes afectadas”, se pueden citar: (i) Estrategia Ambiental y Social (ESS, por sus siglas en inglés); (ii) EIA, EAE y/o AA, según sea el caso; y (iii) Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS o ESMR, por sus siglas en inglés), que resume lo más relevante de las evaluaciones ambientales y de Plan de Manejo y Gestión Ambiental de los proyectos.

### **6.1.2 Política de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardas (OP-703)**

Las Directrices de esta Política se encuentran estructuradas en dos categorías principales: a) transversalidad del medio ambiente (*mainstreaming*) y b) salvaguardias ambientales (*safeguarding*). Estas dos categorías son críticas para la sostenibilidad ambiental y se complementan y refuerzan mutuamente. Las directrices de políticas relativas a la transversalidad ambiental se aplican a las actividades de programación del Banco las que, por su naturaleza, se enfocan predominantemente en actividades del sector público del Banco. Estas directrices son de carácter proactivo y tienen por objeto mejorar el marco de incentivos para fomentar mayores oportunidades ambientales, nuevas oportunidades de negocio para el Banco y mayores beneficios de desarrollo para los países. Por su parte, las directrices de salvaguardia están definidas para establecer normas y procedimientos cuyo propósito es asegurar la calidad y la sostenibilidad ambiental de las operaciones tanto del sector público como del privado del Banco.

De forma general, la primera parte de la política OP-703 conmina al Banco a centrar sus esfuerzos en fomentar la transversalidad ambiental en sus países miembros prestatarios a través de acciones que:

---

<sup>36</sup> <http://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/politicas-operativas-generales,6235.html>

<sup>37</sup> <http://www.iadb.org/es/acerca-del-bid/politicas-operativas-sectoriales,6194.html>

- 
- Mejoren el desarrollo social y la calidad de vida en general, reconociendo que las inversiones en gestión ambiental y manejo de recursos naturales son fuentes de trabajo, de ingreso sostenible y de mejores condiciones de salud y vida en general, especialmente entre los segmentos de población más pobres.
  - Fortalezcan la gobernabilidad mediante la formulación de marcos efectivos de gestión ambiental y mecanismos transparentes de gestión que solidifiquen el desarrollo de capacidades institucionales, la participación de la sociedad civil, el acceso público a la información, el respeto y cumplimiento de la ley, el uso de instrumentos de mercado y el desarrollo de políticas.
  - Mejoren la competitividad de los países al promover y mejorar la conservación del capital natural de la región, incrementando el valor de bienes y servicios ambientales, y facilitando la participación y la inversión privada en actividades relacionadas con el medio ambiente.
  - Impulsen la integración regional mediante el apoyo a la formación de capacidad de carácter regional para proteger y administrar bienes y servicios ambientales regionales.

La segunda parte de la política OP-703 se refiere concretamente a las salvaguardias ambientales y se resume En 17 directrices cuya descripción sucinta se hace a continuación.

*Directriz B.1 Política del Banco.* El BID financiará únicamente operaciones y actividades que cumplan con las políticas del Banco.

*Directriz B.2 Legislación y Regulaciones Nacionales.* El Banco requerirá que todas las operaciones que financie se diseñen y se lleven a cabo en cumplimiento con la legislación y las normativas ambientales del país, incluidas aquellas establecidas bajo los Acuerdos Ambientales Multilaterales (AAM).

*Directriz B.3 Preevaluación y Clasificación.* Todas la operaciones que financie el BID deben ser preevaluadas y clasificadas de acuerdo con sus impactos potenciales, ya sean estos directos o indirectos, regionales o de naturaleza acumulativa, incluyendo los impactos sociales y culturales ambientalmente relacionados tanto dela operación misma como de sus instalaciones asociadas, en las siguientes categorías:

- i) Categoría A: Cualquier operación que tenga el potencial de causar impactos ambientales o efectos sociales asociados negativos significativos, o tenga implicaciones que afecten gravemente los recursos naturales. Estas operaciones requerirán una Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) cuando se trate de proyectos de inversión, o de Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE) para aquellos programas u operaciones financieras que involucren planes y políticas.
- ii) Categoría B: Las operaciones que puedan causar impactos ambientales y sociales asociados negativos localizados y de corto plazo, para los cuales ya se dispone de medidas de mitigación efectivas. Estas operaciones normalmente requerirán un Análisis Ambiental (AA) y un Plan de Gestión Ambiental y Social (PGAS).

- 
- iii) Categoría C: Toda operación que no cause impactos ambientales o sociales asociados negativos, o cuyos impactos sean mínimos. Estas operaciones no requieren un análisis ambiental o social más allá de lo que implique su preselección y delimitación para determinar su clasificación.

*Directriz B.4 Otros Factores de Riesgo.* Además de los impactos ambientales, el Banco identificará y manejará otros factores de riesgo que puedan afectar la sostenibilidad ambiental de sus operaciones (capacidad de gestión de las agencias ejecutoras o de terceros, riesgos derivados del sector, riesgos asociados con preocupaciones sociales y ambientales muy delicadas y vulnerabilidad ante desastres).

*Directriz B.5 Requisitos de Evaluación Ambiental.* El Banco exigirá el cumplimiento de estándares específicos para la realización de Evaluaciones de Impacto Ambiental (EIA), Evaluaciones Ambientales Estratégicas (EAE), Planes de Gestión Ambiental y Social (PGAS) y los Análisis Ambientales (AA). El proceso de EIA, exigido en las operaciones Categoría A deberá incluir como mínimo: pre-evaluación y caracterización de impactos (directos, indirectos, regionales o acumulativos); consulta adecuada y oportuna; y proceso de difusión de información; examen de alternativas (incluyendo un análisis costo/beneficio de los impactos ambientales del proyecto y de las medidas de manejo asociadas); evaluación de cumplimiento con la legislación vigente; y planes de gestión y mitigación de impactos (PGAS). De requerirse una EAE, ésta debe efectuarse de forma que: (i) se asegure que los riesgos y oportunidades de políticas, planes o programas hayan sido correctamente identificados; (ii) se promueva desde un comienzo la participación del gobierno y las partes potencialmente afectadas en la identificación y análisis de tema estratégicos, acciones y alternativas de desarrollo; (iii) defina y acuerde una secuencia de acciones destinadas a abordar de manera sistemática y estratégica cuestiones ambientales y acciones prioritarias, resumidas en un plan de acción de la EAE para seguimiento y control adecuados; y (iv) garantice que se ha reunido la información ambiental adecuada y que se encuentra disponible para la toma de decisiones.

Para las operaciones en la Categoría B deberían contar con un: (i) un Análisis Ambiental que comprenda una evaluación de los impactos y riesgos ambientales, sociales y de salud y seguridad asociados a la operación; y (ii) un PGAS que incluya al menos una presentación de los impactos y riesgos claves de la operación propuesta; el diseño de las medidas que se proponen para evitar, minimizar, compensar o atenuar dichos impactos; las responsabilidades en la ejecución de dichas medidas; la frecuencia de aplicación; y el presupuesto correspondiente.

*Directriz B.6 Consultas.* Las operaciones de Categoría A deberán ser consultadas con partes afectadas por lo menos dos veces durante la preparación del proyecto; las de Categoría B al menos una vez. Para propósitos de la consulta se deberá suministrar la información relativa a la operación (Descripción del proyecto, principales impactos y contenido del PGAS, entre los más comunes) en los lugares, idiomas y formatos que permitan consultas de buena fe.

El proceso de consulta es un diálogo constructivo entre las partes afectadas y el proponente del proyecto, en el cual cada participante

---

escucha las opiniones, intereses, expectativas y propuestas de los demás, lo cual implica que las partes involucradas estén dispuestas a dejarse influir sus opiniones, actividades y planes, de lo que emergerán acciones concretas que tomen en cuenta las inquietudes e intereses de las demás partes. Por consiguiente, se deberán evitar situaciones donde a la población se les informe sobre planes ya definidos que no hayan previamente considerado los puntos de vista de las partes interesadas y/o afectadas.

*Directriz B.7: Supervisión y Seguimiento.* El Banco supervisará el acatamiento de todos los requisitos de salvaguardias de las operaciones que financia. Los proyectos de Categoría “A” se supervisarán, por lo menos, una vez al año.

*Directriz B.8: Impactos transfronterizos.* En caso que durante el proceso de preparación de la operación se detectaren temas transfronterizos críticos asociados será necesario abordar los siguientes temas: (i) notificación al país o países afectados de los impactos identificados; (ii) implementación de un marco apropiado de consulta con las partes afectadas; y (iii) adopción de medidas apropiadas de manejo y supervisión de dichos impactos.

*Directriz B.9: Hábitats Naturales y Sitios Culturales.* De forma general, el Banco no apoyará operaciones a través de las cuales; a) se introduzcan especies invasoras; b) se afecten sitios de importancia cultural crítica; o c) involucren una conversión significativa o la degradación de hábitats naturales, a menos que, para esta última restricción: (i) no existan alternativas viables que el Banco considere aceptables; (ii) se hayan hecho análisis muy completos que demuestren que los beneficios totales derivados de la operación superan ampliamente sus costos ambientales, y (iii) se incorporen medidas de mitigación y compensación que el Banco considere.

*Directriz B.10: Materiales peligrosos.* La producción, adquisición, uso y disposición final de sustancias y materiales peligrosos será evitada siempre que sea posible (para lo cual se deberán preparar un plan de manejo y un plan de contingencias) y, en otros casos, minimizada. De forma específica, el Banco no financiará operaciones que involucren el uso de plaguicidas tóxicos como los de clase Ia, Ib y II definidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

*Directriz B.11: Prevención y Reducción de la Contaminación.* Las operaciones financiadas por el Banco incluirán medidas destinadas a prevenir, disminuir o eliminar la contaminación resultante de sus actividades.

*Directriz B.12: Proyectos en construcción.* El Banco financiará operaciones que ya estén en construcción sólo si el prestatario puede demostrar que estas operaciones cumplen con todas las provisiones relevantes de sus políticas ambientales y sociales.

*Directriz B.13: Préstamos de política e instrumentos flexibles de préstamo.* Los préstamos de política, las operaciones de intermediación financiera, incluyendo préstamos globales multisectoriales, y los préstamos basados en criterios de desempeño, enfoques sectoriales o líneas de crédito condicionales para proyectos de inversión, pueden requerir herramientas alternativas de evaluación y gestión ambiental para determinar el nivel de riesgo asociados a las salvaguardias y los requisitos operativos.

---

*Directriz B.14: Préstamos multifase o repetidos.* Para el caso de operaciones en varias fases o de préstamos repetidos, antes de autorizar la ejecución de una nueva fase el Banco requerirá un análisis ambiental (o una auditoría ambiental) de la fase inmediatamente anterior para identificar posibles problemas ambientales y, de ser necesario, acordar con la agencia ejecutora las acciones que se requieran para remediar dichos problemas.

*Directriz B.15: Operaciones de cofinanciamiento.* Para las operaciones cofinanciadas por otras agencias, el Banco colaborará con los prestatarios y agencias financiadoras participantes para que se adopte un único proceso de evaluación ambiental, así como requisitos unificados de documentación, consulta y disponibilidad de información congruentes las políticas ambientales y sociales del BID.

*Directriz B.16: Sistemas nacionales.* Para manejar los impactos ambientales y sociales asociados a operaciones individuales, el BID considerará la utilización de los sistemas de salvaguardias existentes en el país, siempre y cuando éstos sean equivalentes o superiores a los requerimientos del Banco.

*Directriz B.17: Adquisiciones.* En acuerdo con el prestatario, las disposiciones de salvaguardia ambiental y social para la adquisición de bienes y servicios relacionados con proyectos financiados por el Banco podrán ser incorporadas en los documentos de préstamo específicos del proyecto, así como en sus normas operativas y en los pliegos (o carteles) de licitación, según sea el caso.

### **6.1.3 Política sobre Gestión del Riesgo de Desastres (OP-704)**

De manera general, esta política enuncia que los proyectos financiados por el Banco incluirán las medidas necesarias para reducir el riesgo de desastres a niveles aceptables que el Banco determine, sobre la base de las normas y las prácticas más aceptadas. Para lograr este fin, durante su proceso de preparación, se determinará si los proyectos a ser financiados entrañan una alta exposición (vulnerabilidad) a amenazas naturales (terremotos, maremotos, deslizamientos de tierra, inundaciones, etc.) o presentan un elevado potencial de agravación del riesgo. Este análisis (llamado Plan de Manejo y Gestión del Riesgo PMGR) permitirá establecer medidas de mitigación, tanto estructurales como no estructurales, en función de las capacidades institucionales existentes para hacer cumplir las normas de diseño y construcción, y de la disponibilidad de un marco institucional financiero para el mantenimiento adecuado de los activos físicos según el riesgo que se prevea.

La política se fundamenta en dos directrices principales; (i) gestión del riesgo por medio de la programación de las operaciones, que descansa, a su vez, en una gestión proactiva del riesgo de desastres a ser incluida en los diálogos estratégicos con los países durante los procesos de programación, y en la determinación de la viabilidad de los proyectos en función de su vulnerabilidad a las amenazas naturales; y (ii) operaciones después de los desastres, que se fundamenta en la reformulación de operaciones (que incluye la reorientación de recursos de préstamos existentes a paliar las consecuencias de un desastre), y la aprobación, a través de un proceso expedito, de operaciones para reconstrucción (evitando que se vuelva a crear una vulnerabilidad) y para asistencia humanitaria que se canaliza a través de cooperaciones técnicas no reembolsables.

---

#### **6.1.4 Política de Reasentamiento involuntario (OP-710)**

Esta política abarca todo desplazamiento físico involuntario de personas causados por un proyecto financiado con recursos del Banco, exceptuando los planes de colonización y el asentamiento de refugiados o víctimas de desastres naturales. Su objetivo principal es minimizar alteraciones perjudiciales en el modo de vida de las personas que viven en la zona de influencia del proyecto, evitando o disminuyendo la necesidad de desplazarlas físicamente y asegurando que, en caso de ser necesario su movilización, las personas sean tratadas en forma equitativa y, cuando sea factible, participen de los beneficios que ofrece el proyecto que motivó su reasentamiento.

De forma general, esta política recomienda tomarán todas las medidas posibles para evitar o reducir al mínimo la necesidad de reasentamiento involuntario como consecuencia de la ejecución de cualquier operación financiada por el Banco. Una forma efectiva de reducir la necesidad de reasentar familias es a través de cambios en el diseño, lo cual minimiza los impactos sociales asociados al proceso de reasentamiento y las complicaciones logísticas y administrativas requeridas por el proceso de reasentamiento.

Sin embargo, en caso de que un proyecto requiera inevitablemente el reasentamiento de personas se deberá preparar un Plan de Reasentamiento (PR) que asegure que las personas afectadas serán indemnizadas y rehabilitadas de manera equitativa y adecuada, garantizando que sus condiciones socioeconómicas posteriores al reasentamiento sean cuando no mejores, al menos iguales a las que tenían antes de su desplazamiento forzoso.

#### **6.1.5 Política Operativa sobre Igualdad de Género en el Desarrollo (OP-761)**

Esta política identifica dos líneas de acción: (i) una proactiva, que promueve activamente la igualdad de género y el empoderamiento de la mujer a través de todas las intervenciones de desarrollo del Banco y que descansa a su vez en dos directrices fundamentales: a) la inversión directa en áreas estratégicas para la igualdad de género, y b) la integración transversal de la perspectiva de género en las intervenciones de desarrollo; y (ii) una preventiva, que integra salvaguardias a fin de prevenir o mitigar los impactos negativos sobre mujeres u hombres por razones de género, como resultado de la acción del Banco a través de sus operaciones financieras, y que se fundamenta en las siguientes directrices:

- a) la determinación de impactos adversos y riesgo de exclusión por motivos de género, y de las medidas para evitarlos, atenuarlos o compensarlos;
- b) la consulta y participación efectiva de las mujeres y los hombres;
- c) el reconocimiento, en cualquier contexto cultural o étnico, del derecho a la igualdad entre de mujeres y hombres;
- d) la aplicación de las salvaguardias y del análisis de riesgo en las operaciones, de acuerdo con sus potenciales impactos adversos sobre la igualdad de género.

Dos temas centrales referidos a la aplicación de la política de género son: i) la necesidad de realizar consultas públicas que reflejen las preocupaciones específicas de ambos sexos; y ii) la importancia de implementar mecanismos para promover la contratación y

---

capacitación de mujeres como parte de las iniciativas de promoción de la equidad de género en los proyectos.

### **6.1.6 Política Operativa sobre Pueblos Indígenas (OP-765)**

Al igual que la Política OP-703 de Medio Ambiente y Cumplimiento de Salvaguardias, esta política también se divide en dos partes: (i) Apoyo al desarrollo con identidad; y (ii) Salvaguardias para las operaciones del Banco.

Para lograr un apoyo al desarrollo con identidad, el BID empleará sus mejores esfuerzos para incorporar los temas indígenas en las agendas locales y nacionales de desarrollo y en el inventario de proyectos del Banco, a través de: (i) la inclusión de temas específicamente indígenas en las agendas de desarrollo mediante operaciones independientes; y (ii) la inclusión de la especificidad indígena en los proyectos con enfoque general (*mainstreaming*).

En sus esfuerzos para facilitar el diálogo y apoyar la inclusión de la temática indígena, el Banco procurará abordar los siguientes componentes del desarrollo con identidad: (a) la visualización y comprensión de los retos del desarrollo indígena en los contextos rurales y urbanos; (b) el desarrollo de soluciones socialmente apropiadas para mejorar la disponibilidad y calidad de los servicios sociales para los pueblos indígenas; (c) el reconocimiento, la articulación e implementación de los derechos indígenas contemplados en las normas de derecho aplicables; (d) el apoyo a la cultura, la identidad, el idioma, las artes y técnicas tradicionales, los recursos culturales y la propiedad intelectual de los pueblos indígenas; (e) el fortalecimiento de los procesos de legalización y administración física de los territorios, las tierras y los recursos naturales tradicionalmente ocupados o aprovechados por los pueblos indígenas; (f) la promoción de mecanismos apropiados de consulta, de participación en la gestión de los recursos naturales y de participación en los beneficios de los proyectos por parte de los pueblos indígenas en cuyas tierras y territorios los proyectos se desarrollen; (g) el desarrollo de iniciativas específicas para implementar alternativas efectivas y socialmente apropiadas para mejorar el acceso de los pueblos indígenas a los mercados financieros, productivos y laborales, la asistencia técnica y las tecnologías de información; (h) el apoyo a la gobernabilidad de los pueblos indígenas; (i) el apoyo a la participación y al liderazgo por, y la protección de, las mujeres, los ancianos, los jóvenes, y los niños y a la promoción de la igualdad de derechos; y (j) el fortalecimiento de la capacidad institucional de los pueblos indígenas.

Las salvaguardias incluidas en esta política se resumen en las siguientes:

*a) Impactos adversos.* La ejecución de las obras financiadas por el Banco se hará de tal forma de evitar o mitigar los impactos adversos directos e indirectos sobre los pueblos indígenas, sus derechos o su patrimonio, individuales o colectivos, para lo cual el Banco requerirá y verificará que el proponente del proyecto: (i) realice evaluaciones para determinar la gravedad de los impactos negativos potenciales sobre los pueblos indígenas; y (ii) incluya, el diseño y la implementación de las medidas necesarias para minimizar o evitar estos impactos, así como procesos de consulta y negociación de buena fe consistentes con los mecanismos legítimos de toma de decisión de los pueblos o grupos indígenas afectados.

