



# **Sostenibilidad y responsabilidad ambiental en los proyectos de infraestructura vial de la Amazonia**

Bryan Jara Palomino  
Abril, 2024

# Contenido



**1** Contexto de los proyectos de infraestructura vial

**4** Rol de las y los Procuradores en la protección de los intereses del Estado en materia de infraestructura vial

**2** Proyectos de infraestructura vial

**5** Autoridades que contribuyen a la sostenibilidad ambiental de los proyectos de infraestructura vial

**3** Autoridades competentes en el proceso de planificación y ejecución de proyectos de carretera

**6** Procedimiento de evaluación de impacto ambiental

**7** Delitos vinculados



# Contexto de los proyectos de infraestructura vial

## ¿Por qué carreteras?

Proyectos constantemente priorizados por diferentes gestiones, quienes los han ido ejecutando directamente, así como promovido su desarrollo a través de convenios de cooperación con entidades nacionales y con gobiernos locales.

En tanto que los proyectos de carreteras no se conciban y planifiquen bajo una visión macro de integración e interconexión vial, pueden llegar a ser considerados incluso como una de las actividades que genere la pérdida y fragmentación de bosques por la instalación de infraestructura para diversos proyectos productivos (PLANEFA Serfor, 2023). *(Drivers de deforestación)*

## Más de S/ 4 millones de perjuicio por irregularidades en construcción de carretera Yurimaguas – Jeberillos

Nota de prensa

Durante Megaoperativo de Control



24 de marzo de 2022 - 11:00 a. m.

- Contraloría identificó presunta responsabilidad penal, civil y/o administrativa en un funcionario y 11 exfuncionarios del Gobierno Regional de Loreto (GOREL).

## Construcción de carreteras y el narcotráfico amenazan corredor biológico Purús-Manu

7 Jueves 4 de Noviembre, 2021



Foto: Mongabay Latam

- Una serie de reportajes de Mongabay Latam muestra el impacto de la ampliación de vías en Ucayali y Madre de Dios, entre ellas el ingreso de taladores ilegales y la expansión de sembríos para el narcotráfico en zonas cercanas a los parques nacionales del Manu y Alto Purús.

Compartelo:

Compartir 53

< Artículo anterior

Ahora seguir @actua

ETIQUETAS:

# Vinculación con otros delitos



- Principalmente las organizaciones sociales resaltaron que la minería ilegal, especialmente en la zona de La Pampa, **se habría incrementado a raíz de la construcción de carretera interoceánica**, esto por dos razones: la primera, por la facilidad para el ingreso de combustible y mercurio, y la segunda, por la conexión vial con Brasil debido a que facilita la salida del oro por otras rutas.

"Antes los mineros estaban solo de un lado de la carretera, ahora están de ambos lados. Allí adentro hay una ciudad entera que tiene su propia ley y la gente hace lo que le da la gana, es tierra de nadie". (Experta de Madre de Dios)

"Desde hace 30 años trabajan en La Pampa. Ahora con la carretera ha aumentado, por eso migra gente de otras regiones a Madre de Dios". (Autoridad de Madre de Dios)

"Es un negocio rentable por cualquier lado. Esto es un incentivo para que los mineros sigan extrayendo". (Experto de Dios)