- 
- b) *Territorios, tierras y recursos naturales.* Las operaciones que afecten directa o indirectamente el estatus legal, la posesión o la gestión de los territorios, las tierras o los recursos naturales tradicionalmente ocupados o aprovechados por los grupos étnicos incluirán las siguientes salvaguardias: (i) respetar los derechos reconocidos de acuerdo a las normas de derecho aplicables; y (ii) incluir en los proyectos de extracción y de manejo de recursos naturales y gestión de áreas protegidas: 1) mecanismos de consulta previa para salvaguardar la integridad física, cultural y económica de los pueblos afectados y la sostenibilidad de las áreas o recursos naturales protegidas; 2) mecanismos para la participación de los pueblos en la utilización, administración y conservación de dichos recursos; 3) compensación justa por cualquier daño que puedan sufrir como resultado del proyecto; y 4) siempre que sea posible, participación en los beneficios del proyecto. El tema de territorios indígenas es un área sensible que requiere atención especial durante el diseño y la ejecución del proyecto.
- c) *Derechos indígenas.* Para todas las operaciones, el Banco tendrá en cuenta el respeto de los derechos de los pueblos y personas indígenas establecidos en las normas de derecho aplicables.
- d) *Prevención de la exclusión por motivos étnicos.* De forma general, el Banco no financiará proyectos que excluyan grupos indígenas por motivos étnicos. Sin embargo, en proyectos donde existan factores implícitos que excluyan a los pueblos o personas indígenas por motivos étnicos, estas actividades incluirán medidas como: (i) la información a los individuos y las organizaciones indígenas sobre sus derechos y sobre los mecanismos de reclamo disponibles; (ii) la diseminación, capacitación y medidas de eliminación de las barreras de acceso a beneficios, recursos y otros beneficios generados o facilitados por los proyectos; (iii) el otorgamiento a los trabajadores, empresarios y beneficiarios indígenas de la misma protección acordada por la legislación nacional a otras personas en sectores y categorías similares; y (iv) el otorgamiento de garantías de igualdad de condiciones para las propuestas presentadas por los pueblos indígenas.
- e) *Cultura, identidad, idioma y conocimientos tradicionales de los pueblos indígenas y otros grupos étnicos.* Las operaciones del Banco incluirán las medidas necesarias para salvaguardar las características socioculturales y lingüísticas particulares de los pueblos indígenas de potenciales impactos negativos, mediante procesos de consulta y negociación de buena fe para identificar los potenciales riesgos e impactos y diseñar e implementar respuestas socio culturalmente apropiadas. Respecto a este punto es importante tener en cuenta que las características étnicas de una población no siempre son evidentes u oficialmente reconocidas, por lo cual es necesario contar con profesionales calificados que realicen estudios que incluyan visitas al terreno durante la elaboración de los estudios sociales.
- f) *Pueblos indígenas transfronterizos.* En proyectos regionales, de dos o más países, o en áreas de frontera con presencia de pueblos indígenas, el Banco adoptará las medidas necesarias para que sus proyectos no afecten adversamente a los pueblos transfronterizos (procesos de consulta y negociación de buena fe, programas de seguridad jurídica y control territorial, y otros programas culturalmente adecuados).

---

g) *Pueblos indígenas no contactados*. El Banco sólo financiará proyectos que respeten el derecho de los pueblos no contactados (también denominados “pueblos en aislamiento voluntario”) de permanecer en dicha condición y vivir libremente de acuerdo a su cultura, teniendo presente su especial vulnerabilidad y la imposibilidad de aplicar mecanismos de consulta previa y negociación con relación a ellos. Para este efecto se incluirán en los proyectos las medidas socioculturalmente adecuadas para reconocer, respetar y proteger sus tierras y territorios, medio ambiente, salud y cultura; y evitar cualquier contacto con ellos como consecuencia del proyecto.

## **6.2 Políticas del BM**

A continuación se describen los escenarios comunes que las activan las políticas operacionales del BM y sus directrices:

### **6.2.1 Evaluación Ambiental (OP 4.01)<sup>38</sup>**

El Banco exige que todos los proyectos propuestos para obtener financiamiento del Banco se sometan a una evaluación ambiental (EA) con el fin de garantizar su solidez y sostenibilidad ambiental, y mejorar así el proceso de toma de decisiones. Así pues en aquellos proyectos donde se prevea la afectación temporal o permanente del entorno natural o social, a través de impactos directos, indirectos o acumulativos, se requerirá de EIAs, PMAs, AAs, EAEs, o los que corresponda de acuerdo a la legislación vigente. De modo que permitan asegurar la sostenibilidad ambiental del proyecto. La profundidad del análisis es función del nivel de riesgo ambiental.

El Banco se encarga de realizar estudios ambientales preliminares respecto de cada proyecto propuesto, para determinar el alcance y el tipo de EA que sean adecuados. El Banco clasifica el proyecto propuesto en una de cuatro categorías, según el tipo, ubicación, sensibilidad y escala del proyecto, así como la naturaleza y magnitud de sus posibles impactos ambientales.

*Categoría A:* si es probable que tenga importantes impactos ambientales negativos que sean de índole delicada, diversa o sin precedentes. Se examinan los posibles impactos ambientales negativos y positivos, se comparan con aquellos producidos por las alternativas factibles (incluida la situación "sin proyecto") y se recomiendan las medidas necesarias para prevenir, reducir al mínimo, mitigar o compensar las repercusiones adversas y mejorar el desempeño desde el punto de vista ambiental.

*Categoría B:* si sus posibles repercusiones ambientales en las poblaciones humanas o en zonas de importancia ecológica o entre las que se incluyen humedales, bosques, pastizales y otros hábitats naturales o son menos adversas que aquellas de los proyectos de la categoría A. Los impactos son reversibles, y en la mayoría de los casos pueden adoptarse medidas de mitigación con mayor facilidad.

---

<sup>38</sup> <http://www.bicusa.org/wp-content/uploads/2013/08/OP4.01Spanish.pdf>

---

*Categoría C:* si es probable que tenga impactos ambientales adversos mínimos o nulos. Más allá del estudio ambiental preliminar. No requiere ninguna medida ulterior en materia de EA.

*Categoría IF:* si implica la inversión de fondos del Banco a través de un intermediario financiero en subproyectos que puedan tener repercusiones ambientales adversas.

En el caso de los préstamos para inversiones sectoriales, durante la preparación de cada subproyecto propuesto, la entidad coordinadora o institución responsable de ejecutar el proyecto realiza la EA pertinente de acuerdo con los requisitos tanto del país como de esta política. El Banco evalúa inicialmente y, si es necesario, incluye en el préstamo componentes que permitan fortalecer la capacidad de la entidad coordinadora o institución de ejecución.

Durante la ejecución del proyecto, el prestatario informa sobre a) el cumplimiento de las medidas acordadas con el Banco según las conclusiones y resultados de la EA, incluida la aplicación de un plan de ordenación ambiental, tal como se haya expuesto en los documentos del proyecto; b) la situación actual de las medidas de mitigación, y c) las conclusiones de los programas de seguimiento. El Banco basa la supervisión de los aspectos ambientales del proyecto en las conclusiones y recomendaciones de la EA, con inclusión de las medidas expuestas en los acuerdos legales, en un plan de ordenación ambiental y en otros documentos del proyecto.

### **6.2.2 Hábitats Naturales (OP 4.04)<sup>39</sup>**

El Banco promueve y apoya la conservación de los hábitats naturales y un mejor aprovechamiento del suelo mediante el financiamiento de proyectos dirigidos a integrar, en las políticas de desarrollo nacional y regional, la conservación de los hábitats naturales y el mantenimiento de las funciones ecológicas que estos cumplen. Además, el Banco fomenta la rehabilitación de los hábitats naturales degradados. Esta política se aplica a los subproyectos inscritos en préstamos sectoriales y préstamos a intermediarios financieros. Asimismo, el Banco espera que el prestatario tenga en cuenta los puntos de vista, las funciones y los derechos de los grupos involucrados, incluidas las organizaciones no gubernamentales y las comunidades locales, que se vean afectadas por proyectos financiados por el Banco y que estén relacionados con hábitats naturales, y que promueva su participación en la planificación, el diseño, la ejecución, el seguimiento y la evaluación de tales proyectos.

### **6.2.3 Recursos Culturales Físicos (OP 4.11)**

Cuando el proyecto pone en riesgo el patrimonio cultural o histórico del país, es necesario programar acciones de protección. En este sentido requerirá de un Plan de Protección del Patrimonio Cultural y Físico.

### **6.2.4 Reasentamiento Involuntario (OP 4.12)<sup>40</sup>**

Cuando por su localización un proyecto requiera la adquisición de predios, el prestatario deberá presentar evidencias de la compra de cada uno de los lotes. Asimismo, cuando

---

<sup>39</sup> <http://www.bicusa.org/wp-content/uploads/2013/08/OP4.04Spanish.pdf>

<sup>40</sup> <http://siteresources.worldbank.org/OPSMANUAL/Resources/210384-1170795590012/OP412Spanish.pdf>

---

sea inevitable el impacto por desplazamiento, el prestatario debe elaborar un Plan de Reasentamiento acorde con los contenidos del Marco de Política. En el caso de que sea necesario desplazar menos de 200 personas se preparará un Plan abreviado de reasentamiento. Estos Planes deben incluir un programa de divulgación y medidas que garanticen que las personas desplazadas podrán restituir los anteriores niveles de vida.

### **6.2.5 Pueblos Indígenas (OP 4.10)<sup>41</sup>**

Todo proyecto financiado por el BM que afecta a los pueblos indígenas, requerirá un proceso de “consulta libre, previa e informada”. El BM determina si los pueblos indígenas viven en o cerca del área del proyecto, o si el proyecto afecta a las tierras que tradicionalmente han sido propiedad de, utilizadas u ocupadas por pueblos indígenas. El prestatario está obligado a realizar una Evaluación Social previo al comienzo del proyecto, para determinar cómo afectaría el proyecto a los pueblos indígenas y a sus tierras, y si los pueblos indígenas apoyan el proyecto. Asimismo, está obligado a preparar, en consulta con los pueblos indígenas, un Plan para los Pueblos Indígenas para asegurar que (a) los pueblos indígenas afectados reciban beneficios sociales y económicos culturalmente apropiados y que (b) los efectos negativos sean evitados, minimizados, mitigados o compensados.

### **6.2.6 Género y Desarrollo (OP 4.20)**

Esta política contribuye a la misión del Banco de aliviar la pobreza, emprender el desarrollo sostenible y la prosperidad compartida, al asegurar que el proceso de desarrollo respeta plenamente la dignidad, los derechos humanos, las economías y las culturas de todo individuo, sin importar su género y orientación sexual, identidad o expresión de género (SOGIE, por sus siglas en inglés).

El Banco reconoce que las desigualdades de género y las diferencias en SOGIE exponen a individuos a distintos tipos de riesgos y niveles de impactos de los proyectos de desarrollo, especialmente en las áreas de salud, educación, trabajo, agua y acceso a y control de los recursos. Siendo grupos sociales con marcadas perspectivas, necesidades y preferencias, las mujeres, niñas y minorías sexuales y de género frecuentemente son entre los segmentos más marginados y vulnerables de la población, debido a las inequidades culturales y estructurales. Como consecuencia, su condición económica, social y legal, a menudo limita su habilidad de plena y eficazmente participar en y beneficiarse del desarrollo. Al mismo tiempo, el Banco reconoce que dichos grupos marginados juegan un rol fundamental en el desarrollo sostenible e incluyente.

Los proyectos financiados por el Banco, deben ser diseñados para evitar los impactos negativos en las mujeres, niñas y minorías sexuales y de género, promover la igualdad de género y de SOGIE y asegurar que las mujeres, niñas y minorías sexuales y de género reciben los beneficios económicos de los proyectos de manera igual que los beneficios recibidos por los otros miembros de la comunidad.

---

<sup>41</sup><http://siteresources.worldbank.org/OPSMANUAL/Resources/210384-1170795590012/OP4.10.July1.2005.Spanish.pdf>

---

### **6.2.7 Bosques (OP 4.36)<sup>42</sup>**

En los casos en que las estrategias de asistencia al país pueden tener impactos significativos en los bosques, el Banco incorpora medidas que tengan en cuenta esos impactos. El Banco no financia proyectos que puedan implicar una significativa conversión o degradación de hábitats naturales críticos, incluyendo la conversión de hábitats naturales críticos a plantaciones o la explotación comercial. La conversión significativa de hábitats que no son críticos está permitida si no existe ninguna alternativa viable y si un análisis demuestra que los beneficios del proyecto superan los costes. El BM no financia proyectos que contravienen las leyes ambientales internacionales relevantes.

---

<sup>42</sup> <http://www.bicusa.org/wp-content/uploads/2013/08/OP4.36Spanish.pdf>

---

## 7. METODOLOGÍA Y PROCEDIMIENTOS DEL MGAS DEL PATS

En esta sección se presentan el flujo que deberán seguir los proyectos del Programa y cómo este flujo interconecta con otras instituciones del estado. Bajo este flujo se entenderá los arreglos institucionales y requerimientos de acuerdos para que el ciclo de los proyectos se realice en tiempos apropiados y no tenga cuellos de botella y como consecuencia el programa sufra retrasos.

Las herramientas de gestión ambiental y social que se utilizarán para el seguimiento del Programa, constituyen el conjunto de mecanismos que contribuyen a identificar los impactos y tomar decisiones sobre la viabilidad ambiental de los proyectos. Algunas de estas herramientas son las determinadas por la autoridad ambiental y el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Los Instrumentos de Gestión Ambiental IG, que se utilizan a nivel nacional son: Estudios de Impacto Ambiental Detallados y SemiDetallados (EIAd, EIAsd) y las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA), dependiendo del nivel de las características del proyecto y la magnitud de los impactos que podrían producir al medio como consecuencia de la ejecución de los proyectos del Programa.

La clasificación de los proyectos según el riesgo ambiental, se realiza con la Evaluación Ambiental Preliminar, de acuerdo al anexo 04.

### 7.1 Los proyectos de Programa

El Programa conlleva obras de:

**Rehabilitación:** Son obras destinadas a recuperar las condiciones y especificaciones del nivel de servicio original de una obra de infraestructura vial existente dentro de su derecho de vía. Las tareas de rehabilitación pueden ocasionalmente incluir pequeñas rectificaciones geométricas y el manejo de zonas inestables. Este tipo de proyectos comprende: construcción de obras de drenaje, reconstrucción de base o sub-base, reconstitución o afirmado de la capa de rodadura, y obras de estabilización (muros de contención y otras estructuras), entre las más comunes;

**Mejoramiento:** Son cambios de las especificaciones de la vía o del tipo de rodadura (de grava a asfalto, por ejemplo) para mejorar su transitabilidad. La mayoría de los trabajos se efectúan ya sea sobre la carretera existente o dentro de su derecho de vía. A veces implica la adquisición de tierras en áreas restringidas. Dentro de las obras a efectuarse se incluyen: ampliación de bermas (banquinas, espaldones, hombreras, hombros, bermas o *shoulders*); mejoramiento de curvas; cambios de superficies de rodadura; adición de nuevos carriles en zonas de pendiente, entre otras;

**Mantenimiento:** Se refiere a una serie de acciones que se ejecutan en una vía existente para mantenerla en sus condiciones de funcionamiento. El mantenimiento rutinario se atañe a la conservación continua (a intervalos menores de un año) de las zonas laterales y a intervenciones de emergencia de la calzada, con el fin mantener las condiciones óptimas para la transitabilidad en la vía (limpieza de derrumbes, desbroce, limpieza o reposición de las estructuras de drenaje, reparación de baches en los pavimentos,

perfilado y compactación de la superficie, limpieza y reparación de la señalización). El mantenimiento periódico se refiere a obras programadas con intervalos variables de tiempo destinadas a mantener las condiciones y especificaciones del nivel de servicio original, y puede incluir la reconformación y recuperación de la calzada, la limpieza y reconstrucción de cunetas, la escarificación del material de afirmado existente, la extensión y compactación de material para recuperación de los espesores del afirmado inicial, y la reposición de pavimento en algunos sectores, entre otros.

Asimismo, los proyectos contemplan la red Terciaria o caminos vecinales, las cuales usualmente están bajo la responsabilidad de la administración local (entes municipales), son en general de tierra, algunas empedradas o con pavimento articulado, obras de arte como cunetas, badenes, alcantarillas, bajo volumen de tráfico y con derechos de vía angostos (8 metros del eje de la vía).

Las obras tendrán un total de 5,000.00 Kilómetros de mantenimiento, que se desarrollarán de acuerdo a lo indicado en el ítem 2.4.2 del documento. 2200 km, se desarrollará mantenimiento rutinario y 2800 km mantenimiento periódico y rutinario.

Estas actividades serán desarrolladas por los IVPs y los Gobiernos locales (Dirección o infraestructura o IVP) serán encargados de realizar los expedientes.

**Cuadro 12. Costos por componente**

Componentes	Meta Física	Costo Total (US\$)	Estructura %	Presupuesto por Fuente (US\$)		
				BID	BM	GOB
<b>Componente 1: Infraestructura vial vecinal para la Integración e Inclusión Social</b>	<b>2,200Km</b>	<b>405,730,000</b>	<b>68%</b>	<b>35,000,000</b>	<b>35,000,000</b>	<b>335,730,000</b>
Subcomponente 1: Infraestructura para la Inclusión Social	1,100Km	169,670,000	28%	27,724,844	27,724,844	114,220,313
Subcomponente 2: Integración a los Corredores Logísticos	1,100Km	236,060,000	39%	7,275,156	7,275,156	221,509,688
<b>Componente 2: Mantenimiento</b>	<b>5,000Km</b>	<b>151,880,750</b>	<b>25%</b>	<b>10,000,000</b>	<b>10,000,000</b>	<b>131,880,750</b>
<b>Componente 3: Gestión Vial Descentralizada</b>	<b>Glb</b>	<b>26,689,250</b>	<b>4%</b>	<b>4,650,000</b>	<b>4,650,000</b>	<b>17,389,250</b>
<b>Componente 4: Gestión del Programa</b>	<b>Glb</b>	<b>15,700,000</b>	<b>3%</b>	<b>350,000</b>	<b>350,000</b>	<b>15,000,000</b>
Gestión Administrativa		15,000,000	-	-	-	15,000,000
Auditoria externa		700,000	-	350,000	350,000	-
<b>TOTAL</b>		<b>600,000,000</b>	<b>100%</b>	<b>50,000,000</b>	<b>50,000,000</b>	<b>500,000,000</b>

Fuente: PVD

De acuerdo a la Ley del SEIA N° 27446, se requiere una clasificación para la determinación de la categoría ambiental del proyecto. La clasificación de los proyectos de Infraestructura vial que se desarrollarán bajo el Programa, se determinará en cada proyecto, depende directamente de los impactos y del contexto socioambiental del lugar donde se ubique cada proyecto en particular. La EVAP (anexo 04), determinará esa clasificación y de acuerdo a las características ambientales reconocidas. Esta

---

clasificación podría determinar la implementación de una herramienta de gestión ambiental:

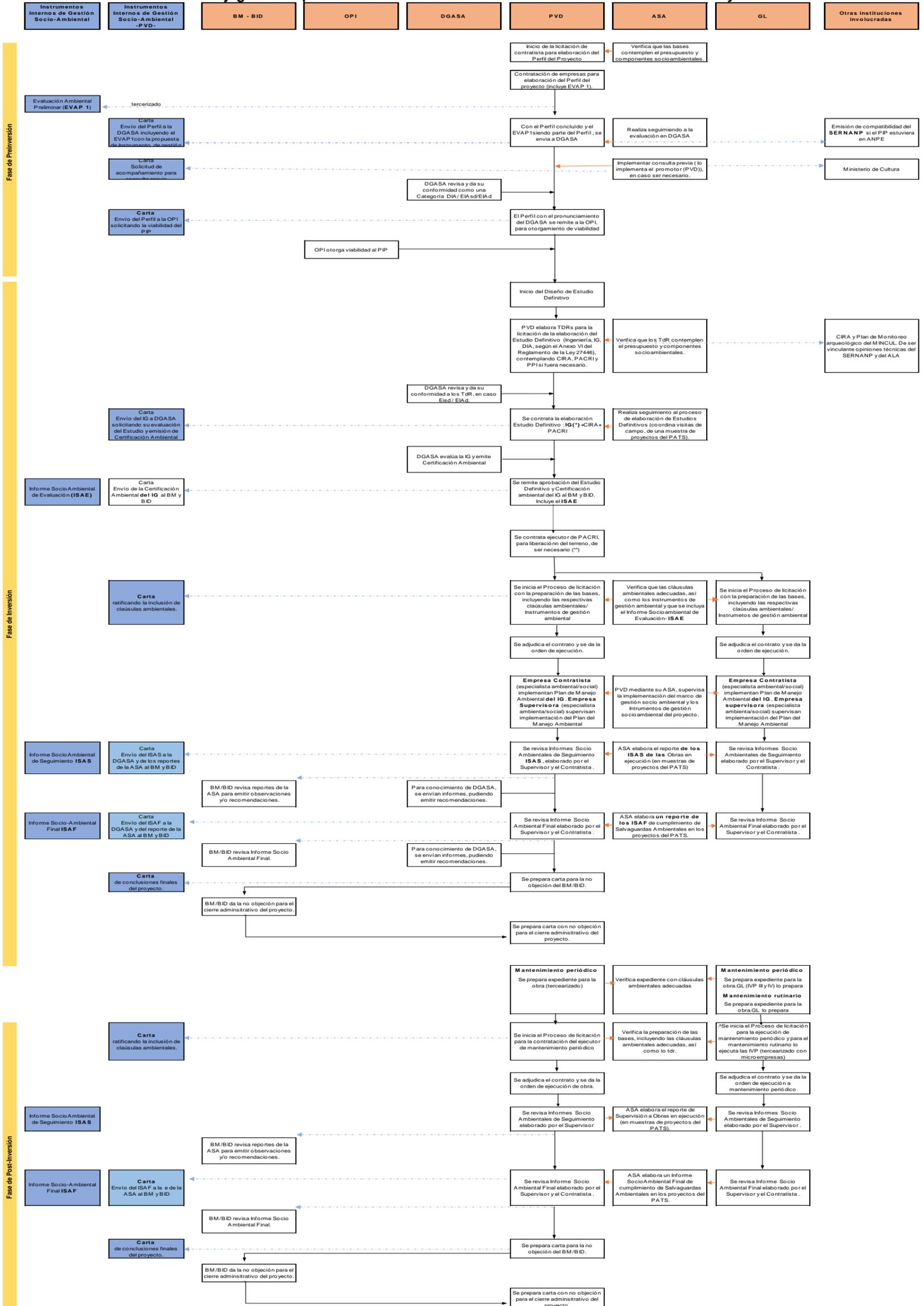
- a. Declaración de Impacto Ambiental (DIA)
- b. Estudio de Impacto Ambiental (EIASd)
- c. Estudio de Impacto Ambiental (EIAd)

## **7.2 Procedimientos e instrumentos del MGSA**

Se ha identificado el procedimiento a seguir para la obtención de las respectivas licencias ambientales y su ejecución. A continuación, en la Gráfica 4 se ilustra el flujo de dichos procesos de acuerdo a la normatividad vigente actual (julio 2015).

Se ha aprobado que los EIAd, sean de competencia del SENACE de acuerdo a la Ley 30327, recientemente aprobada en mayo de 2015. Dicha Ley será factible en cuanto se realice la transferencia de competencia por parte de los sectores, que para los proyectos de transporte será realizada en el cuarto trimestre del presente año, siendo entonces competencia del SENACE la aprobación de los EIAd. Dicha Ley también contempla que, dos años luego de transferidas las funciones sectoriales al SENACE, procederá también a emitir las licencias ambientales para los EIASd; hasta entonces, sigue siendo competencia de DGASA; frente a este panorama, se prevé un flujograma el cual debe ser evaluado cuando la iniciativa entre en vigor (ver Anexo 02).

**Gráfico 4. Flujograma de procedimientos de la Gestión Socio Ambiental en el ciclo de Proyectos PATS**



**NOTAS:**

(\*) IG: Instrumento de Gestión Ambiental de acuerdo al SEIA: DIA, EIA sd, EIA d

(\*\*) En caso el proyecto requiera liberación del terreno, es necesario ejecutar primero el PACRI en caso así lo haya determinado el Instrumento de gestión ambiental (IG)

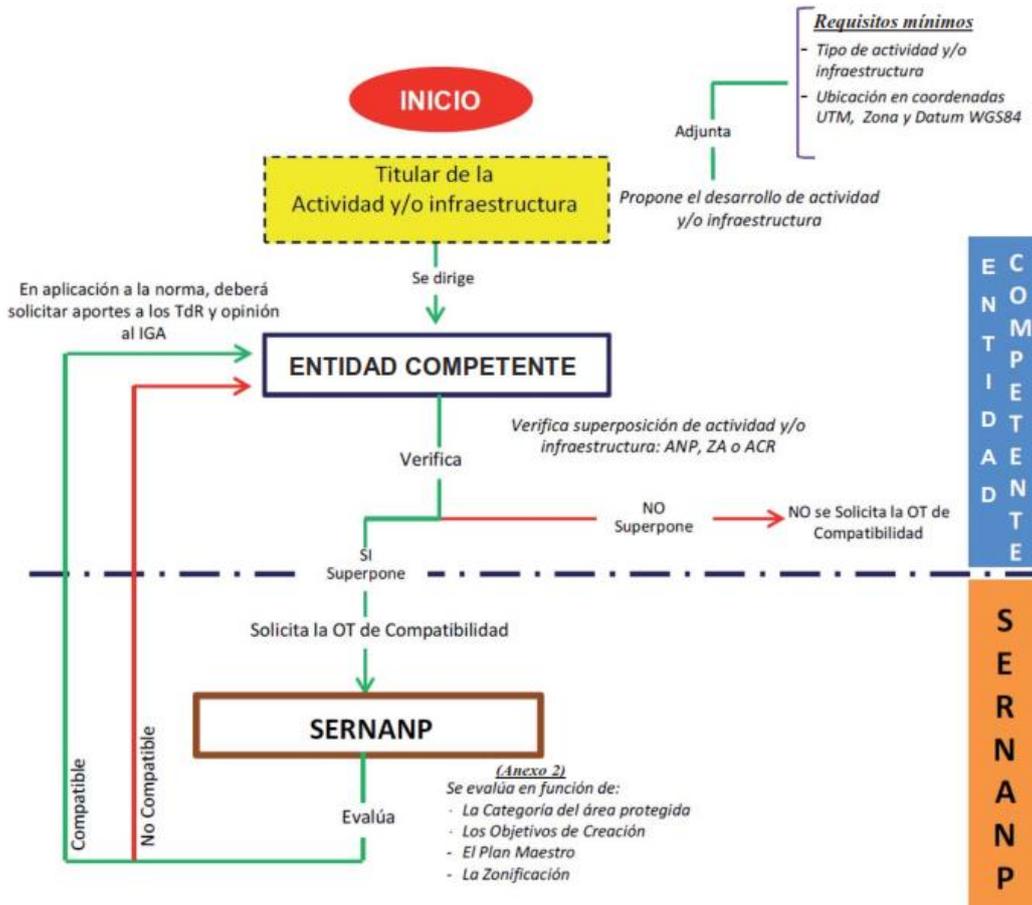
De acuerdo a la Ley 30327, aprobada en mayo del 2015, la evaluación y certificación de EIA y EIA d serán competencia del SENACE, sin embargo esto debe oficializarse a partir del último trimestre de 2015, de acuerdo a lo estipulado en dicha ley.

Se tiene previsto que, en el marco del proceso de descentralización, una vez se oficialicen el traspaso de las competencias de los sectores a los gobiernos locales y regionales; estos últimos sean quienes entreguen los certificados ambientales en el caso de DIA.

Mantenimiento periódico, en post inversión, es una actividad, un gasto por ello no se entiende como una inversión pública y no pasan a la auto ridad ambiental.

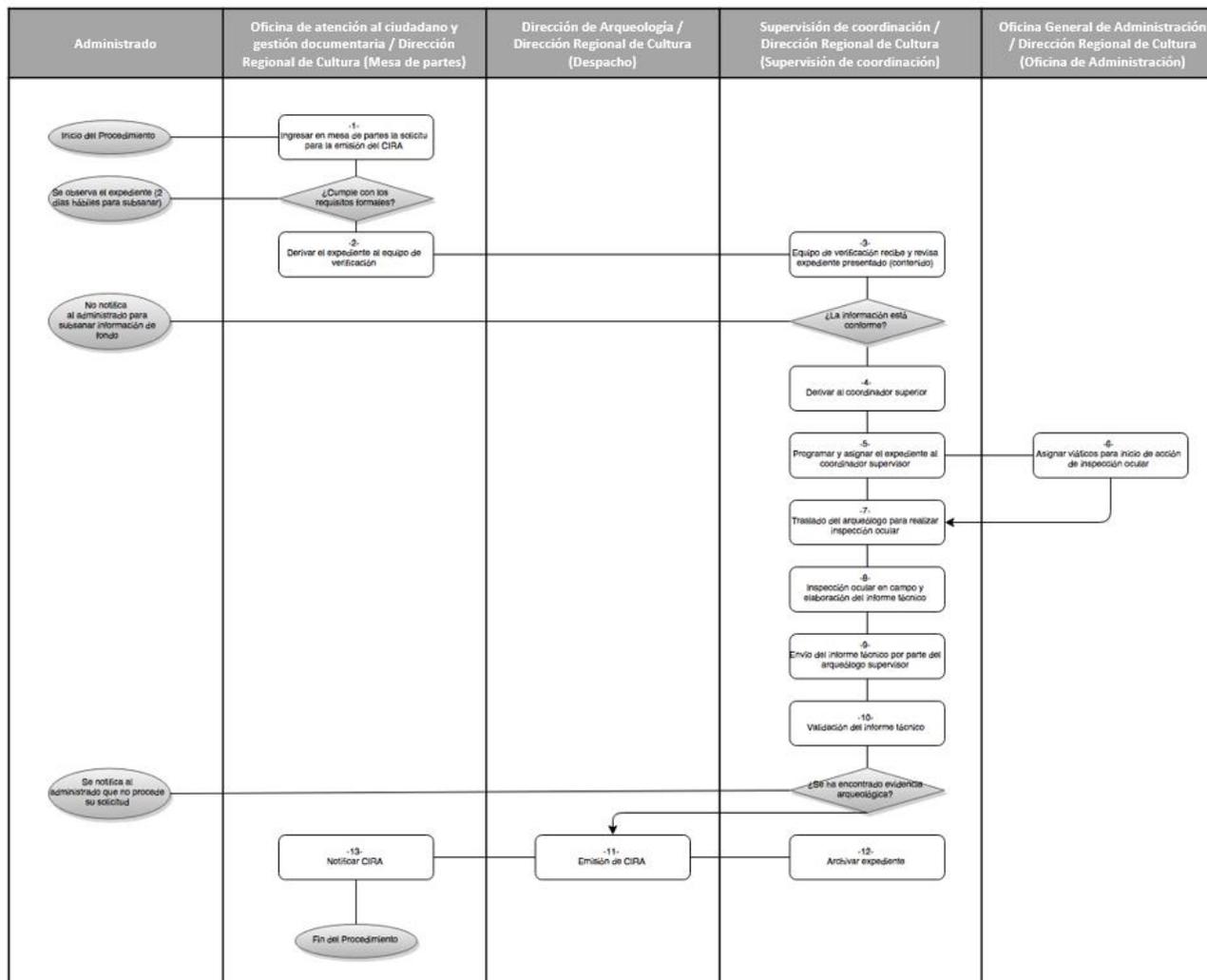
Es importante destacar que si se requieren de otras autorizaciones el PVD/GL deberán realizar las acciones para solicitarlas. Se presenta a continuación los flujos para las principales autorizaciones requeridas en este tipo de proyectos. Se debe tener en cuenta que el CIRA es para aquellas áreas nuevas por uso de nuevas canteras, nuevas áreas por rehabilitación o mejoramiento. El Plan de monitoreo arqueológico, es el documento solicitado durante la obra, tal como se menciona en el ítem 4.1.1 del presente documento.

**Gráfico 5. Diagrama de flujo – Emisión de Compatibilidad SERNANP**



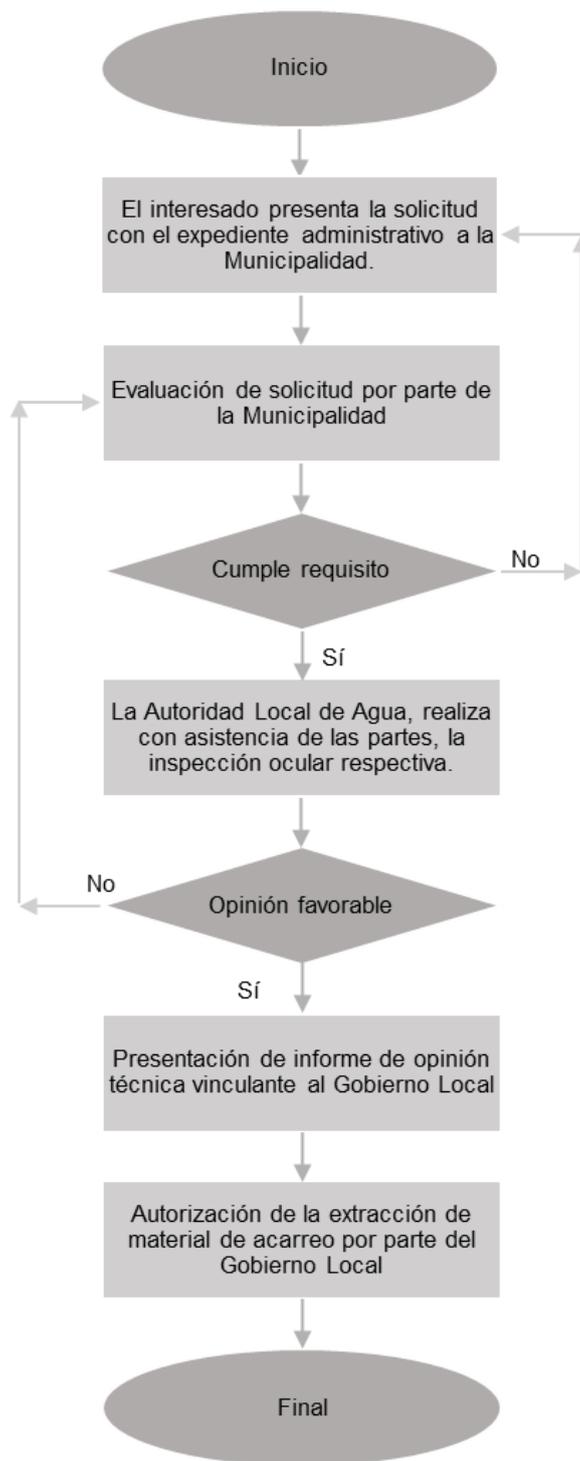
Fuente: Resolución Presidencial N° 57-2014-SERNANP

Gráfico 6. Diagrama de flujo – Emisión CIRA



Fuente: Directiva 001-2013- VMPVIV/Ministerio de Cultura

**Gráfico 7. Flujograma para la explotación de material de acarreo en cauces naturales – Autoridad Local de Aguas**



*Fuente: R.J. 423-2011-ANA, Ministerio de Agricultura*

En el Anexo 03 se presentan los requerimientos mínimos que solicitan las diferentes instituciones para otorgamiento de autorizaciones.

---

En caso los proyectos del PATS requieran estas autorizaciones, PVD/GL deben gestionar junto con los consultores contratados para la elaboración de los IG, el otorgamiento de todas las autorizaciones.

Es importante que PVD/GL y los consultores encargados de la elaboración del EVAP y de los IG, tengan en cuenta para cada proyecto la Zonificación Ecológica Económica, planes regionales y todo lo indicado en el capítulo 3 del presente documento.

### **7.2.1 Descripción de las principales acciones en el Marco de Gestión Ambiental y Social**

Se presenta a continuación la descripción del flujo, de acuerdo a la normatividad legal ambiental vigente (julio 2015). Si durante la ejecución del PATS se requiere la participación del SENACE deberán guiarse del anexo 02.

#### **Fase Pre-Inversión.-**

- **Clasificación de los proyectos**

Todo proyecto de Inversión Pública (PIP) para ser declarado viable con estudio a nivel de perfil, debe contar con la evaluación preliminar (EVAP1) para la categorización de proyectos de inversión de acuerdo al riesgo ambiental. PVD remite el EVAP1 desarrollado por la empresa consultora a la DGASA, para su revisión.

De acuerdo a los requerimientos del proyecto, se deberá desarrollar otros instrumentos de gestión socio-ambiental como los Planes de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) o Relacionamiento con Pueblos Indígenas, considerar principalmente la consulta previa. En caso requerirse deberá tener en cuenta los Marcos de la Política de Reasentamiento Involuntario y el Marco de Relacionamiento con Pueblos Indígenas.

Una vez definido el tipo de estudios requeridos por la DGASA, el Programa prepara Términos de Referencia de los estudios y los envía al PVD para iniciar el respectivo proceso para la contratación de las empresas consultoras que desarrollarán los IG, de acuerdo a lo determinado por la DGASA.

#### **Fase Inversión**

- **Desarrollo de los Estudios requeridos**

Para la elaboración de los IG requeridos, estos son realizados por el PATS, mediante la tercerización de dichos servicios. Para eso, se realiza un proceso de licitación pública. Una vez realizados los estudios, estos tienen dos vías a seguir para la obtención del certificado ambiental:

**EIAd.** De tratarse de proyectos de Categoría III, aquellos que requieran un Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIAd), serán derivados para la evaluación por parte de DGASA. Se deriva al SENACE, en cuanto se culmine la etapa de transferencia de competencias, mientras tanto, continuarán siendo evaluados por DGASA. El formato a utilizarse es Anexo IV del Reglamento SEIA.

**EIAsd.** De tratarse de proyectos de Categoría II, aquellos que requieran un Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIAsd), serán derivados para la evaluación por parte de DGASA. Se deriva al SENACE, de acuerdo a ley, luego

---

de dos años de la transferencia de competencias de la DGASA a SENACE, mientras tanto, continuarán siendo evaluados por DGASA. El formato a utilizarse es Anexo III del Reglamento SEIA.

**DIA.** En el caso de proyectos de Categoría I, que requieran una Declaración de Impacto Ambiental (DIA), estos serán evaluados por la DGASA. Si DGASA aprueba un EVAP categorizándolo como DIA, será dicho documento considerado como la DIA. De lo contrario, tendría que utilizar el Formato de Estudio del Anexo VI del Reglamento SEIA.

**Si el EVAP indica que podría existir reasentamiento o compensación (PACRI), este deberá ser desarrollado e implementado y, se inicia un proceso de licitación. Ningún proyecto se inicia si no se cuenta con la Disponibilidad del terreno, el cual debe ser conseguido por la empresa contratista encargada de la implementación del PACRI. Deberá considerarse el Marco de la Política de Reasentamiento Involuntario**

**Si el EVAP determina que dentro del área del proyecto, involucra a un pueblo indígena, deberá considerar la implementación del Marco de Relacionamiento con Pueblos Indígenas. Así mismo considerar la consulta previa que de acuerdo a ley se debe desarrollar.**

- **Convenio con Gobiernos Locales:**  
El 50% de los proyectos a ejecutarse, de carácter de inclusión social, serán gestionados directamente por los GL; para esto, PVD realizará un convenio con los GL donde se establecerán los mecanismos de elaboración de informes (planteados en el MGAS).
- **Contratación para ejecución de obra:**  
PVD, una vez aprobados los expedientes técnicos y firmados los convenios con los GL, se inicia la fase de remisión a los municipios para la preparación de las bases de licitación. El PATS elabora las cláusulas ambientales de los proyectos que gestionará directamente, los GL harán lo propio para licitar la ejecución de los proyectos; sin embargo, el ASA podrá verificar que en las bases de licitación, y posteriormente en el contrato para la ejecución de obras, se incluyan las respectivas cláusulas ambientales y sociales. El PVD/GL procede a la formalización del respectivo contrato para la ejecución de las obras.
- **Ejecución de la obra y Supervisión:**  
PVD/GL hacen seguimiento a la ejecución de las obras. DGASA es la encargada de velar por el buen desarrollo de los proyectos. ASA se encargará de monitoreo y verificación de la buena marcha socio ambiental de proyectos.

La frecuencia de visitas del ASA, está en función del nivel de riesgo socio-ambiental de cada proyecto; es decir, proyectos con mayor nivel de riesgo socio-ambiental, requerirá más visitas para velar por la correcta aplicación de las disposiciones o acciones socio-ambientales determinadas en los respectivos estudios.

Los informes de supervisión, realizados por la empresa supervisora (contratada por PVD/GL mediante tercerización), son enviados a la DGASA para su

---

conocimiento. En el caso de que estas lo consideren necesario, podrán realizar recomendaciones.

- **Cierre Administrativo:**

Una vez ejecutadas las obras y previo a la entrega formal del proyecto, PVD prepara un dictamen con la conformidad para el cierre administrativo de las obras. En este dictamen se confirma la ejecución de las acciones y medidas socio-ambientales contempladas en los respectivos estudios y planes de manejo ambiental y social;

PVD envía una carta al Banco Mundial para recibir la no objeción del cierre del proyecto, y una vez obtenida su respuesta favorable, se ordena el cierre administrativo del proyecto.

### **Fase de Post-Inversión**

La Fase de post-inversión comprende el mantenimiento rutinario y periódico de los caminos vecinales. Durante el mantenimiento rutinario, se implementan las buenas prácticas ambientales y esta actividad es desarrollada por los GL, por las IVP que mediante empresas locales realizaran las acciones.

Para el mantenimiento periódico, se deberá elaborar el expediente técnico de mantenimiento periódico. PVD se encargará de la elaboración del expediente y ejecución de manera tercerizada (incluye a los proyectos de áreas de GL con IVP I y II). Los GL que cuenten con IVP nivel III y IV, realizarán el expediente y la ejecución mediante IVP. Los expedientes de obra cuentan con el correspondiente plan de manejo ambiental.

- **Ejecución de la obra y Supervisión:**

PVD/GL hacen seguimiento a la ejecución de las obras, y entendiendo al mantenimiento como actividad y no una inversión se ha determinado que el ASA se encargue de la supervisión de buena marcha de proyectos. Cabe mencionar que los estudios definitivos de estas actividades cuentan con un acápite ambiental y social, que incluye salud y seguridad ocupacional que los contratistas de obra deben cumplir.

La frecuencia de visitas está en función del nivel de riesgo socio-ambiental de cada actividad de mantenimiento; es decir, si se establece una actividad de mantenimiento periódico, que hace uso de maquinarias y por tanto podría acarrear mayor nivel de riesgo socio-ambiental, requerirá más visitas para velar por la correcta aplicación de las disposiciones o acciones socio-ambientales determinadas en los respectivos estudios.

Los informes de supervisión son enviados al BM/BID para conocimiento.