Fuente: USAID

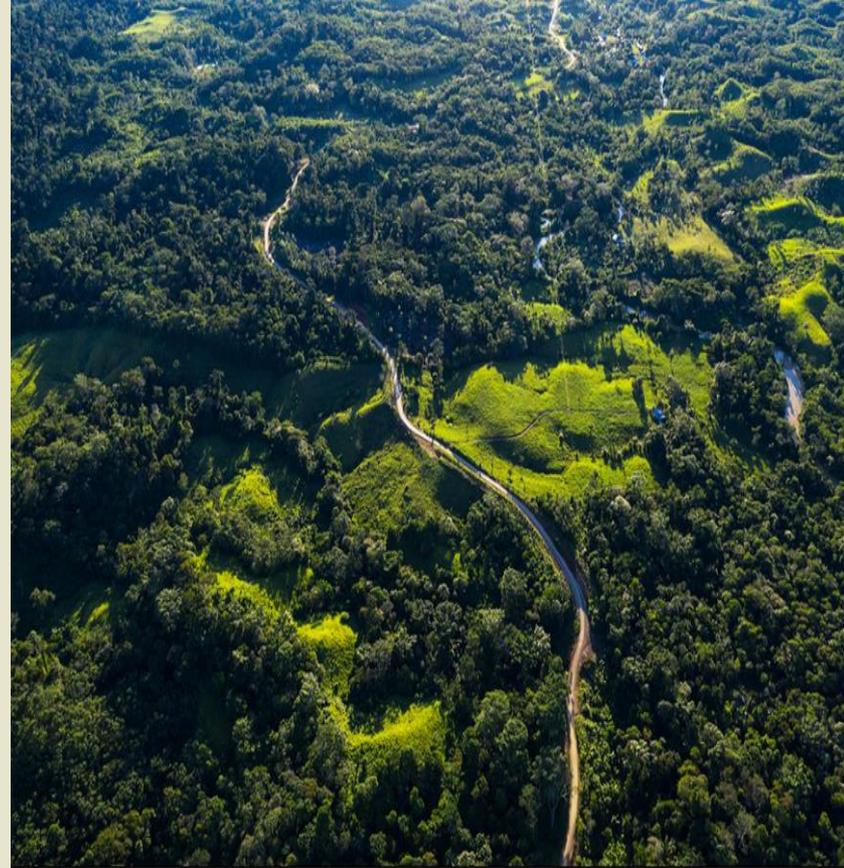


# Proyectos de infraestructura vial

## Proyectos de infraestructura

El Anexo II del Reglamento de la Ley N° 27446, Ley del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental – SEIA, aprobado por Decreto Supremo N° 019-2009-MINAM establece los proyectos de infraestructura que están bajo el ámbito del SEIA, tales como:

- ▶ **Proyectos de infraestructura vial: carreteras, aeropuertos, puertos, helipuertos, ferrocarriles.**
- ▶ **Proyectos sanitarios: Plantas de tratamientos de agua residuales**
- ▶ **Proyectos de infraestructura de telecomunicaciones**
- ▶ **Proyectos de infraestructura hidráulica, ETC.**



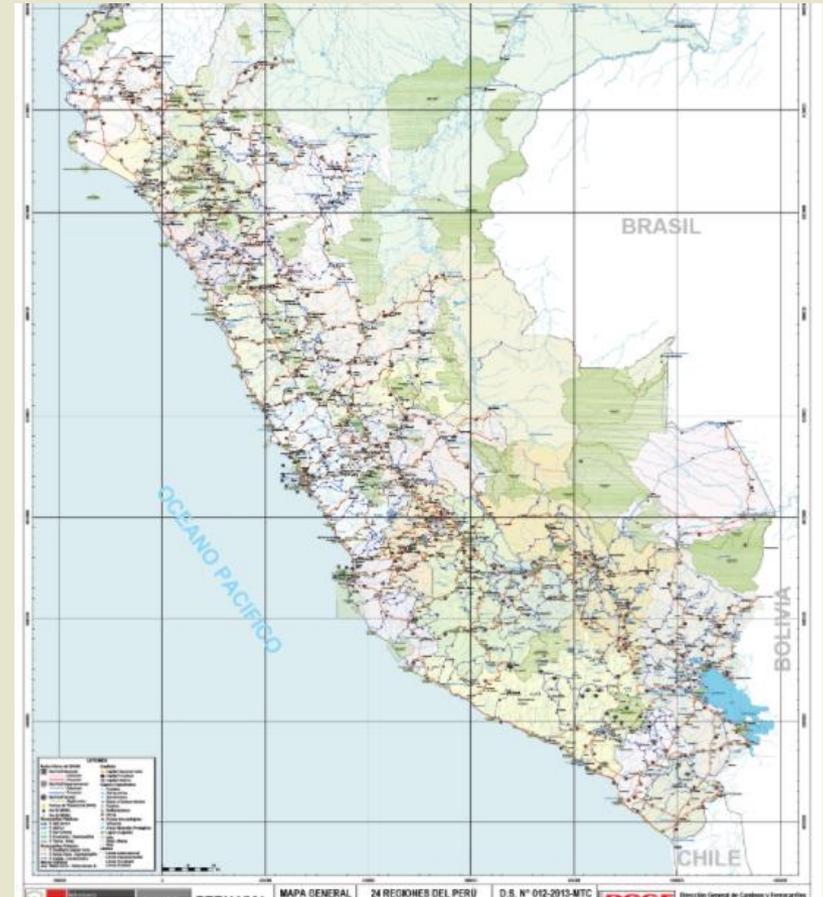
# Base legal

Además de las normas generales vigentes del SEIA y SINEFA, son aplicables en las actividades de transportes, los siguientes:

- Ley 27943, Ley del sistema portuario nacional, pub. 01/03/2003
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales
- Decreto supremo 038-2001-AG, reglamento de la ley de áreas naturales protegidas, pub. 26/06/2001
- Decreto supremo 003-2004-MTC, aprueban reglamento de la ley del sistema portuario nacional, pub. 04/02/2004
- Decreto supremo 004-2010-MINAM, decreto supremo que precisa la obligación de solicitar opinión técnica previa vinculante en defensa del patrimonio natural de las áreas naturales protegidas, pub. 30/03/2010.
- Resolución ministerial 116-2003-MTC/02, crean el registro de entidades autorizadas para la elaboración de estudios de impacto ambiental en el subsector transportes, pub. 19/02/2003.
- Resolución viceministerial 1079-2007-MTC/02, lineamientos para la elaboración de los términos de referencia de los estudios de impacto ambiental para proyectos de infraestructura vial, prom. 28/12/2007.
- Resolución directoral 006-2004-MTC-16, reglamento de consulta y participación ciudadana en el proceso de evaluación ambiental y social en el subsector transportes (MTC), pub. 07/02/2004.
- Resolución directoral 068-2005-MTC, manual de gestión socio ambiental para proyectos viales departamentales, prom. 22/11/2005.
- Resolución directoral 029-2006-MTC/16, identificación y desarrollo de indicadores socio-ambientales para la infraestructura de transportes en la identificación, clasificación y medición de los impactos socio-ambientales, prom. 21/04/2006.
- Resolución directoral 030-2006-MTC-16, guía metodológica de los procesos de consulta y participación ciudadana en la evaluación ambiental y social en el subsector transportes, prom. 21/04/2006.
- Resolución directoral 012-2007-MTC-16, lineamientos para elaborar estudios de impacto ambiental en proyectos portuarios a nivel de estudio definitivo, pub. 17/02/2007.
- Resolución directoral 013-2007-MTC-16, lineamientos para elaborar un programa de adecuación y manejo ambiental en proyectos portuarios, pub. 08/03/2007.
- Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, Reglamento de Jerarquización Vial, y sus modificatorias
- Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial
- Resolución directoral 063-2007-MTC-16, reglamento para la inscripción en el registro de entidades autorizadas para la elaboración de estudios de impacto ambiental en el subsector transportes, pub. 19/07/2007.
- Resolución directoral 012-2008-MTC-16, establecen plazo para la presentación de los programas de adecuación y manejo ambiental (PAMA) en proyectos portuarios y el correspondiente cronograma de actividades, pub. 02/03/2008.
- Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14, Glosario de Términos de Uso Frecuente en Proyectos de Infraestructura Vial
- Resolución Ministerial N° 988-2018-MTC/01, Aprueban los “Criterios de Priorización de Inversiones del Sector Transportes y Comunicaciones”, pub. 13/12/2018
- Decreto Supremo N° 004-2017-MTC. – Reglamento de protección ambiental para el sector transportes (aprobado el 17.02.2017), y sus normas modificatorias
- Decreto Supremo N° 040-2019-MTC - Otorgan nuevo plazo para la adecuación ambiental de actividades proyectos y/o servicios que no cuenten con certificación ambiental prevista en el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, pub. 01/01/2020
- Resolución Ministerial N° 555-2021-MTC/01. Guía Metodológica para la Elaboración de Planes Viales Departamentales Participativos, pub. 11/06/2021
- Resolución Ministerial N° 1020-2023-MTC/01.02, Metodología para el Cálculo de Multas en materia ambiental para el sector transportes,



¿Cómo está  
estructurado el  
sector transportes  
(carreteras) en  
nuestro país?