- **Cierre Administrativo:**

Una vez ejecutadas las obras y previo a la entrega formal del proyecto, PVD prepara un dictamen con la conformidad para el cierre administrativo de las obras. En este dictamen se confirma la ejecución de las acciones y medidas

---

socio-ambientales contempladas en los respectivos estudios y planes de manejo ambiental y social;

PVD envía una carta al Banco Mundial y BID para recibir la no objeción del cierre del proyecto, y una vez obtenida su respuesta favorable, se ordena el cierre administrativo del proyecto.

## **7.2.2 Verificación del MGAS**

### **Verificación de cumplimiento del flujo y expedientes completos.-**

Esta supervisión se refiere al cumplimiento del flujo (ciclo) de cada uno de los proyectos. Todos los involucrados en el PATS deben reconocer el flujo de acción socioambiental. Los expedientes finales que lleguen a los contratistas deberán haber sido emitidos con certificación ambiental por parte de la autoridad ambiental competente y tener las autorizaciones de ley necesarias requeridas de acuerdo al proyecto. Si bien esta tarea es parte del encargado de emitir el expediente final completo al contratista de obra y supervisor (PVD/GL, dependiendo del proyecto), el Área Socio Ambiental (ASA) del PVD deberá realizar una verificación que todos los insumos y/o instrumentos ambientales para la ejecución de obra estén comprendidos en el expediente técnico. El equipo del ASA se encargará de:

- La verificación del cumplimiento de los procedimientos y aplicación de los instrumentos de gestión ambiental y social descritos en este MGAS, así como en los marcos del Política de Reasentamiento Involuntario y el de Relacionamiento de Pueblos Indígenas.
- Supervisión y verificación de acciones ambientales determinadas dentro del MGAS para cumplimiento de salvaguardas de los bancos (BID y BM).
- Verificación de las bases para la contratación del encargado de realizar el perfil del proyecto contemplen presupuesto para el desarrollo del componente socioambiental.
- Verificación de los TdR para la contratación de los consultores que realicen los IG sean explícitos y contemplen presupuesto para IG+CIRA y otros de ser necesario.
- Verificación de los TdR para contratación de los consultores que elaboren e implementen el PACRI sean explícito y contemplen presupuesto correcto. MPRI
- Realizar el seguimiento a la evaluación de los diferentes instrumentos de los proyectos en la DGASA: EVAP1, y la evaluación de EIASd y EIAd.
- Verificar los IG, ISAE y las cláusulas ambientales en proyectos de mantenimiento, en las bases para la licitación de ejecutor de obra y supervisor de obra. De ser necesario otras autorizaciones y que en el área se haya implementado correctamente el PACRI.
- Verificar acciones y planes en caso la obra conlleve impactos a pueblos indígenas. MRPI

### **Verificación interna de ejecución de obra.-**

Esta verificación estará a cargo de la empresa encargada de la supervisión de la obra. El contratista de la supervisión, se encargará de observar que el contratista de la ejecución de obra realice lo indicado en el Plan de Manejo Ambiental de los IG. Los informes de

---

supervisión de obra, deberán enviarse a la autoridad ambiental DGASA y también al PVD, con el fin de conocer el avance ambiental y la eficiencia en la ejecución de las acciones del PMA de acuerdo al IG aprobado por la DGASA.

El Informe de supervisión dependerá de las características y determinación de acciones en el PMA del IG, sin embargo puede contener como información mínima la presentada en el Informe de Seguimiento ISAS que se presenta en el anexo 08, acompañado de fotos y material ilustrativo<sup>43</sup>. Cabe destacar que lo presentado en el anexo no son espacios fijos y que dependerá mucho de lo expuesto en el IG, la finalidad del informe es presentar el avance de lo ejecutado en los ítems ambientales y sociales de acuerdo a los compromisos estipulados en el IG.

#### **Verificación externa de ejecución de obra.-**

La supervisión externa, estará a cargo del **ASA**. Esta estará compuesta por tres consultores: especialista ambiental, especialista en temas indígenas, especialista en temas de reasentamiento involuntario. Este equipo será encargado de:

- Verificación del cumplimiento de los Planes de Manejo Ambiental de los IG, por parte de los contratistas de obras y de los ISAS de los contratistas supervisores.
- Fortalecimiento de capacidades y coordinación para el fortalecimiento, tanto interno como de las instituciones involucradas para la efectiva y oportuna implementación del MGAS a los proyectos del PATS.
- Elaboración del reporte de seguimiento de obra en ejecución de los proyectos visitados por el ASA (muestra de proyectos de rehabilitación, mejoramiento o mantenimiento).
- Elaboración de Informe de Seguimiento ambiental Final de cumplimiento de salvaguardas (rehabilitación, mejoramiento o mantenimiento).

#### **7.2.3 Presentación de las herramientas y fichas requeridas en el MGAS**

En función de las diferentes etapas del ciclo de proyecto, se han acordado instrumentos de gestión socio-ambiental que los responsables de la gestión socio-ambiental del PATS, deberán verificar que se desarrolle e implemente: (i) Evaluación Ambiental Preliminar (EVAP); (ii) los IG: DIA/EIASd /EIAd (iii) Informe Socio-Ambiental de Evaluación (ISAE); (iv) Informe Socio-Ambiental de Seguimiento (ISAS); e (v) Informe Socio-Ambiental Final (ISAF). Los IG que son revisados y aprobados por la autoridad ambiental DGASA cuenta con los siguientes tiempos de aprobación:

---

<sup>43</sup> En Caso el PVD-ASA lo determine y el IG sea un EIAd, podría considerarse el formato establecido por DGASA para los Informes de supervisión ambiental de carreteras.

**Cuadro 13. Plazos de aprobación de Instrumentos de gestión**

Instrumento	Periodo de evaluación
Clasificación (EVAP1)	20 días hábiles, a partir de su presentación
Declaración de Impacto Ambiental (DIA)	Corresponde al EVAP
Estudio de Impacto Ambiental Semidesarrollado (EIAsd)	90 días hábiles, a partir del día siguiente de admitida la solicitud del Certificado Ambiental.
Estudio de Impacto Ambiental Desarrollado (EIAd)	120 días hábiles, a partir del día siguiente de admitida la solicitud del Certificado Ambiental.
Opiniones técnicas	SERNANP (30 días hábiles) ANA (30 días hábiles)

A continuación se presentan cada uno de estos instrumentos internos:

### 7.2.3.1 Evaluación Ambiental Preliminar1 (EVAP1)

Los proyectos de Inversión Pública (PIP) o de Capital Mixto están sujetos al Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP). Por lo cual los proyectos del PATS se encuentran enmarcados dentro de la normativa sustentada por la Resolución Ministerial N°52-2012-MINAM, la cual facilita la concordancia entre el SEIA y el SNIP. En ese sentido, el primer paso dentro del proceso de evaluación de un proyecto, es la categorización del proyecto, con el fin de identificar el nivel de riesgo socio-ambiental. Para el efecto, de acuerdo a la RM 052-2012-MINAM, se ha diseñado un formato para obtener la categoría socio-ambiental de un proyecto y concluir con la identificación de los estudios ambientales y/o sociales requeridos en función de dicho riesgo (Ver Contenido de la Evaluación Preliminar para la Categorización en el Anexo 04). Este formato será utilizado por los titulares o solicitantes y se adjuntará al Estudio Definitivo o Expediente Técnico del Proyecto. El encargado de desarrollar este documento será contratado mediante licitación por el PVD.

En función del análisis al EVAP1, se definen los requerimientos en términos de estudios ambientales y sociales que se deberán preparar durante la etapa de evaluación del proyecto, las siguientes son otras herramientas o instrumentos de gestión que forman parte del MGAS:

- **Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d)**, para los Proyectos de Categoría III, de acuerdo al Anexo IV del Reglamento SEIA.
- **Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIA-sd)**, para los Proyectos de Categoría II, ver TdR en Anexo 05); y
- **Declaración de Impacto Ambiental (DIA)**, para los proyectos de Categoría I, ver TdR en Anexo 06.

### 7.2.3.2 Informe Socio-Ambiental de Evaluación (ISAE)

El Informe Socio-Ambiental de Evaluación es el instrumento interno, no lo sustenta ninguna instructiva legal, pero se presenta como un resumen al instrumento de gestión ambiental y para que el ASA realice una lectura rápida y sepa que otras autorizaciones deberían acompañar al estudio definitivo. Básicamente el **ISAE contiene una conclusión/resumen de los Estudios Ambientales y Sociales desarrollados durante**

---

**la fase de preparación y evaluación de un proyecto específico.** Asimismo, se presenta el presupuesto socio-ambiental requerido para la ejecución de las acciones identificadas en estos estudios y la identificación de los responsables que se harán cargo de la implementación de los planes y/o programas que se identifiquen en los estudios. En el ISAE, deberá incluir las principales cláusulas socio-ambientales para los respectivos contratos de ejecución de obras, con el fin de asegurar la implementación de los respectivos Planes de Manejo Ambiental durante su ejecución.

Este ISAE (Ver Anexo 07) lo realiza la empresa que desarrolla el IG (EIASd, EIAAd y el DIA) a manera de resumen de las acciones que deberá implementar el contratista de obra y será revisado por el ASA como parte de las revisiones ambientales que realice a los TdR de los contratistas de obra y al expediente final que incluya los IG. Cabe destacar que si durante la supervisión externa que realice el ASA hay acciones socioambientales que se deben implementar que no se hayan incluido en el ISAE y son imprescindibles se buscará los mecanismos para realizarlo.

### **7.2.3.3 Informe Socio-Ambiental de Seguimiento (ISAS)**

El Informe Socio-Ambiental de Seguimiento es el instrumento que deberá aplicarse durante la fase de ejecución de las obras, para confirmar la implementación y ejecución de las acciones y medidas identificadas en los respectivos planes de manejo.

Básicamente el ISAS contiene una información sobre las visitas periódicas de campo para verificar el cumplimiento de los Planes de Manejo Ambiental. Se incluye información sobre las personas que visitaron el proyecto y se concluye con algunas recomendaciones. (Ver Anexo 08).

Este ISAS lo realiza el contratista de supervisión de obra a manera de Informe de seguimiento que van a PVD. ASA se encargará de hacer también seguimiento y verificación a una muestra de los proyectos del PATS y utilizará a los ISAS de los contratistas supervisores como insumos para su revisión periódica. Estos informes serán bimensuales. Esto no va en desmedro de que internamente también haya informes de avance ambiental del especialista ambiental de obra, de acuerdo a cláusulas internas.

De manera paralela, se realizará el envío del ISAS por parte del ASA, al Banco Mundial y al BID a mitad de la ejecución programada del proyecto, es decir de la mejora, rehabilitación o mantenimiento de cada uno de los proyectos del PAT.

### **7.2.3.4 Informe Socio-Ambiental Final (ISAF)**

El Informe Socio-Ambiental Final, es el instrumento requerido al final de la etapa de ejecución de las obras, con el fin de verificar el cumplimiento de todas las acciones y medidas acordadas en los planes ambientales y/o sociales de los IG. Este reporte, una vez aprobado por PVD, será enviado con carácter informativo al DGASA, al Banco Mundial y al BID (ver formato en el Anexo 09).

Este Informe será realizado en conjunto entre el especialista socioambiental del contratista de obra y el especialista del contratista encargado de la supervisión ambiental.

A continuación, se presenta un cuadro resumen con los responsables del manejo de los diferentes Instrumentos de Gestión Ambiental y Social.

Es importante mencionar a las **clausulas ambientales o planes de manejo** que forman parte de la sección ambiental de los expedientes definitivos de los mantenimientos periódicos y rutinarios, no son un instrumento ambiental como tal, pero forma parte del expediente definitivo que va al contratista de obra y que se deben ejecutar en campo. Este acápite ambiental no va a la DGASA para su aprobación, pero el PVD debe observar que se encuentre dentro del expediente final y su ejecución en campo.

Al igual que los IG (EIAd, EIA sd o DIA) para rehabilitación o mejoramiento, el mantenimiento rutinario y periódico deben tener ISAS y ISAF.

**Cuadro 14. Responsables del manejo de los instrumentos de gestión Ambiental y Social**

Fase del Proyecto	Instrumento	Responsable de Desarrollo del Instrumento	Responsable de aprobación
Pre-Inversión	Evaluación Ambiental Preliminar (EVAP 1)	PVD / GL (tercerizado)	DGASA
	Declaración de Impacto Ambiental (DIA) Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIA sd)	PVD / GL (tercerizado)	DGASA
	Estudio de Impacto Ambiental Desarrollado (EIAd)	PVD / GL (tercerizado)	DGASA SENACE (a partir del último trimestre de 2015)
Inversión	Informe SocioAmbiental de Evaluación (ISAE)	PVD / GL (tercerizado-Consultor)	PVD/GL -> Verificación en expediente ASA -> Verificación en campo
	Informe SocioAmbiental de Seguimiento ISAS	PVD / GL (tercerizado-supervisor de obra)	PVD/GL -> Verificación en expediente ASA -> Verificación en campo (+)
	Informe Socio-Ambiental Final ISAF	PVD / GL (tercerizado Ejecutor y supervisor de obra)	PVD/GL -> Verificación en expediente ASA -> Verificación en campo Informe al BID/BM
Post inversión	Clausulas ambientales-Plan de Manejo Ambiental (*)	PVD/GL	PVD-ASA- verificación den expediente y en campo.
	Informe SocioAmbiental de Seguimiento ISAS	GL/IVP	PVD/GL -> Verificación en expediente ASA -> Verificación en campo (+)
	Informe Socio-Ambiental Final ISAF	GL/IVP	PVD/GL -> Verificación en expediente ASA -> Verificación en campo Informe al BID/BM

(+) Cabe destacar que el ASA no hará seguimiento continuo a todos los proyectos esa es labor del contratista supervisor de obra, pero si verificará en campo que se cumpla el ISAE y el ISAS.

(\*) No es un instrumento ambiental como tal. Es parte del Estudio definitivo, sección ambiental, que deben desarrollar los contratistas de obra

---

## **8. PLAN DE FORTALECIMIENTO DE LAS CAPACIDADES DE GESTIÓN AMBIENTAL Y SOCIAL EN PVD DURANTE LA VIDA DEL PROGRAMA (PATS)**

Como parte del proceso de fortalecimiento de capacidades se han identificado temas importantes para el desarrollo del programa. El encargado de la ejecución del Plan de Fortalecimiento de las Capacidades será el ASA-PATS, quien evaluará la pertinencia en la implementación de los diferentes temas, así como su programación.

### **8.1 Objetivos y alcance**

#### **Objetivos del Plan:**

- Fortalecer la capacidad de los actores claves para un proceso adecuado de ejecución del PATS.
- Establecer espacios de trabajo conjuntos para fortalecer mecanismos y herramientas normativas o de coordinación y cooperación a nivel nacional y local para la Gestión Ambiental y Social.

#### **Alcance del Plan:**

Se han identificado dos grupos de actores para su capacitación:

- Grupo 1: Personal del PVD (PATS), Gobiernos Locales (Dirección de infraestructura/IVP).
- Grupo 2: Contratistas de obra, contratistas de supervisión de obras, especialista de la Oficina de coordinación zonal.

### **8.2 Plan para el fortalecimiento de la gestión ambiental y social de los Gobiernos Subnacionales y PVD**

Se propone el fortalecimiento de capacidades en los siguientes puntos:

1. Términos generales:
  - a. Información sobre el PATS
  - b. Salvaguardas ambientales y sociales
2. Margo Legal
  - a. Regulación ambiental del Marco de Gestión Ambiental y Social.
  - b. Información del flujo y pasos a seguir durante el PATS /Resolución de conflictos
  - c. Compromisos ambientales del contratista
    - i. Compromisos ambientales del Plan de Manejo Ambiental DIA-EIASd, EIAd
    - ii. Compromiso de participación ciudadana /pueblos indígenas
    - iii. Normas ambientales vigentes para obras de mantenimiento periódico y rutinario
3. Instrumentos de Gestión Socio Ambiental
4. Marcos de Gestión:
  - a. Marco de Gestión Ambiental y Social
  - b. Marco de Reasentamiento Involuntario
  - c. Marco Pueblos Indígenas

A continuación, se presenta un cuadro con actividades tentativas para desarrollar:

**Cuadro 15. Actividades tentativas para el Plan de Fortalecimiento**

	<b>Inducción al PATS / Salvaguardas Ambientales</b>	<b>Marco Legal</b>	<b>Documentos Marco de Gestión</b>	<b>Instrumentos de Gestión Ambiental y Social</b>
<b>Público Objetivo:</b>	Grupo 1 y 2.	Grupo 1 y 2.	Grupo 1	Grupo 1 y 2.
<b>Objetivo</b>	Existe la necesidad de informar sobre las implicancias del PATS, para el reconocimiento del Programa, actividades, componentes y flujo de procesos. Esto enmarcado en las políticas brindadas por los Salvaguardas del BM y del BID.	Brindar a los actores, el marco legal en el que se verían involucrados durante el desarrollo del PATS, así como los arreglos institucionales de estos.	Brindar al personal de PVD y GL, conocimiento de los documentos Marco de Gestión del PATS para el desarrollo de las actividades y componentes. Así, para analizar las mejoras en los mecanismos y herramientas de Gestión Ambiental y Social.	Dar a conocer a los participantes las herramientas que se utilizarán durante la ejecución de la obra para su correcta presentación siendo eficientes en su presentación.
<b>Posibles actividades</b>	PVD/GL Organización del intercambio, preparación y consolidación de reporte técnico emergente del evento. Se propone la organización de un taller regional, en los que se sugieren el abordaje de las siguientes actividades: - Presentación del PAT: reconocimiento del objetivo, alcances, actividades, componentes y metas. - Presentación de Salvaguardas de los Bancos (BID, BM): su repercusión en el desarrollo del PATS.	PVD/GL Organización del intercambio, preparación y consolidación de reporte técnico emergente del evento. Se propone la organización de talleres regionales, en los que se sugieren el abordaje de las siguientes actividades: - Presentación de la regulación ambiental del Marco de Gestión Ambiental y Social. - Presentación de los compromisos ambientales de los contratistas de obra (ejecutores y supervisores): i. Compromisos ambientales del plan de manejo Ambiental DIA-EIASd-EIAd ii. Compromiso de participación ciudadana iii. Normas ambientales vigentes para obras de mantenimiento periódico y rutinario iv. Flujos de procedimientos para obtención de permisos, licencias, etc.	Contratación de consultor para organización del intercambio, preparación y consolidación de reporte técnico emergente del evento. Se propone la organización de un taller regional, en los que se sugieren el abordaje de las siguientes actividades: - Presentación de los documentos Marcos: i. Marco de Gestión Ambiental y Social ii. Marco de Reasentamiento Involuntario iii. Marco de Pueblos Indígenas - Mesas de discusión.	PVD/GL Organización del intercambio, preparación y consolidación de reporte técnico emergente del evento. Se propone la organización de un taller, en los que se sugieren el abordaje de las siguientes actividades: - Presentación de las herramientas internas de Gestión Ambiental y Social; su importancia, desarrollo, periodicidad y proceso de verificación: i. Informe Socio-Ambiental de Evaluación (ISAE) ii. Informe Socio-Ambiental de Seguimiento (ISAS) iii. Informe Socio-Ambiental Final (ISAF) - Ejercicios del desarrollo de las herramientas internas de Gestión Ambiental y Social.
<b>Resultados esperados</b>	Asistentes al taller reconociendo la amplitud del PATS y su relación con los Salvaguardas de los Bancos (BID, BM). Experiencias compartidas sobre otros proyectos ejecutados. Sistematización de lecciones aprendidas.	Asistentes al taller reconociendo del marco legal aplicable al PATS. Experiencias compartidas sobre otros proyectos ejecutados. Sistematización de lecciones aprendidas.	Asistentes al taller conocen los alcances de los diferentes documentos Marco de Gestión Ambiental y Social del Programa. Sistematización de lecciones aprendidas.	Asistentes al taller conocen y pueden desarrollar correctamente las herramientas de Gestión Ambiental y Social. Experiencias compartidas sobre otros proyectos ejecutados. Sistematización de lecciones aprendidas.
<b>Frecuencia</b>	Al iniciar convenio con GL, teniendo definidos a los proyectos que le serán derivados.	Al iniciar cada obra, teniendo definidos a los contratistas de ejecución y supervisión de obra.	Cada 6 meses	Al iniciar cada obra, teniendo definidos a los contratistas de ejecución y supervisión de obra.

---

## 9. DIÁLOGO Y DIVULGACIÓN EN FUNCIÓN DE LA CATEGORÍA AMBIENTAL

En este capítulo se describe brevemente toda la información concerniente al proceso de diálogo y divulgación dentro del marco legal ambiental aplicable. Tomando en cuenta que los proyectos son clasificados previa presentación del EVAP en DIA (Categoría I – nivel III de riesgo ambiental) y EIA<sub>sd</sub> (Categoría II – nivel II de riesgo ambiental), EIA<sub>d</sub> (Categoría II-nivel II de riesgo ambiental).

En el caso de proyectos que se encuentren próximas o dentro de Comunidades Indígenas, deben seguirse las pautas del **Marco de Gestión de Comunidades Nativas**, marco que forma parte del presente Marco de Gestión Socioambiental del Programa.

### CONSULTAS PÚBLICAS

Las consultas públicas se encuentran reguladas por la R.D. N° 006-2004-MTC/16, las mismas que en su contenido establecen que, en resumen, tratan de: i) Garantizar la participación de la comunidad por medio de Instancias No Formales, tales como la percepción y la opinión de la población potencialmente afectada o beneficiada con la acción propuesta; ii) Contemplar la posibilidad de la autoridad competente de solicitar a la comunidad los antecedentes u observaciones sobre la acción propuesta, iii) Efectuar la consulta formal durante la etapa de revisión, en los casos de los EIA<sub>d</sub> y EIA<sub>sd</sub>, entre otros”.

La consulta pública, sea general o específica, constituye una herramienta de participación ciudadana que sirve para alimentar opiniones y decisiones a los proyectos, se desarrollan en distintos espacios sociales. En el marco de los EIA, se pretende articular los componentes necesarios para el buen manejo de interacciones con la población receptora de la vía, a efectos de lograr el consenso y aceptación de los lineamientos necesarios para proceder, en condiciones óptimas, con las mejoras de la vía. Asimismo, esta herramienta contribuye a elevar los niveles de participación y comunicación con los actores involucrados, no sólo los directamente afectados, sino aquellas entidades y/o asociaciones grupales que existen en el área circundante del Proyecto y están relacionadas al normal desarrollo de la vida de los afectados.

El conocimiento previo de la población, es decir, los aspectos preliminares tales como edad, sexo, participación en la Población Económicamente Activa (PEA), así como los recursos potenciales de las zonas, entre otros, permitirán considerar en el desarrollo de las consultas, posibles temas de interés que estarán relacionados necesariamente o no, con el Proyecto vial, especialmente por ser de interés general. Por lo tanto, merecen ser absueltos, posibilitando así, la real y efectiva participación de la población frente al Proyecto.

De acuerdo a los requisitos establecidos en la directriz B.06 de la política OP-703 del BID, los procesos de consulta deberán cubrir como mínimo para cada Proyecto los siguientes temas: i) descripción del Proyecto; ii) descripción de los impactos probables; iii) descripción de las medidas propuestas para manejar los impactos identificados (Plan de Gestión Ambiental y Social -PGAS); iv) descripción del sistema de captura y

---

procesamiento de quejas y reclamos; y v) espacio para la recepción de sugerencias al Proyecto propuesto o a su PGAS.

### **9.1 Diálogo y divulgación requeridos en función de la herramienta de gestión ambiental**

La Ley del SEIA, Ley N° 27446, en su artículo 1° indica entre otros que tiene por finalidad el establecimiento de los mecanismos que aseguren la participación ciudadana en el proceso de evaluación de impacto ambiental. Además, en la modificatoria por D.L. N° 1078, el artículo 10° especifica que de conformidad con lo que establezca el Reglamento de la presente Ley y con los términos de referencia que en cada caso se aprueben; los estudios de impacto ambiental y, según corresponda, los demás instrumentos de gestión ambiental, deberán contener entre otros puntos un Plan de participación ciudadana.

El Reglamento de la Ley del SEIA aprobado por D.S. N°019 2009-MINAM en su artículo 3° establece que se rige por los principios establecidos en la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, así como entre otros por el de participación donde se promueve la intervención informada y responsable de todos los interesados en el proceso de evaluación de impacto ambiental, para una adecuada toma de decisiones y lograr la ejecución de políticas, planes, programas y proyectos de inversión acordes con los objetivos del SEIA.

En el **artículo 28°** establece que los estudios ambientales de Categoría I, II y III deben incluir **Plan de Participación Ciudadana** entre otros que determine la Autoridad Competente. Y, que las medidas y planes de los estudios ambientales están sujetos a actualización cada vez que se realicen cambios o modificaciones que varíen de manera significativa el alcance o posibles impactos del proyecto de inversión materia del estudio ambiental aprobado o en caso que se aprueben nuevas normas que así lo determinen.

El artículo 52° establece que la realización de audiencias públicas u otros mecanismos de participación ciudadana, se sujeta a los mismos plazos previstos para la revisión y evaluación del Estudio de Impacto Ambiental. Así pues, una vez terminado el proceso de revisión y evaluación del EIA, la autoridad competente emitirá la resolución acompañada de un informe que sustente lo resuelto y entre lo cual se debe incluir un resumen del proceso de Participación ciudadana, tal como lo establece el artículo 54°.

Así pues, el **proceso de participación ciudadana es aplicable a todas las etapas del proceso de evaluación de impacto ambiental, comprendiendo a la DIA, el EIAsd, el EIA-d y la EAE**, de acuerdo a la legislación sectorial, regional o local, tal como lo establece el artículo 68°. Y, en el artículo 70°, los procesos de participación ciudadana formal y no formal se podrán utilizar mecanismos como: publicación de avisos; distribución de Resúmenes Ejecutivos y acceso público al texto completo del estudio ambiental; buzones de observaciones y sugerencias; oficinas de información y participación ciudadana; visitas guiadas; consulta con promotores; mecanismos para canalizar observaciones y sugerencias ante la autoridad; talleres o reuniones informativas; audiencias públicas con participación de intérpretes en lenguas locales, según corresponda; entre otros.

---

Finalmente, el **artículo 71°** establece que el Estado salvaguarda los derechos de las comunidades campesinas y nativas reconocidas en la Constitución Política del Perú. Promueve la participación ciudadana efectiva de los pobladores que conforman estas comunidades, considerando el área de influencia del proyecto, la magnitud del mismo, la situación del entorno y otros aspectos relevantes, a fin de propiciar la definición de medidas que promuevan el mejor entendimiento entre las partes, así como el diseño y desarrollo del proyecto tomando en cuenta los principios y normas que rigen el SEIA, así como las medidas necesarias para prevenir, minimizar, controlar, mitigar, rehabilitar y compensar, según corresponda, los impactos y efectos negativos, así como los riesgos que se pudieran generar, de acuerdo con lo previsto en el Convenio 169 de la OIT, Convenio sobre Pueblos Indígenas y Tribales en Países Independientes.

El Plan de Participación ciudadana se desarrollará para cada categoría de acuerdo a Ley:

**Declaración de Impacto Ambiental (DIA Categoría I)**

El titular deberá elaborar el “Plan de Participación Ciudadana”, tomando en consideración las disposiciones establecidas en las normas sectoriales y el Título IV del D. S. N° 002-2009-MINAM, según corresponda. De acuerdo a la resolución directoral 030-2006-MTC, en el caso de DIA, al menos una Consulta Pública General, conducida por la DGASA en coordinación con la Unidad Ejecutora del MTC y la entidad que elabora el proyecto, que consiste en un Acto Público de difusión de la información respectiva, recogiendo los aportes e interrogantes de las autoridades regionales y la ciudadanía.

**Estudio de Impacto Ambiental semi detallado y detallado (EIASd Categoría II, EIAd Categoría III)**

El titular deberá elaborar el “Plan de Participación Ciudadana”, tomando en consideración las disposiciones establecidas en las normas sectoriales y el Título IV del D. S. N° 002-2009-MINAM, según corresponda.

El titular presentará en el acápite correspondiente del EIASd, los resultados debidamente sustentados del desarrollo del Plan de Participación Ciudadana, donde se evidencie las estrategias, acciones y mecanismos de involucramiento y participación de las autoridades, población y entidades representativas de la sociedad civil debidamente acreditadas, en las diferentes etapas de elaboración del EIASd.

De acuerdo a lo establecido en el D.S. N° 002-2009-MINAM, cuando la autoridad competente determine la procedencia de la realización de la audiencia pública, el Plan de Participación Ciudadana debe contener, adicionalmente, el informe consolidado de las observaciones formuladas por la ciudadanía durante dicho proceso. El informe solo incluirá las opiniones sustentadas de las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones de información efectuadas por la población y entidades representativas de la sociedad civil debidamente acreditadas, destacando la forma como se dieron respuesta a ellas en el proceso de elaboración del EIASd.

Habría que considerar, además, que la autoridad competente podrá establecer un mecanismo de revisión que incluya a las autoridades sectoriales, regionales o locales involucradas, en el caso de la revisión de los EIA-d. (Este tipo de consulta no es propiamente un mecanismo de participación ciudadana; sin embargo, la participación de

---

un gobierno regional o local, dado su carácter de autoridad democráticamente elegida e inmediatamente cercana a la comunidad de su jurisdicción, y dado también que desarrolla procesos participativos en su propia gestión, confiere a este mecanismo de revisión un aspecto participativo).

---

# **ANEXOS**

---

**Anexo N° 01: Departamentos, provincias y distritos involucrados en el Programa**

COMPONENTE N°1: INFRAESTRUCTURA PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL		
DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO
Ancash	Yungay	Shupluy/Cascapara
	Huaylas	Yuracmarca
Apurimac	Abancay	Circa
		Pichirhua
	Andahuaylas	Pacobamba
		Turpo
		San Miguel de Chaccrampa
	Antabamba	Pachaconas
	Aymares	Sañayca
		Tapairihua
		Yanaca
		Soraya
		Tintay
	Chincheros	Capaya
		Ocobamba
	Cotabambas	Huaccana
		Tambobamba
		Mara
	Grau	Coyllurqui
		Huayllati
Progreso		
Arequipa	Castilla	Santa Rosa
		Uñon/Tipan
Ayacucho	Huamanga	San José de Ticllas
		Chiara
		Vinchos
	Huanca Sancos	Santiago de Lucanamarca
	Huanta	Santillana
		Ayahuanco
	La Mar	Chilcas
	Lucanas	San Pedro de Palco
		Aucara
	Sucre	Chalcos
Soras		

Cusco	Anta	Anta
	Calca	Lares
	Canas	Checca
		Langui
	Chumbivilcas	Chamaca
		Llusco
		Velille
Paruro	Omacha	

COMPONENTE N°1: INFRAESTRUCTURA PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL		
DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO
Cusco	Paucartambo	Challabamba
		Paucartambo
		Colquepata
	Quispicanchi	Huaro
		Ccarhuayo
Huancavelica	Angaraes	Santo Tomás de Pata
		Huanc Huanca
		San Antonio de Antaparco
	Acobamba	Paucará
	Castrovirreyna	Aurahua
	Churcampa	Locroja
		Paucarbamba
		Paucarbamba - Pachamarca
		Anco
		'El Carmen
	Huancavelica	Huachocolpa
		Manta
		Cuenca
		Conayca
	Huaytara	Ocoyo
	Tayacaja	Huachocolpa
		Huaribamba
Huánuco	Ambo	Conchamarca
		San Rafael
		Huacar
	Huamalies	Puños
	Huanuco	Chinchao
	Pachitea	Umari
Puerto Inca	Tournavista	
Yarowilca	Pampamarca	
Junin	Huancayo	Cullhuas
	Yauli	Paccha/ Marcapomacocha
Lambayeque	Ferreñafe	Cañaris

---

		Inkahuasi
Madre de Dios	Tahuamanu	Iberia

COMPONENTE N°1: INFRAESTRUCTURA PARA LA INCLUSIÓN SOCIAL		
DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO
Pasco	Oxapampa	Oxapampa/Villarrica
		Huancabamba
Piura	Ayabaca	Ayabaca/Montero
	Huancabamba/Morropon	Tunal/Bigote
	Huancabamba	Tunal/Huancabamba
	Piura/Sullana	Las Lomas/Lancones
	Sullana	Lancones
Puno	Azangaro	Caminaca
	Carabaya	Ollachea, Ayapata
	Chucuito	Pisacoma
	El Collao	Capazo
		Condurri
	Lampa	Calapuja
		Vilavila
	Melgar	Llalli
		Umachiri
	San Antonio de Putina	Sina
Yunguyo	Ollaraya	
	Unicachi	
Tacna	Tacna	Tacna
Tumbes	Zarumilla	Matapalo
Ucayali	Coronel Portillo	Nueva Requena

<b>COMPONENTE N°2: INTEGRACIÓN DE LA RED VECINAL ALIMENTADORA DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS</b>			
<b>Corredor Logístico (MTC)</b>	<b>Departamento</b>	<b>Provincia</b>	<b>Distrito</b>
<b><u>CORREDOR N° 1</u> CHICLAYO - RIOJA - MOYOBAMBA- SAN MARTIN (YURIMAGUAS- IQUITOS)</b>	San Martín	Rioja	Elias Soplín Vargas
			Nueva Cajamarca
			Pardo Miguel
			Rioja
			San Fernando
			Awajun
			Yorongos
			Yuracyacu
			Posic
		Moyobamba	Calzada
			Jepelacio
			Moyobamba
			Yantalo
		Lamas	Pinto Recodo
			Rumisapa
			San Roque De Cumbaza
			Shanao
			Tabalosos
		El Dorado	Agua Blanca
			Santa Rosa
	San Martín	Alberto Leveau	
		Sauce	
	Amazonas	Rodríguez De Mendoza	Limabamba
			Huambo
			Cochamal
			Totora
Milpuc			
Santa Rosa			

COMPONENTE N°2: INTEGRACIÓN DE LA RED VECINAL ALIMENTADORA DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS				
Corredor Logístico (MTC)	Departamento	Provincia	Distrito	
<b>CORREDOR N° 1 CHICLAYO - RIOJA - MOYOBAMBA- SAN MARTIN (YURIMAGUAS- IQUITOS)</b>	Amazonas	Bagua	Aramango	
			Copallin	
			Aramango	
		Utcubamba	Bagua Grande	
			Jamalca	
			Cumba	
			Yamon	
			Bagua Grande	
			El Milagro	
			Cocabamba	
		Luya	Cocabamba	
		Bongará	Cuispes	
	San Carlos			
	Cajamarca	Jaén	Jaen	
			Bellavista	
			Chontali	
			Colasay	
			Huabal	
			Las Pirias	
			Pomahuaca	
			Sallique	
			San Felipe	
			Santa Rosa	
			San Ignacio	San Ignacio
				Chirinos
				Huarango
				La Coipa
Namballe				
		San Jose de Lourdes		

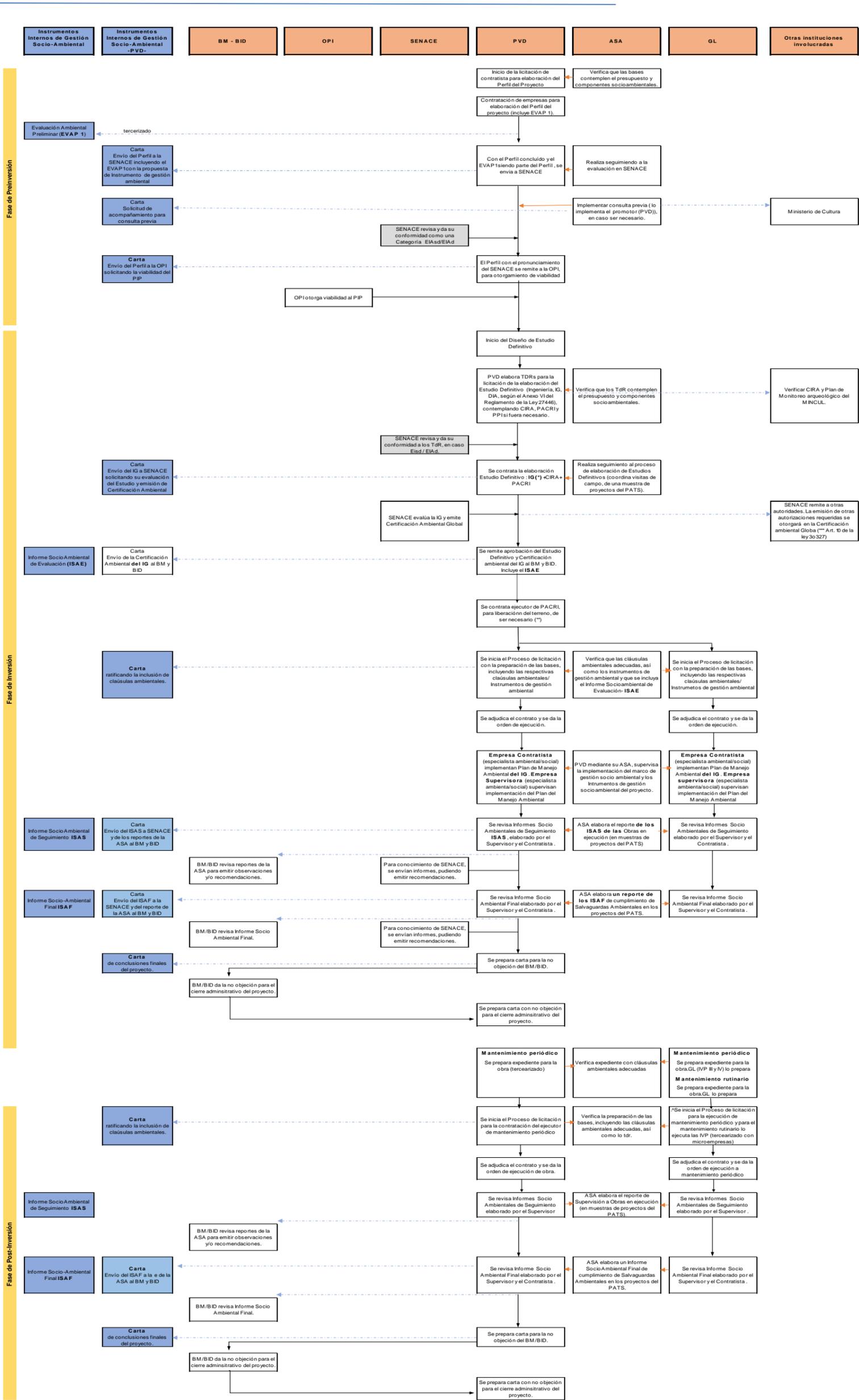
COMPONENTE N°2: INTEGRACIÓN DE LA RED VECINAL ALIMENTADORA DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS

Corredor Logístico (MTC)	Departamento	Provincia	Distrito
<b>CORREDOR N° 5: CAFRETERA MATARANI-AREQUIPA- JULIACA-IÑAPARI</b>	Puno	Sandia	Patambuco
			Cuyocuyo
			Alto Inambari
			San Juan del Oro / San Pedro de Putina Punco
		Carabaya	Usicayos
		Azángaro	Caminaca
			Saman
		Puno	Acora
			Plateria
Carabaya	Ayapata		
<b>CORREDOR N° 8: CUSCO-PUERTO MALDONADO-IÑAPARI (FRONTERA CON BRASIL)</b>	Madre de Dios	Tahuamanu	Iñapari
			Tahuamanu
		Tambopata	Tambopata
			Inambari
			Madre de Dios
	Cusco	Quispicanchi	Ocongate, Marcapata
		Paucartambo	Challabamba, Colquepata, Huancarani, Paucartambo

<b>COMPONENTE N°2: INTEGRACIÓN DE LA RED VECINAL ALIMENTADORA DE LOS CORREDORES LOGÍSTICOS</b>			
<b>Corredor Logístico (MTC)</b>	<b>Departamento</b>	<b>Provincia</b>	<b>Distrito</b>
<b>CORREDOR N° 8: CUSCO-PUERTO MALDONADO-IÑAPARI (FRONTERA CON BRASIL)</b>	Cusco	Paucartambo	Huacarani, Colquepata, Challabamba
		Quispicanchi	Mollebamba, Cusipata, Huaru, Ccatcca, Carhuayo, Ocongate
Canchis		Marangani, Pitumarca, San Pablo, Tinta, Combapata, Checacupe, Sicuani.	
Chumbivilcas		Santo Tomás	
Quispicanchi		Carhuayo, Ccatcca, Ocongate, Qquiquijana	
<b>CORREDOR N° 11: CUSCO-JULIACA-PUNO DESAGUADERO</b>		Canchis	Checacupe, Pitumarca, Combapata, San Pedro, San Pablo, Sicuani, Marangani

---

**Anexo N° 02: Flujograma de procedimientos de la  
gestión ambiental y social en el ciclo de proyectos –  
PATS, con participación del SENACE**



**NOTAS:**

De acuerdo a la Ley 30327, aprobada en mayo del 2015, la evaluación y certificación de EIA's y EIA'd serán competencia del SENACE; sin embargo esto debe oficializarse a partir del último trimestre de 2015, de acuerdo a lo estipulado en dicha ley.

(\*)De acuerdo a las Disposiciones Complementarias Finales - PRIMERA. Reglamentación del Título II indica que mediante decreto supremo emitido por el ministro del Ambiente y reafirmado por los sectores correspondientes, se establecen las disposiciones reglamentarias del Título II de la presente Ley, en un plazo que no excederá de sesenta (60) días hábiles contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley 30327. El Título II corresponde a Medidas para optimizar y fortalecer el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental

Acciones del SENACE que aún no están bien definidas y que tendríamos que esperar la normatividad y reglamentación de la presente Ley 30327

(\*\*)De acuerdo a las Disposiciones Complementarias Transitorias SEGUNDA. Progresividad para asumir funciones El SENACE asumirá progresivamente la función de aprobar los estudios de impacto ambiental semidetallados (EIA-adi) regulados en la Ley 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental, pudiendo aplicar la Certificación Ambiental Global a dichos instrumentos. Mediante decreto supremo reafirmado por el ministro del Ambiente y el titular del sector cuya transferencia se aprueba, se establecen las condiciones para la aplicación de la presente disposición, así como el cronograma de transferencia de funciones del EIA-adi, sobre la base de un proceso ordenado, progresivo y gradual. El proceso de transferencia se iniciará luego de transcurrido al menos dos (2) años desde que el SENACE haya concluido con la transferencia de la función de aprobar los EIA-detalados (EIA-d) del sector correspondiente, según el proceso de transferencia de funciones vigente

Se tiene previsto que, en el marco del proceso de descentralización, una vez se oficialicen el traspaso de las competencias de los sectores a los gobiernos locales y regionales; estos últimos sean quienes entreguen los certificados ambientales en el caso de DA. Mantenimiento periódico, en post-inversión, es una actividad, un gasto por ello no se entiende como una inversión pública y no pasan a la autoridad ambiental.

Este flujo podría ponerse en vigencia dentro del Ciclo del Programa y los proyectos deberán recorrerlo de acuerdo a lo indicado por la presente Ley, su próximo reglamento y normatividad.

---

**Anexo N° 03: Requerimientos Mínimos para obtención  
de Opiniones Técnicas y/o Autorizaciones**

**Requerimientos Mínimos para obtención de Opiniones Técnicas y/o Autorizaciones – SERNANP / ANA / MINCUL**

Documento de compatibilidad	Institución	Requisitos Mínimos	Sustento normativo
<p align="center"><b>Opinión Técnica Favorable</b></p>	<p align="center"><b>SERNANP</b></p>	<p><b>a) Presentación de la información</b> La solicitud deberá ser presentada por la Entidad Competente (Nacional, Regional o Local) en formato impreso y digital.</p> <p><b>b) Denominación de la actividad y/o infraestructura a implementar</b> Esta debe coincidir con lo señalado en la solicitud de compatibilidad y la información que se adjunta (cuadros técnicos, mapas, planos, otros).</p> <p><b>c) Descripción de la actividad</b> La solicitud de compatibilidad deberá incluir una descripción breve, en la cual se detallen las características propias de la actividad y/o infraestructura prevista a implementar; así como, señalar el Área Natural Protegida y/o zona de amortiguamiento o Área de Conservación Regional involucrada.</p> <p><b>d) El área de compatibilidad</b> Es el espacio terrestre y/o acuático solicitado en la compatibilidad, en donde se pretende implementar una actividad y/o infraestructura. Esta información deberá ser presentada bajo las siguientes características</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Representar el área de compatibilidad en un mapa o plano, mediante el trazo de una figura georeferenciada (polígono, línea y/o punto) en formato SIG (shapefile) y/o AutoCAD (*.dwg), considerando el Área Natural Protegida y/o zona de amortiguamiento o Área de Conservación Regional. La escala empleada debe permitir visualizar el área de compatibilidad.</li> <li>- Los datos serán presentados en Coordenadas UTM, consignando zona UTM y Datum WGS84, en formato Word y/o Excel.</li> <li>- El Área será expresada en metros cuadrados (m2) y/o hectáreas (ha), considerando todos sus componentes.</li> </ul>	<p><b>RESOLUCIÓN PRESIDENCIAL N° 57-2014-SERNANP</b></p> <p>Art. 1 requisitos mínimos que debe incluir toda solicitud de compatibilidad de una propuesta de actividad superpuesta a un Área Natural Protegida de administración nacional y/o sus Zonas de Amortiguamiento, o un Área de Conservación Regional, conforme al siguiente detalle:</p>
<p align="center"><b>Autorización de utilización de material de acarreo</b></p>	<p align="center"><b>ANA</b></p>	<p>Expediente Administrativo, conteniendo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Tipo de material a extraerse y el volumen del mismo expresado en metros cúbicos.</li> <li>b) Cauce y zona de extracción así como puntos de acceso y salida del cauce, todo ello expresado en base a coordenadas U.T.M.</li> <li>c) Planos a escala 1/5,000 en coordenadas U.T.M. de los aspectos mencionados en el inciso anterior.</li> <li>d) Ubicación de las instalaciones de clasificación y acopio si las hubiere.</li> <li>e) Sistema de extracción y características de la maquinaria a ser utilizada.</li> <li>f) Plazo de extracción solicitado.</li> </ol> <p>Adjuntar los aspectos de impactos ambientales que puedan acarrear mediante la extracción del material.</p>	<p><b>“Lineamientos para emitir la opinión técnica previa vinculante sobre la autorización de extracción de material de acarreo en cauces naturales”. ANA.</b></p> <p>Requisitos expresos en la Ley 28221, Ley que regula el derecho por extracción de materiales de los álveos o cauces de los ríos por las municipalidades.</p>

Documento de compatibilidad	Institución	Requisitos Mínimos	Sustento normativo
<b>Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos</b>	<b>MINCUL</b>	a) Solicitud dirigida al Director de Arqueología o Director Regional de Cultura, según corresponda. b) Comprobante de Pago por expedición del CIRA, de acuerdo al TUPA. c) Presentación del Expediente Técnico del área materia de solicitud, conformado por: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plano de ubicación del proyecto de inversión, presentado en coordenadas UTM, Datum WGS84, firmado por ingeniero o arquitecto.</li> <li>- b) Plano georeferenciado del ámbito de intervención del proyecto, firmado por ingeniero o arquitecto UTM, Datum WGS84, firmado por ingeniero o arquitecto.</li> <li>- c) Memoria descriptiva del terreno con el respectivo cuadro de datos técnicos (UTM, Datum WGS84), firmado por ingeniero o arquitecto.</li> </ul>	<b>Resolución Ministerial N° 037-2013-VMPCIC-MC .- Aprueban la Directiva N° 001-2013 VMPCIC/MC “Normas y Procedimientos para la emisión del Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA) en el marco de los Decretos Supremos N° 054 y N° 060-2013-PCM”</b>

---

**Anexo N° 04: Formato de la Evaluación Ambiental  
Preliminar**

## Contenido de la Evaluación Preliminar para la Categorización (EVAP1).

### PARTE I

Los aspectos especificados en la Parte I deben ser considerados por las Entidades y Empresas del Sector Público No Financiero de los tres niveles de Gobierno, en el estudio de pre inversión a nivel de perfil. Para tal caso, el equipo que elabore el estudio debe contar con la participación de un profesional con experiencia en materia ambiental:

**1.1 Autoridad Competente** para realizar la Evaluación Preliminar para la categorización del PIP de acuerdo al riesgo ambiental, es aquella prevista en el Anexo II del Reglamento del SEIA, aprobado mediante Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM y sus actualizaciones.

#### 1.2 Información General del PIP:

Ubicación del PIP:

Dirección:

Av., Calle, Jr. y Número:

Distrito:

Provincia:

Departamento:

Incluir referencias de la ubicación o en caso se disponga de información incluir Coordenadas UTM.

Zonificación distrital o provincial: Cuando no disponga de una zonificación aprobada, se debe indagar sobre el uso actual y potencial del suelo.

Indicar si el PIP se encuentra en una Área Natural Protegida (ANP)<sup>2</sup> o en su zona de amortiguamiento, en un área cercana a cuerpos de agua (río, lagos, lagunas, mar) o en cabeceras de cuenca, cercano a poblaciones que podrían ser afectadas (incluyendo comunidades nativas o campesinas), cercano a zonas de patrimonio histórico<sup>3</sup> o arqueológico, entre otros.

Terreno:

Superficie total y cubierta por el PIP (ha o m<sup>2</sup>).

Situación legal del terreno. Existencia de focos contaminantes cerca al terreno, tales como botaderos, pasivos ambientales, entre otros.

Vida útil del proyecto: Período en el cual se estima que los activos instalados por el proyecto mantengan la capacidad de generar los beneficios previstos por el PIP.

#### 1.3 Características Ambientales del PIP

##### 1.3.1 Fase de inversión:

Diagrama de procesos y subprocesos para ejecutar el PIP.

Listado y breve descripción de los principales requerimientos de recursos naturales renovables y no renovables:

Tipo de Recurso Natural (Breve descripción)	Unidad de Medida (kg, Tm, L)	Cantidad estimada (indicar periodo)

De ser aplicable en esta Fase incluir un listado y breve descripción de los residuos sólidos, efluentes, emisiones, ruidos, vibraciones, radiaciones, y otros que se generarán en cada uno de los procesos para ejecutar el PIP.

Indicar si el PIP generará posibles impactos negativos en el ANP o su zona de amortiguamiento, cursos de aguas o cauces, zonas con valor paisajística, ecosistemas frágiles, flora y fauna silvestre, comunidades campesinas nativas y pueblos indígenas, entre otros.

Indicar las medidas de control de los impactos ambientales relacionados a los factores contaminantes o la degradación de los recursos naturales, en caso de ser aplicable.

Describir las actividades que se van a desarrollar para el cierre de la fase de ejecución, señalando las acciones para restituir el área a sus condiciones originales o similares.

De ser pertinente indicar la situación en la quedarán los almacenes, campamentos, depósitos de materiales excedentes, canteras, botaderos, otros.

##### 1.3.2 Fase post-inversión (operación y mantenimiento)

Diagrama de procesos y subprocesos para producir el bien o servicio sobre el cual se intervino con el PIP, así como para mantener los activos generados por el PIP.

Listado y breve descripción de los principales requerimientos de recursos naturales renovables y no renovables, así como de los principales insumos químicos utilizados:

Tipo de Recurso Natural (Breve descripción)	Unidad de Medida (kg, Tm, L)	Cantidad estimada (indicar periodo)

Tipo de Insumo químico (Breve descripción)	Unidad de Medida (kg, Tm, L)	Cantidad estimada (indicar periodo)

Indicar si el PIP generará posibles impactos negativos en el ANP o su zona de amortiguamiento, cursos de aguas o cauces, zonas con valor paisajística, ecosistemas frágiles, flora y fauna silvestre, comunidades campesinas nativas y pueblos indígenas, entre otros.

Listado y breve descripción de los residuos sólidos, efluentes, emisiones, ruidos, vibraciones, radiaciones, y otros que se generarán en cada uno de los procesos para ejecutar el PIP, así como los posibles efectos de estos factores contaminantes (generación de patógenos y vectores sanitarios, contaminación de cuerpos de agua y poblaciones, etc.).

Indicar las medidas de control de los impactos ambientales relacionados a los factores contaminantes o la degradación de los recursos naturales identificados, en caso de ser aplicable, por ejemplo:

- Para la disposición de los efluentes o residuos líquidos precisar si se dispondrán en: Sistema de alcantarillado (indicar si es público o privado), pozo séptico, suelo, acequia de regadío, cauce de río, laguna, lago, océano, entre otros.
- Para los residuos sólidos precisar: Sistemas de almacenamiento, segregación, acondicionamiento y tratamiento dentro de las instalaciones, destino final

previsto, forma de transporte a destino final, actividades de reciclaje que se propone realizar en el proyecto, almacenamiento de residuos peligrosos.

Describir las actividades que se van a desarrollar para el cierre o abandono de la fase de post inversión señalando entre otras las acciones para restituir el área a sus condiciones originales o similares.

## PARTE II

Debe ser desarrollada por la autoridad competente del SEIA y se aplicará sobre la alternativa seleccionada.

### 2.1. APLICACIÓN DE CRITERIOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

La autoridad competente, como parte de su análisis, completará la siguiente tabla y ponderará con valor alto, medio y bajo:

#### CRITERIO 1: La protección de la salud pública y de las personas.

Para determinar la ocurrencia del nivel de riesgo a la salud de las personas, se considerarán los siguientes factores:

FACTOR	ALTO	MEDIO	BAJO
a. La exposición o disposición inadecuada de residuos sólidos industriales y peligrosos, materiales inflamables, tóxicos, corrosivos y radioactivos, que vayan a ser usados en las diversas etapas de la acción propuesta, tomando en cuenta su peligrosidad, cantidad y concentración			
b. La generación de efluentes líquidos, emisiones gaseosas y de partículas en lugares próximos a poblaciones o que pongan en riesgo a pobladores.			
c. Los ruidos, vibraciones y radiaciones que afecten la salud de las personas.			
d. Los residuos domésticos o domiciliarios que por sus características constituyan un peligro sanitario a la población expuesta.			
e. Las emisiones fugitivas de gases o partículas generadas en las diferentes etapas de desarrollo de la acción propuesta que pongan en riesgo a la población.			
f. El riesgo de proliferación de patógenos y vectores sanitarios como consecuencia de la aplicación del proyecto.			
<b>SUBTOTAL</b>			
<b>TOTAL</b>			

**Paso 1:** Asignar un único valor por cada factor. Si se califica como “Alto” asignar un valor igual a 3, como “medio” un valor igual a 2 y como “bajo” un valor igual a 1.

**Paso 2:** Realizar la sumatoria por columnas y sumar los Subtotales colocándolos en el Total.

**Paso 3:** El valor Total determinará el nivel de riesgo que se le asignará a este criterio.

**Paso 4:** Del resultado obtenido indicar lo siguiente:

Si el valor total es > o igual a 14: ALTO

Si el valor total es de 10-13: MEDIO

Si el valor es < 10: BAJO

**Paso 5:** El nivel identificado (ALTO, MEDIO O BAJO) será asignado en la Tabla de Resultados precisado en el numeral 2.2.

**CRITERIO 2: La protección de la calidad ambiental, tanto del aire, del agua, del suelo, como la incidencia que puedan producir el ruido y vibración, residuos sólidos y líquidos, efluentes, emisiones gaseosas, radiaciones y de partículas y residuos radiactivos.**

FACTOR	ALTO	MEDIO	BAJO
a. La generación, reciclaje, recolección, almacenamiento, transporte y disposición de residuos sólidos industriales y peligrosos, materiales inflamables, tóxicos, corrosivos y radioactivos, que vayan a ser usados en las diversas etapas de la acción propuesta, tomando en cuenta su peligrosidad, cantidad, y concentración.			
b. La generación de efluentes líquidos, emisiones gaseosas y de partículas, cuyas concentraciones superen las normas de calidad ambiental establecidas en la legislación nacional.			
c. Los niveles, frecuencia y duración de ruidos, vibraciones y radiaciones.			
d. La producción, generación, reciclaje, recolección, transporte y disposición de residuos domésticos o domiciliarios que por sus características constituyan un peligro sanitario a la población expuesta.			
e. La composición, calidad y cantidad de emisiones fugitivas de gases o partículas generadas en las diferentes etapas de desarrollo de la acción propuesta.			
f. El riesgo de proliferación de patógenos y vectores sanitarios como consecuencia de la aplicación del proyecto.			
g. La generación o promoción de descargas de residuos sólidos y líquidos cuyas concentraciones sobrepasen las normas de calidad o límites de emisión y vertimiento correspondientes.			
h. El riesgo de emisiones provenientes de residuos que contengan fuente radiactiva.			
<b>SUBTOTAL</b>			
<b>TOTAL</b>			

**Paso 1:** Asignar un único valor por cada factor. Si se califica como “Alto” asignar un valor igual a 3, como “medio” un valor igual a 2 y como “bajo” un valor igual a 1.

**Paso 2:** Realizar la sumatoria por columnas y sumar los Subtotales colocándolos en el Total.

**Paso 3:** El valor Total determinará el nivel de riesgo que se le asignará a este criterio.

**Paso 4:** Del resultado obtenido indicar lo siguiente:

Si el valor total es > o igual a 17: ALTO

Si el valor total es de 13-16: MEDIO

Si el valor es < 13: BAJO

**Paso 5:** El nivel identificado (ALTO, MEDIO o BAJO) será asignado en la Tabla de Resultados precisado en el numeral 2.2.

**CRITERIO 3: La protección de los recursos naturales, especialmente las aguas, los bosques y el suelo, la flora y fauna.**

FACTOR	ALTO	MEDIO	BAJO
a. Alteración del estado de conservación de suelos, generando erosión.			
b. Pérdida de fertilidad natural de los suelos adyacentes a la acción propuesta.			
c. Inducción al deterioro del suelo y pérdida de su capacidad productiva, tales como desertificación, acidificación, generación o avance de dunas.			
d. Acumulación de sales y mal drenaje.			
e. Vertido de sustancias contaminantes sobre el suelo.			
f. La inducción de tala de bosques nativos.			
g. La alteración de los parámetros físico, químicos y biológicos del agua.			
h. La modificación de los causes y usos actuales del agua.			
i. La alteración de los cursos o cuerpos de aguas subterráneas.			
j. La alteración de la calidad del agua superficial, continental o marítima, lacustre y subterránea.			
<b>SUBTOTAL</b>			
<b>TOTAL</b>			

**Paso 1:** Asignar un único valor por cada factor. Si se califica como “Alto” asignar un valor igual a 3, como “medio” un valor igual a 2 y como “bajo” un valor igual a 1.

**Paso 2:** Realizar la sumatoria por columnas y sumar los Subtotales colocándolos en el Total.

**Paso 3:** El valor Total determinará el nivel de riesgo que se le asignará a este criterio.

**Paso 4:** Del resultado obtenido indicar lo siguiente:

Si el valor total es > o igual a 22: ALTO

Si el valor total es de 16-21: MEDIO

Si el valor es < 16: BAJO

**Paso 5:** El nivel identificado (ALTO, MEDIO o BAJO) será asignado en la Tabla de Resultados precisado en el numeral 2.2.

#### CRITERIO 4: La protección de las áreas naturales protegidas.

FACTOR	ALTO	MEDIO	BAJO
a. La afectación, intervención o explotación de recursos naturales que se encuentran en Áreas Naturales Protegidas.			
b. La generación de nuevas áreas protegidas.			
c. La modificación en la demarcación de Áreas Naturales Protegidas.			
d. La pérdida de ambientes representativos y protegidos.			
e. La afectación, intervención o explotación de territorios con valor paisajístico y/o turístico.			
f. La obstrucción de la visibilidad de zonas de valor paisajístico.			
g. La modificación de la composición del paisaje natural.			
<b>SUBTOTAL</b>			
<b>TOTAL</b>			

**Paso 1:** Asignar un único valor por cada factor. Si se califica como “Alto” asignar un valor igual a 3, como “medio” un valor igual a 2 y como “bajo” un valor igual a 1.

**Paso 2:** Realizar la sumatoria por columnas y sumar los Subtotales colocándolos en el Total.

**Paso 3:** El valor Total determinará el nivel de riesgo que se le asignará a este criterio.

**Paso 4:** Del resultado obtenido indicar lo siguiente:

Si el valor total es > o igual a 14: ALTO

Si el valor total es de 10-13: MEDIO

Si el valor es < 10: BAJO

**Paso 5:** El nivel identificado (ALTO, MEDIO o BAJO) será asignado en la Tabla de Resultados precisado en el numeral 2.2.

#### CRITERIO 5: Protección de la diversidad biológica y sus componentes: ecosistemas, especies y genes; así como los bienes y servicios ambientales y bellezas escénicas, áreas que son centros de origen y diversificación genética por su importancia para la vida natural.

FACTOR	ALTO	MEDIO	BAJO
a. Afectación a los ecosistemas, especies y genes.			
b. Alteración de la oferta natural de bienes y servicios ambientales y bellezas escénicas.			
c. Alteración de áreas que son centros de origen y diversificación genética por su importancia para la vida natural.			
d. Alteración de especies de flora y fauna vulnerables, raras, o en peligro de extinción, o de aquellas no bien conocidas.			
e. La introducción de especies de flora y fauna exóticas. No se considera a las especies naturalizadas, es decir aquellas que ya existen previamente en el territorio involucrado.			
f. La promoción de actividades extractivas, de explotación o manejo de la fauna y flora terrestre y acuática.			
g. La presentación de algún efecto adverso sobre la biota, especialmente la endémica.			
h. El reemplazo de especies endémicas o relictas,			
i. La alteración de la representatividad de las formaciones vegetales y ecosistemas a nivel nacional, regional y local,			
j. La alteración de ecosistemas frágiles, vulnerables y únicos, como bofedales y lomas, entre otras.			
<b>SUBTOTAL</b>			
<b>TOTAL</b>			

**Paso 1:** Asignar un único valor por cada factor. Si se califica como “Alto” asignar un valor igual a 3, como “medio” un valor igual a 2 y como “bajo” un valor igual a 1

**Paso 2:** Realizar la sumatoria por columnas y sumar los Subtotales colocándolos en el Total.

**Paso 3:** El valor Total determinará el nivel de riesgo que se le asignará a este criterio.

**Paso 4:** Del resultado obtenido indicar lo siguiente:

Si el valor total es > o igual a 22: ALTO

Si el valor total es de 16-21: MEDIO

Si el valor es < 16: BAJO

**Paso 5:** El nivel identificado (ALTO, MEDIO o BAJO) será asignado en la Tabla de Resultados precisado en el numeral 2.2.

#### CRITERIO 6: La protección de los sistemas y estilos de vida de las comunidades campesinas, nativas y pueblos indígenas.

FACTOR	ALTO	MEDIO	BAJO
a. La inducción a las comunidades que se encuentren en el área de influencia, a reasentarse o reubicarse, temporal o permanentemente.			
b. La afectación a los grupos humanos protegidos por disposiciones especiales.			
c. La transformación de las actividades económicas, sociales o culturales con base ambiental del grupo o comunidad local.			
d. La obstrucción del acceso a recursos naturales que sirvan de base para alguna actividad económica o de subsistencia de comunidades.			
e. La generación de procesos de ruptura de redes o alianzas sociales y culturales.			
f. Los cambios en la estructura demográfica local.			
g. La alteración de los sistemas de vida de grupos étnicos con alto valor cultural.			
h. La generación de nuevas condiciones de vida para los grupos o comunidades.			
i. La alteración o desaparición de sus estilos de vida coherentes con la conservación de la diversidad biológica y que involucren conocimientos tradicionales asociados a ellas.			
<b>SUBTOTAL</b>			
<b>TOTAL</b>			

**Paso 1:** Asignar un único valor por cada factor. Si se califica como “Alto” asignar un valor igual a 3, como “medio” un valor igual a 2 y como “bajo” un valor igual a 1.

**Paso 2:** Realizar la sumatoria por columnas y sumar los Subtotales colocándolos en el Total.

**Paso 3:** El valor Total determinará el nivel de riesgo que se le asignará a este criterio.

**Paso 4:** Del resultado obtenido indicar lo siguiente:

Si el valor total es > o igual a 22: ALTO

Si el valor total es de 14-21: MEDIO

Si el valor es < 14: BAJO

**Paso 5:** El nivel identificado (ALTO, MEDIO o BAJO) será asignado en la Tabla de Resultados precisado en el numeral 2.2.

#### CRITERIO 7: La protección de los espacios urbanos.

FACTOR	ALTO	MEDIO	BAJO
a. La modificación de la composición del paisaje o cultural.			
b. La reubicación de ciudades.			
c. Desarrollo de actividades del proyecto cuya área de influencia comprenda espacios urbanos.			
d. El uso de las facilidades e infraestructura urbanas para los fines del proyecto.			
e. El aislamiento de las ciudades por causas del proyecto.			
f. La localización del proyecto.			
<b>SUBTOTAL</b>			
<b>TOTAL</b>			

**Paso 1:** Asignar un único valor por cada factor. Si se califica como “Alto” asignar un valor igual a 3, como

“medio” un valor igual a 2 y como “bajo” un valor igual a 1.

**Paso 2:** Realizar la sumatoria por columnas y sumar los Subtotales colocándolos en el Total.

**Paso 3:** El valor Total determinará el nivel de riesgo que se le asignará a este criterio.

**Paso 4:** Del resultado obtenido indicar lo siguiente:

Si el valor total es > o igual a 14: ALTO

Si el valor total es de 10-13: MEDIO

Si el valor es < 10: BAJO

**Paso 5:** El nivel identificado (ALTO, MEDIO o BAJO) será asignado en la Tabla de Resultados precisado en el numeral 2.2.

#### CRITERIO 8: La protección del patrimonio arqueológico, histórico, arquitectónico y monumentos nacionales; y,

FACTOR	ALTO	MEDIO	BAJO
a. La afectación, modificación y deterioro de algún monumento histórico, arquitectónico, monumento público, arqueológico, zona típica o santuario natural.			
b. La extracción de elementos de zonas donde existan piezas o construcciones de valor histórico, arquitectónico o arqueológico en cualquiera de sus formas.			
c. La afectación de recursos arqueológicos en cualquiera de sus formas.			
<b>SUBTOTAL</b>			
<b>TOTAL</b>			

**Paso 1:** Asignar un único valor por cada factor. Si se califica como “Alto” asignar un valor igual a 3, como “medio” un valor igual a 2 y como “bajo” un valor igual a 1

**Paso 2:** Realizar la sumatoria por columnas y sumar los Subtotales colocándolos en el Total.

**Paso 3:** El valor Total determinará el nivel de riesgo que se le asignará a este criterio.

**Paso 4:** Del resultado obtenido indicar lo siguiente:

Si el valor total es > o igual a 14: ALTO

Si el valor total es de 5-13: MEDIO

Si el valor es < 5: BAJO

**Paso 5:** El nivel identificado (ALTO, MEDIO o BAJO) será asignado en la Tabla de Resultados precisado en el numeral 2.2.

#### 2.2 RESULTADO DE LA PONDERACIÓN DE LOS CRITERIOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL (Este numeral debe ser completado por la Autoridad Competente del SEIA)

De acuerdo a los resultados obtenidos en el Paso 5 de cada Criterio, completar la tabla adjunta:

CRITERIOS DE PROTECCION AMBIENTAL	ALTO	MEDIO	BAJO
<b>CRITERIO 1:</b> La protección de la salud pública y de las personas.			
<b>CRITERIO 2:</b> La protección de la calidad ambiental, tanto del aire, del agua, del suelo, como la incidencia que puedan producir el ruido y vibración, residuos sólidos y líquidos, efluentes, emisiones gaseosas, radiaciones y de partículas y residuos radiactivos.			

<b>CRITERIO 3:</b> La protección de los recursos naturales, especialmente las aguas, los bosques y el suelo, la flora y fauna.			
<b>CRITERIO 4:</b> La protección de las áreas naturales protegidas.			
<b>CRITERIO 5:</b> Protección de la diversidad biológica y sus componentes: ecosistemas, especies y genes; así como los bienes y servicios ambientales y bellezas escénicas, áreas que son centros de origen y diversificación genética por su importancia para la vida natural.			
<b>CRITERIO 6:</b> La protección de los sistemas y estilos de vida de las comunidades campesinas, nativas y pueblos indígenas.			
<b>CRITERIO 7:</b> La protección de los espacios urbanos;			
<b>CRITERIO 8:</b> La protección del patrimonio arqueológico, histórico, arquitectónico y monumentos nacionales, y;			

**CRITERIOS PARA DETERMINAR EL INSTRUMENTO DE GESTIÓN AMBIENTAL:**

- Si se tiene cuatro (04) CRITERIOS IDENTIFICADOS COMO **"ALTO" SE REQUIERE UN EIA-d<sup>4</sup>**
- Si se tiene cuatro (04) CRITERIOS IDENTIFICADOS COMO **"MEDIO" SE REQUIERE EIA-sd**
- Si se tiene cuatro (04) CRITERIOS IDENTIFICADOS COMO **BAJO SE REQUIERE DIA**

POR LO TANTO AL PROYECTO DE INVERSIÓN PÚBLICA LE CORRESPONDE (marcar con X):

INSTRUMENTO DE GESTIÓN AMBIENTAL QUE CORRESPONDE ELABORAR:	EIA-DETALLADO (EIA-d) <sup>5</sup>	<input type="checkbox"/>	EIA-SEMIDETALLADOS (EIA-sd) <sup>6</sup>	<input type="checkbox"/>	DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA) <sup>7</sup>	<input type="checkbox"/>

FECHA:

NOMBRE y FIRMA:

<sup>4</sup> En el caso de tener un total igual a 3 "alto", 3 "medio" y 2 "bajo" se debe considerar como ALTO.

<sup>5</sup> Contenido mínimo en el Anexo IV del Reglamento de la Ley del SEIA.

<sup>6</sup> Contenido mínimo en el Anexo III del Reglamento de la Ley del SEIA.

<sup>7</sup> Contenido mínimo en el Anexo VI del Reglamento de la Ley del SEIA.

---

**Anexo N°05: Modelo de Estudio de Impacto Ambiental  
Semidetallado**

---

## Términos de Referencia Básicos para la Elaboración del Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIASd)

Las Autoridades Competentes desarrollarán las guías respectivas para la elaboración de términos de referencia para los proyectos clasificados en la Categoría II, en función de los siguientes contenidos y criterios mínimos que recogen lo establecido en el numeral 10.1 del artículo 10° de la Ley y su modificatoria.

### 1. Un resumen ejecutivo

Debe ser un instrumento que permita a los interesados formarse una idea clara, integral y exacta del proyecto de inversión que se va a ejecutar, de los impactos ambientales que generaría y de la estrategia de manejo ambiental respectiva. La información incluida en el citado resumen debe ser comprensible por personas no expertas en materias técnicas. Asimismo, incluirá la tabla de contenido o índice completo del EIA-sd.

### 2. Descripción del proyecto

En este punto se considerará la descripción del proyecto de inversión en sus diferentes etapas: planificación, construcción, operación, mantenimiento y abandono o cierre, teniendo en cuenta su tiempo de ejecución, los componentes, acciones, actividades u obras, entre otros, según lo indicado a continuación:

- a) Los antecedentes generales del proyecto, indicando su nombre, la identificación legal y administrativa del proponente.
- b) El marco de referencia legal y administrativo, especificando los aspectos legales y administrativos de carácter ambiental que tienen relación directa con el proyecto, especialmente aquellos relacionados con la protección del ambiente, la conservación de los recursos naturales e histórico – culturales, el cumplimiento de normas de calidad ambiental y la obtención de permisos para uso de recursos naturales, entre otros.
- c) El objetivo y justificación del proyecto.
- d) La localización geográfica y política del proyecto en coordenadas UTM, refrendado con cartografía a escala apropiada.
- e) Descripción secuencial de las distintas etapas del proyecto precisando su respectivo cronograma.
- f) La envergadura del proyecto, estableciendo su área de influencia (directa e indirecta) en función de los impactos ambientales potenciales que se generarán.
- g) El tiempo de vida útil del proyecto y monto estimado de la inversión.
- h) La descripción de la etapa de levantamiento de información sobre las características del terreno, incluyendo las acciones empleadas para la recolección de datos utilizados para el diseño de ingeniería del proyecto.
- i) La descripción de la etapa de construcción, indicando las acciones y requerimientos de materiales, maquinarias, equipos, campamentos, personal y requerimientos logísticos que sean necesarios; así como las vías de acceso para acceder al emplazamiento.

- j) La descripción de la etapa de operación y mantenimiento, detallando las diferentes fases del proceso de producción o transformación. Los recursos naturales, las materias primas, los insumos químicos, entre otros, que se utilizarán en los procesos de extracción, producción o transformación; su origen, características y peligrosidad, así como las medidas de control para su transporte, almacenamiento y manejo, la cantidad de producción diaria, mensual, anual de productos terminados e intermedios. Las características de los efluentes, emisiones y residuos sólidos generados. La cantidad de personal, los requerimientos logísticos y las vías de acceso, entre otros.
- k) La descripción de la etapa de abandono o cierre, incluyendo las acciones generales que implementará el proponente del proyecto de inversión en dicha etapa.

### 3. Línea Base

Este aspecto debe contener las características del área o lugar donde se ejecutará el proyecto, precisando la delimitación de las áreas de influencia directa e indirecta, incluyendo los siguientes elementos, sólo en la medida que sean afectados por el proyecto:

- a) La descripción de la ubicación, extensión y emplazamiento del proyecto, identificando y definiendo su área de influencia directa e indirecta, considerando el estudio de macro y micro localización, así como la ubicación con relación a un área natural protegida y/o su zona de amortiguamiento, de ser el caso. La propuesta de identificación y evaluación del área de influencia será ratificada o modificada por la autoridad competente, al dar la conformidad de los Términos de Referencia respectivos.
- b) La descripción del medio físico, en cuanto a sus características y dinámica. Además, se debe incluir cuando sea necesario y de acuerdo a las condiciones y envergadura del proyecto, los siguientes aspectos:
  - Meteorología, Clima y zonas de vida.
  - Geología y Geomorfología.
  - Hidrografía, Hidrológica, Hidrogeología y Balance Hídrico.
  - Suelo, capacidad de uso mayor de las tierras y uso actual de los suelos.
  - Calidad del aire, suelo y agua.
  - Otras actividades existentes en el área del proyecto.
  - Otros aspectos que la Autoridad Competente determine.
- c) La descripción del medio biológico, en cuanto a sus características y dinámica. Además, se debe incluir cuando sea necesario y de acuerdo a las condiciones y envergadura del proyecto, los siguientes aspectos:
  - Diversidad biológica y sus componentes.
  - Flora y Fauna (terrestre y acuática), indicando su abundancia, distribución, estado de conservación

según los listados nacionales de especies en peligro y grado de endemismo.

- Ecosistemas frágiles, los cuales comprenden, entre otros, desiertos, tierras semiáridas, montañas, pantanos, bofedales, bahías, islas pequeñas, humedales, lagunas altoandinas, lomas costeras, bosques de neblina y bosques relictos.
  - Áreas Naturales Protegidas o zonas de amortiguamiento.
  - Las unidades paisajísticas en el área del proyecto.
  - Aspectos o factores que amenazan la conservación de los hábitats o ecosistemas identificados.
  - Otros aspectos que la autoridad competente determine.
- d) La descripción y caracterización de los aspectos social, económico, cultural, y antropológico de la población ubicada en el área de influencia del proyecto.
- Además, se debe incluir cuando sea necesario y de acuerdo a las condiciones y envergadura del proyecto, los siguientes aspectos:
- Índices demográficos, sociales, económicos, de ocupación laboral y otros similares.
  - Servicios, infraestructura básica y actividades principales que aporten información relevante sobre la calidad de vida y costumbres de las comunidades involucradas.
  - Descripción y análisis del uso actual del territorio, teniendo en consideración su aptitud y la tenencia de tierras.
  - Otros aspectos que la autoridad competente determine.
- e) La presencia de restos arqueológicos, históricos y culturales en del área de influencia del proyecto.
- f) Identificación de los aspectos de vulnerabilidad y peligros de origen natural o antropogénico asociados al área de influencia del proyecto.
- g) Elaboración de la cartografía general (mapas de ubicación, temáticos, entre otros); y diagramas relevantes de la línea base relacionada con el proyecto.

#### 4. Plan de Participación Ciudadana

El titular deberá elaborar el “Plan de Participación Ciudadana”, tomando en consideración las disposiciones establecidas en las normas sectoriales y el Título IV del D. S. N° 002-2009-MINAM, según corresponda.

El titular presentará en el acápite correspondiente del EIA-sd, los resultados debidamente sustentados del desarrollo del Plan de Participación Ciudadana, donde se evidencie las estrategias, acciones y mecanismos de involucramiento y participación de las autoridades, población y entidades representativas de la sociedad civil debidamente acreditadas, en las diferentes etapas de elaboración del EIA-sd.

De acuerdo lo establecido en el D.S. N° 002-2009-MINAM, cuando la autoridad competente determine la procedencia de la realización de la audiencia pública, el Plan de Participación Ciudadana debe contener, adicionalmente, el informe consolidado de las observaciones formuladas por la ciudadanía durante dicho proceso. El informe solo incluirá las opiniones sustentadas de las aclaraciones, rectificaciones o ampliaciones de información efectuadas por la población y entidades representativas de la sociedad civil debidamente acreditadas, destacando la forma como se dieron respuesta a ellas en el proceso de elaboración del EIA-sd.

#### 5. Caracterización de Impacto Ambiental

Se debe de tomar en consideración la identificación y caracterización de los impactos ambientales, así como los riesgos a la salud humana y los riesgos ambientales del proyecto, en todas sus fases y durante todo su periodo de duración. Para tal fin, se deberá realizar el procedimiento siguiente:

Identificar, evaluar, valorar y jerarquizar los impactos ambientales positivos y negativos que se generarán, así como los riesgos inducidos derivados de la planificación, construcción, operación, mantenimiento y cierre del proyecto, utilizando para ello las metodologías de evaluación aceptadas internacionalmente, debiendo velar por:

- a) Se analice la situación ambiental determinada en la línea base, comparándola con las transformaciones esperadas en el ambiente, producto de la implementación del proyecto.
- b) Se prevengan los impactos directos, indirectos, acumulativos y sinérgicos, y se evalúen los riesgos inducidos que se podrían generar y presentar sobre los componentes ambientales, sociales y culturales, así como la salud de las personas.
- c) Se utilicen variables representativas para identificar los impactos ambientales, justificando la escala, el nivel de resolución y el volumen de los datos, la replicabilidad de la información mediante el uso de modelamientos matemáticos para la determinación de impactos negativos y positivos, y la definición de umbrales de dichos impactos.
- d) Se consideren los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) y los Límites Máximos Permisibles (LMP) vigentes, en ausencia de regulación nacional sobre la materia, emplear estándares de nivel internacional, que el Ministerio del Ambiente apruebe para tal fin. Asimismo, la identificación y valoración de los impactos ambientales debe realizarse tomando en cuenta lo siguiente:
  - El medio físico, que incluye el clima y la estabilidad geomorfológica del suelo, las condiciones hidrológicas y edafológicas, la generación de niveles de ruido, la presencia y niveles de vibraciones de campos electromagnéticos y de radiación, y el deterioro de la calidad del aire, agua y suelo.
  - El medio biológico, que incluye la afectación a los ecosistemas terrestres y acuáticos, hábitat, su estructura y funciones, aspectos de su resiliencia y continuidad, así como los niveles de conservación de las especies de flora y fauna silvestre, u otra característica de relevancia.
  - El aspecto social, económico y cultural, especialmente de variables que aporten información relevante sobre la calidad de vida de las comunidades o poblaciones afectadas y sobre los sistemas de vida y costumbres de los grupos humanos, poniendo especial énfasis en las comunidades protegidas por leyes especiales.
  - La inserción en algún plan de ordenamiento territorial o un área bajo protección oficial.
  - La caracterización del área de influencia en relación a la infraestructura existente, por ejemplo, infraestructura vial, férrea y aeroportuaria, y de equipamiento, las áreas de recreación, los espacios urbanos, entre otros.
  - Potencialidad de las tierras y uso actual de suelo.

- El paisaje y los aspectos turísticos, caracterizando las unidades de singularidad o de especial valor.
- Aquellos otros aspectos del medio físico, biológico y/o social, que tengan relación directa con el proyecto o actividad, los cuales serán determinados por la autoridad competente.

Para establecer la valoración de los impactos ambientales se considerarán como criterios el carácter positivo o negativo, el grado de afectación al ambiente, la importancia con relación a los recursos naturales y la calidad ambiental, el riesgo de ocurrencia de los probables impactos, la extensión respecto del territorio, la duración con relación al tiempo que durará el impacto, así como la reversibilidad que tiene el ecosistema a regresar a sus condiciones naturales.

#### **6. Estrategia de Manejo Ambiental**

Debe considerar los mecanismos y acciones para la implementación de las actividades y compromisos a los que está obligado a cumplir el titular del proyecto durante su periodo de duración; de conformidad con la Ley N° 27446, el presente reglamento y otras normas complementarias aplicables.

La Estrategia de Manejo Ambiental debe considerar como mínimo lo siguiente:

- a) Plan de manejo ambiental, que identifique y caracterice todas las medidas que el titular del proyecto realizará para prevenir, mitigar y/o corregir los impactos ambientales identificados.
- b) Plan de vigilancia ambiental, que incluya los mecanismos de implementación del sistema de vigilancia ambiental y la asignación de responsabilidades específicas para asegurar el cumplimiento de las medidas contenidas en el Plan de manejo ambiental, considerando la evaluación de su eficiencia y eficacia mediante indicadores de desempeño. Asimismo, este Plan incluirá el Programa de monitoreo ambiental, el cual señalará las acciones de monitoreo para el cumplimiento de los límites máximos permisibles u otros establecidos en las

normas nacionales vigentes o normas de nivel internacional.

- c) Plan de contingencias, que considere las medidas para la gestión de riesgos y respuesta a los eventuales accidentes que afecten a la salud, ambiente, e infraestructura, y para las etapas de construcción, operación, mantenimiento y cierre o abandono, si este último procediere.
- d) Plan de abandono o cierre, conteniendo las acciones a realizar, cuando se termine el proyecto, en cada una de sus etapas, de manera de que el ámbito del proyecto y su área de influencia queden en condiciones similares a las que se tuvo antes del inicio del proyecto. Este plan se efectuará de acuerdo a las características del proyecto y las disposiciones que determine la autoridad competente.
- e) El cronograma y presupuesto para la implementación de la Estrategia de Manejo Ambiental.
- f) Un cuadro resumen conteniendo los compromisos ambientales señalados en los Planes establecidos en la Estrategia de Manejo Ambiental, así como la identificación del responsable y los costos asociados.

#### **7. La empresa consultora, los nombres y firma de los profesionales y técnicos que intervinieron en la elaboración del EIA-sd.**

#### **8. Otras consideraciones que determine la Autoridad Competente.**

##### **ANEXOS:**

Los anexos que permitan corroborar la información generada para la realización de actividades y tareas del equipo de profesionales y que está contenida en el EIA-sd, como también de otros antecedentes de interés que sean útiles para la comprensión del documento. El titular del proyecto debe presentar la cartografía del lugar de emplazamiento de la acción señalando el área de influencia, la escala y la simbología adecuada para una correcta interpretación; copia de los resultados de análisis emitidos por el laboratorio; Hojas de cálculos realizados, fotografías, videos, entre otros.

---

**Anexo N°06: Modelo de Declaración de Impacto Ambiental  
(DIA)**

## Términos de Referencia Básicos para la Elaboración de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA)

Denominado también evaluación preliminar (Anexo VI del Reglamento de la Ley del SEIA). Del contenido de la Evaluación Preliminar:

### I. Datos generales del titular y de la entidad autorizada para la elaboración de la Evaluación Preliminar

#### 1.1. Nombre del proponente (persona natural o jurídica) y su razón social.

Número de Registro Único de Contribuyentes (RUC):

Domicilio legal:

Calle y Número:

Distrito:

Provincia:

Departamento:

Teléfono:

Fax:

Correo electrónico:

#### 1.2. Titular o Representante Legal

Nombres completos:

Documento de identidad N°:

Domicilio:

Teléfono:

Correo electrónico:

En caso de ser el representante legal, deberá acreditarse mediante documentos legalizados.

#### 1.3 Entidad Autorizada para la elaboración de la Evaluación Preliminar:

##### 1.3.1 Persona Natural

Nombres y Apellidos:

RUC:

Número de Registro en MINAM:

Profesión:

Domicilio:

Teléfono:

Correo electrónico:

##### 1.3.2 Persona Jurídica

Razón social:

RUC:

Número de Registro en MINAM:

Profesionales:

Domicilio:

Teléfono:

Correo electrónico:

## II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

### 2.1. Datos generales del proyecto.

Nombre del proyecto:

Tipo de proyecto a realizar: nuevo ( ) ampliación ( )

Monto estimado de la Inversión:

Ubicación física del proyecto: Dirección:

Av., Calle, Jr. y Número:

Zonificación (según uso de suelo) distrital o provincial:

Parque o área industrial (si corresponde):

Distrito:

Provincia:

Departamento:

Superficie total y cubierta (Ha, m<sup>2</sup>), especificando su destino o uso (construcción, producción, administración, logística, manteniendo, servicios generales, ampliación, otros.).

Tiempo de vida útil del proyecto:

Situación legal del predio: compra, venta, concesión, otro

#### Anexar

- Copia de Habilitación/es Correspondiente/s y documentación que acredite la Zonificación y la inscripción en Registro Público.
- Croquis de ubicación del predio a escala 1: 5000
- Planos con diseño de la infraestructura a instalar y/o existente (en caso de solicitar ampliación).
- Planos de edificaciones existentes.

### 2.2 Características del proyecto

Toda la información declarada en este apartado, cuando se trate de proyectos nuevos, deberá dividirse en:

#### Etapa de planificación

Detallar las actividades previas que se desarrollarán antes de la etapa de construcción del proyecto, tales como desbroce, desbosque, demolición, movimiento de tierras, entre otras.

#### Etapa de construcción

Detallar las construcciones a desarrollar y el plazo previsto para su ejecución.

Desarrollar las diferentes etapas del proceso constructivo, señalado, mediante diagramas de flujos, los requerimientos de maquinaria, equipos, agua, combustible, energía y personal entre otros (entradas); y en la salida, los residuos sólidos, efluentes, emisiones, ruidos, vibraciones, radiaciones entre otros.

#### Etapa de operación

Detallar los procesos, subprocesos y actividades necesarios para obtener el producto y/o productos del proyecto.

Detallar mediante diagrama de flujo, los requerimientos de recursos naturales, insumos, equipos, maquinarias, personal, energía requeridos para cada proceso y subproceso y para cada producto y/o subproducto. Señalar los residuos sólidos, efluentes, emisiones, ruidos, vibraciones, radiaciones, y otros que se generarán en cada uno de los procesos y subprocesos.

#### Etapa de mantenimiento

Detallar las actividades necesarias durante la etapa de mantenimiento o mejoramiento del proyecto de inversión.

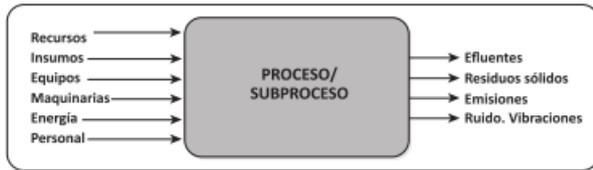
#### Etapa de abandono o cierre

Detallar las actividades que se van a desarrollar en la etapa de cierre.

Desarrollar mediante diagrama de flujo los requerimientos de maquinaria, equipos energía y personal que se requerirán, y los residuos sólidos, efluentes, emisiones, ruidos, vibraciones, y entre otros que se producirán.

Señalar los programas para restituir el área a sus condiciones originales (de ser pertinente).

## MODELO DE DIAGRAMA DE FLUJO



### 2.2.1 Infraestructura de servicios:

Señalar si el lote o terreno donde se va a desarrollar el proyecto cuenta con:

- Red de agua potable
- Sistema de alcantarillado
- Red eléctrica
- Red de gas natural
- Sistema municipal de captación de aguas de lluvia

### 2.2.2 Vías de acceso:

Señalar si existen vías de acceso principales o secundarias para llegar al emplazamiento del proyecto, indicar si son asfaltadas, afirmadas, u otras; así como su estado de conservación.

### 2.2.3 Materias Primas e Insumos:

#### Recursos Naturales:

Señale si el proyecto utilizará dentro de sus procesos o subprocesos, recursos naturales que se encuentran en el área de influencia del proyecto.

#### Tipo de recursos naturales

Recurso Natural	Cantidad (día/semana/mes/año)	Unidad de Medida (Kg, t, L)

#### Materia Prima:

Señale si el proyecto utilizará dentro de sus procesos o subprocesos insumos químicos como materia prima.

#### Materia Prima:

Producto químico	Nombre comercial	CAS #	Cantidad Mensual (Kg, t, L)	Criterio de Peligrosidad				
				Inflamable	Corrosivo	Reactivo	Explosivo	Toxico

**Nota:** Adjuntar MSDS Hoja de Seguridad de las sustancias químicas a usar.

**Nota:** Para declarar el insumo químico se refiere a la Ley N° 28256 y su reglamento y modificatorias.

Señalar, la forma cómo los productos químicos van a ser transportados y la forma de almacenamiento y medidas establecidas para su manipulación.

#### Insumos Químicos:

Señale si el proyecto utilizará dentro de sus procesos o subprocesos insumos químicos para la obtención de productos o subproductos.

#### Insumos Químicos

Producto químico (nombre comercial)	Ingredientes activos	CAS #	Cantidad mensual (Kg, t, L)	Criterio de Peligrosidad				
				Inflamable	Corrosivo	Reactivo	Explosivo	Toxico

Señalar, la forma cómo los productos químicos van a ser transportados y la forma de almacenamiento y medidas establecidas para su manipulación.

### 2.2.4 Procesos

Señale las etapas de los procesos y subprocesos que desarrollara el proyecto señalando en cada uno de ellos, la materia prima, los insumos químicos, la energía, agua, maquinaria, equipos, etc. que se requerirán.

#### Etapas del Proceso y subprocesos

Proceso / Subproceso	Materia prima	Insumos químicos	Energía	Agua	Masinería	Equipos		
	Cantidad	Unidad de medida	Cantidad	Unidad de medida	km/hora	M3/seg	Tipo de combustión	Tipo de combustión

Se deberá adjuntar los diagramas de flujo de los procesos y subprocesos.

Se deberá señalar el periodo de producción: diario, semanal, mensual, anual en h/día/mes/año.

### 2.2.5 Productos Elaborados

Deberá señalar los estimados de la producción total anual y mensual de cada producto (Litros, kilogramos, unidades, etc.).

### 2.2.6 Servicios

Para el desarrollo del proyecto se requerirá:

#### Agua

Consumo caudal (m3/seg.) diario, mensual, anual

Fuente:

Red de agua potable

Superficial (rio, canal de riego)

Subsuelo

#### Electricidad

Consumo mensual Potencia requerida

Fuente

Red de distribución

Fuente propia (generación hídrica, térmica (diesel, gas)

En el caso de utilizar combustibles, señalar la forma de almacenamiento y sus medidas de seguridad.

### 2.2.7 Personal

Señale la cantidad de personal que trabajará en el proyecto:

Etapas de construcción

Etapas de operaciones

Etapas de mantenimiento

#### Total

Personal de permanente:

Personal temporal

Turnos de trabajo

Señalar si el personal trabajara en campamentos o se desplazara diariamente a su domicilio.

Si es en campamento, indicar el tiempo de permanencia en el proyecto.

### 2.2.8 Efluentes y/o Residuos Líquidos

Efectuar diferenciación entre aguas, residuos líquidos domésticos y residuos líquidos industriales.

Señalar el caudal diario, semanal, mensual, anual.

Señalar las características que tendrá el efluente

- Características químicas
- Características físicas
- Nivel de toxicidad

Señalar si el proyecto contempla la construcción de sistema de tratamiento primario, secundario, terciario.

**Nota:** (En caso de contar con planta de tratamiento, señalar en plano la ubicación prevista para la planta de tratamiento, así como especificaciones de su diseño y calidad del efluente.)

Los residuos líquidos serán dispuestos en:

Sistema de alcantarillado

Pozo séptico o subsuelo

Acequia de regadío

Cauce de río

Laguna, lago, océano

Para conocer el grado de dispersión del efluente en el cuerpo receptor, es necesario conocer las características existentes en el cuerpo de agua y cuál será su comportamiento ante la descarga del efluente.

### 2.2.9 Residuos Sólidos

Efectuar una caracterización de los residuos sólidos que se estima se generaran (domésticos, industriales, tóxicos, peligrosos), señalando las cantidades aproximadas.

Estado:

Sólido: cantidad, características físicas y químicas

Semisólido: volumen, características físicas y químicas

Sistemas de almacenamiento y tratamiento dentro de las instalaciones

Destino final previsto

Forma de transporte a destino final

### 2.2.10 Manejo de Sustancias Peligrosas

Señalar si el proceso productivo utilizará sustancias peligrosas, o producto del proceso, se generarán sustancias peligrosas

Indicar el tipo de sustancias.

Cantidades.

Características.

Indicar el tipo de manejo que se dará a estas sustancias, así como su disposición final.

### 2.2.11 Emisiones Atmosféricas.

Señalar los equipos y maquinarias que generarán emisiones gaseosas, fuentes fijas y fuentes móviles.

Estimar volumen de emisiones (olores, humos, material particulado, gases, composición química) en función al tipo de proceso o subproceso, al uso de combustibles que utilizarán las maquinarias y equipos (tipo de combustible que utiliza y consumo diario)

Para conocer el grado de dispersión de las emisiones atmosféricas, se deberá conocer las características climáticas de la zona para determinar cómo se comportará la pluma de dispersión.

Especificar si como parte del proceso productivo se generarán emisiones difusas señalar os sistemas de tratamiento a implementar para reducir emisiones de las fuentes fijas y móviles.

### 2.2.12 Generación de Ruido

Señalar si se generará ruido en los procesos o subprocesos del proyecto, indicar las fuentes de generación y el nivel de decibelios previstos, señalar los medios que se utilizaran para tratar los ruidos.

### 2.2.13 Generación de Vibraciones

Señalar si se generará vibraciones en los procesos y subprocesos del proyecto, indicar las fuentes de generación, su intensidad, duración y alcance probable. Señalar los mecanismos para tratar las vibraciones.

### 2.2.14 Generación de Radiaciones

Señalar si se generaran algún tipo de radiaciones en los procesos y subprocesos del proyecto. Señalar los sistemas de tratamiento para controlar las emisiones.

### 2.2.15 Otros tipos de residuos.

Especificar cualquier otro tipo de residuos que generará el proyecto y los mecanismos para controlarlos.

El proponente deberá revisar la legislación nacional correspondiente, así como los límites máximos permisibles sectoriales y estándares de calidad ambiental para los numerales 9 al 16 y si no existiera regulación nacional, usar como referencia los establecidos por instituciones de derecho internacional público con la finalidad de determinar si el proyecto se desarrollará en niveles por debajo de los máximos permisibles.

## III. Aspectos del medio físico, biótico, social, cultural y económico

Efectuar una caracterización del medio físico, biótico, social, cultural y económico del ámbito de influencia del proyecto.

## IV. Plan de Participación Ciudadana

El titular deberá elaborar el “Plan de Participación Ciudadana”, tomando en consideración las disposiciones establecidas en las normas sectoriales y el Título IV del D. S. N° 002-2009-MINAM, según corresponda.

## V. Descripción de los posibles impactos ambientales

Con base en la información desarrollada en los ítems anteriores, señalar los principales impactos ambientales y sociales que se estima generará el proyecto.

### Posibles Impactos Ambientales

CONSTRUCCIÓN	OPERACIÓN	MANTENIMIENTO	CIERRE

## VI. Medidas de prevención, mitigación o corrección de los impactos ambientales

Señalar las medidas a implementar para mitigar los impactos ambientales identificados

CONSTRUCCIÓN	OPERACIÓN	MANTENIMIENTO	CIERRE

---

**VII. Plan de Seguimiento y Control**

Desarrollar el Plan de seguimiento y control para las medidas de mitigación establecidas, así como el monitoreo de los residuos líquidos, sólidos, gaseosos, que permitan verificar cumplimiento de la legislación nacional correspondiente.

**VIII. Plan de Contingencias**

Indicar los planes de contingencia que se implementarán para controlar los riesgos.

**IX. Plan de Cierre o Abandono**

Que contenga las acciones a realizar, cuando se termine el proyecto.

**X. Cronograma de Ejecución**

Presentar el cronograma de ejecución del plan de seguimiento y control señalando la periodicidad de los informes a presentar, así como la ejecución del programa de monitoreo.

De ser factible, presentar esta información en un diagrama Gantt.

**XI. Presupuesto Implementación**

Se deberá entregar el presupuesto establecido para la implementación del plan de seguimiento y control y su ejecución deberá estar acorde con el cronograma de ejecución.

---

**Anexo N°07: Formato de Informe Socio Ambiental de  
Evaluación**

## Informe Socio Ambiental de Evaluación

---

**Nombre del Proyecto:** \_\_\_\_\_

**Provincia / Departamento:** \_\_\_\_\_ **Categoría Ambiental:** \_\_\_\_\_

**Fecha:** \_\_\_\_\_

**Consultora contratada:** \_\_\_\_\_

Firma Responsable de la consultora

**Responsable Administrativo del proyecto:**   PVD   / GL

---

**1. Principales conclusiones de los DIA / EIAsd/ EIAd -Aspectos ambientales y sociales:**  
Se describe, por proyecto, los principales compromisos ambientales y sociales del DIA, EIAsd y EIAd

**2. Riesgos:**  
Indicar riesgos sociales que podría tener los contratistas ejecutores durante las obras

Indicar riesgos ambientales que podrían tener los contratistas ejecutores durante las obras

Indicar riesgos naturales importantes del área que hayan sido identificados en el área de proyecto y las medidas que se indicaron en el DIA/ EIAsd/EIAd

**3. Autorizaciones incluidas en el expediente:**

	Si/ No	
Certificación Ambiental.....	<input type="checkbox"/>	
CIRA.....	<input type="checkbox"/>	no fue necesario porque.....
PACRI.....	<input type="checkbox"/>	no fue necesario porque.....
Autorización del SERNANP /ACR.....	<input type="checkbox"/>	no fue necesario porque.....
Autorización uso de canteras.....	<input type="checkbox"/>	no fue necesario porque.....
Autorización uso margen de río.....	<input type="checkbox"/>	no fue necesario porque.....
Otros.....	<input type="checkbox"/>	

**4. Presupuesto Ambiental:**

**Presupuesto Obra**

Especialista ambiental si / no ..... N° meses..... Costo mensual S/.....  
Especialista social si/ no..... N° meses.....Costo mensual S/.....  
S/.....

Cumplimiento compromiso ambiental.....Costo S/

-  
-  
-

Cumplimiento compromiso social.....Costo S/

-  
-  
-

**Presupuesto Supervisión**

Especialista ambiental  
Especialista social

---

**Anexo N°08: Formato de Informe Socio Ambiental de Seguimiento**

---

## Informe Socio Ambiental de Seguimiento

---

**Nombre del Proyecto:** \_\_\_\_\_

**Provincia / Departamento:** \_\_\_\_\_ **Categoría Ambiental:** \_\_\_\_\_

**Fecha:** \_\_\_\_\_

**Consultora contratada:** \_\_\_\_\_  
Firma Responsable de la supervisión

**Responsable Administrativo del proyecto:** PVD \_\_\_\_ / GL

---

### 1. Visita de supervisión de campo

Participantes: \_\_\_\_\_ Nº de visita \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

Antecedentes de la operación \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### 2. Cumplimiento de las condiciones ambientales y sociales establecidas en el contrato

a. \_\_\_\_\_  Sí  No

b. \_\_\_\_\_  Sí  No

### 3. Aspectos revisados

- Avance en la ejecución de los Planes y Programas identificados en el PMA:

\_\_\_\_\_

- Revisión del área del proyecto:

- o Campamento: \_\_\_\_\_

- o Planta de Asfaltos: \_\_\_\_\_

- o Áreas de Explotación de Material: \_\_\_\_\_

- o Áreas de Disposición final de desechos: \_\_\_\_\_

- o Otros: \_\_\_\_\_

- Evaluación de la ejecución: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

- Presupuesto ejecutado hasta la fecha: \_\_\_\_\_

- Observaciones y Recomendaciones: \_\_\_\_\_

---

**Anexo N°09: Formato de Informe Socio Ambiental  
Final**

---

## Informe Socio Ambiental Final (Rehabilitación/Mejoramiento)

---

Nombre del Proyecto: \_\_\_\_\_

Provincia / Departamento: \_\_\_\_\_ Categoría Ambiental: \_\_\_\_\_

Responsable PVD:

GL:

Responsable ASA: \_\_\_\_\_

Firma

---

### 1. Visita de supervisión de campo

Participantes: \_\_\_\_\_ N° de visita \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

Antecedentes de la operación \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### 2. Cumplimiento de las condiciones ambientales y sociales establecidas en el contrato

a. \_\_\_\_\_  Sí  No

b. \_\_\_\_\_  Sí  No

### 3. Aspectos revisados

- Ejecución de los Planes y Programas identificados en el PMA (indicar si se ha completado con eficiencia ambiental):

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- Revisión del área del proyecto (indicar si han tenido cierres ambientales acordes con el IG- eficientes ambientalmente):

- o Campamento: \_\_\_\_\_
- o Planta de Asfaltos: \_\_\_\_\_
- o Áreas de Explotación de Material: \_\_\_\_\_
- o Áreas de Disposición final de desechos: \_\_\_\_\_
- o Otros: \_\_\_\_\_

- Evaluación final de la ejecución: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

- Presupuesto final ejecutado: \_\_\_\_\_

- Conclusiones: \_\_\_\_\_

---

## Informe Socio Ambiental Final (Mantenimiento)

---

Nombre del Proyecto: \_\_\_\_\_

Provincia / Departamento: \_\_\_\_\_ Tipo de mantenimiento: \_\_\_\_\_

Responsable PVD:

GL:

Responsable ASA: \_\_\_\_\_

Firma

Responsable IVP: \_\_\_\_\_

Firma

---

### 1. Visita de supervisión de campo

Participantes: \_\_\_\_\_ N° de visita \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_

Antecedentes de la operación \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

### 2. Cumplimiento de las condiciones ambientales y sociales establecidas en el contrato

a. \_\_\_\_\_  Sí  No

b. \_\_\_\_\_  Sí  No

....

### 3. Aspectos revisados

- Ejecución de las clausulas socio ambientales en el PMA (indicar si se ha completado con eficiencia socioambiental:  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

- Revisión del área del proyecto (indicar si han tenido cierres ambientales acordes con el IG- eficientes ambientalmente, ( en caso de ser mantenimiento periódico):

- o Campamento: \_\_\_\_\_
- o Planta de Asfaltos: \_\_\_\_\_
- o Áreas de Explotación de Material: \_\_\_\_\_
- o Áreas de Disposición final de desechos: \_\_\_\_\_
- o Otros: \_\_\_\_\_

- Revisión del área del proyecto y ejecución de acuerdos sociales (en caso ser mantenimiento rutinario)

- o Acuerdos con microempresarios:
- o Trabajo de microempresarios:

---

---

---

- Presupuesto final ejecutado: \_\_\_\_\_
- Conclusiones: \_\_\_\_\_