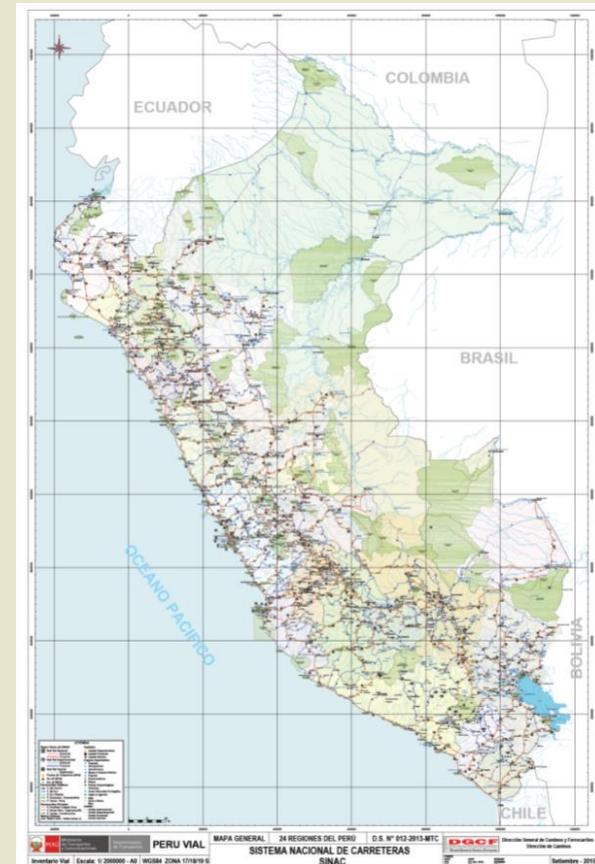


# Sistema Nacional de Carreteras

**Es el conjunto de carreteras conformantes de la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural.**

- a. Red Vial Nacional.- Corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los principales ejes longitudinales y transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Sirve como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales (Código de ruta PE).
- b. Red Vial Departamental o Regional.- Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito de un gobierno regional. Articula básicamente a la Red Vial Nacional con la Red Vial Vecinal o Rural (Código de ruta LO del 101 al 499)
- c. Red Vial Vecinal o Rural.- Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distrito, éstos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional.

**Las autoridades competentes (Gobierno nacional, regional y local), podrán delegarse entre sí mediante convenios de cooperación, la gestión de carreteras o tramos de la red vial de su competencia.**



## ¿Cómo determinar si una red vial es parte de la red vial nacional, regional o local?

Red vial nacional	Red vial regional	Red vial local
<ul style="list-style-type: none"><li>- Interconectar al país longitudinalmente o transversalmente, permitiendo la vinculación con los países vecinos.</li><li>- Interconectar las capitales de departamento.</li><li>- Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Nacional.</li><li>- Soportar regularmente el tránsito de larga distancia nacional o internacional de personas y/o mercancías, facilitando el intercambio comercial interno o del comercio exterior.</li><li>- Articular los puertos y/o aeropuertos de nivel nacional o internacional, así como las vías férreas nacionales.</li><li>- Interconectar los principales centros de producción con los principales centros de consumo.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Interconectar la capital del departamento con las capitales de sus provincias o éstas entre sí.</li><li>- Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Departamental o Regional.</li><li>- Facilitar, principalmente, el transporte de personas y el intercambio comercial a nivel regional o departamental y que tengan influencia en el movimiento económico regional.</li><li>- Interconectar capitales de distritos pertenecientes a más de una provincia o permitir la conformación de circuitos con otras carreteras departamentales o nacionales.</li><li>- Articular los puertos y/o aeropuertos de nivel regional.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Aquellas otras carreteras no incluidas en la Red Vial Nacional o en la Red Vial Departamental o Regional.</li></ul>

Fuente: Reglamento de Jerarquización Vial, y sus modificatorias



**¿Cómo nace un proyecto y  
cuál es el ciclo de vida de una  
carretera?**



## ■ Ciclo de vida



## Etapa de diseño

Se orienta a la realización de estudios de ingeniería, elaboración de planos, cronograma de metas, etc. Se debe considerar las recomendaciones de manejo ambiental para proyectos viales, así como:

- ▶ Manejo de excedentes y aguas superficiales
- ▶ Estudios previos del terreno, los cuales deben realizarse evitando alteraciones
- ▶ Control del movimiento de tierras
- ▶ Identificación de cobertura vegetal que puedan tener valor paisajístico, cultural o histórico

Asimismo, se realizan actividades específicas, como:

- ▶ Determinar o modificar el trazado de la carretera
- ▶ Diseñar las obras viales principales y complementarias
- ▶ Plan de compensación
- ▶ Preparación de Estudios de Impacto Ambiental (EIA) o Declaración de Impacto Ambiental (DIA)

## Etapa de Construcción

Etapa Etapa donde se ejecuta el proyecto de infraestructura vial. Las actividades generales que constituyen la construcción son:

- ▶ La apertura de plataforma
- ▶ Construcción de accesos
- ▶ Excavaciones
- ▶ Cortes y rellenos
- ▶ Manejo de escombros y desechos
- ▶ Implementación de buzones de descarga
- ▶ Instalación de campamentos, talleres, señalización, obras
- ▶ Entre otros
- ▶ de Construcción

## Etapa de Mantenimiento y Rehabilitación; y Mejoramiento

<b>Mantenimiento</b>	<b>Rehabilitación</b>	<b>Mejoramiento</b>
<p>Trabajos rutinarios o periódicos que para <b>mantener a la vía en buenas condiciones de servicio.</b></p>	<p>Conjunto de actividades que permite <b>recuperar las características técnicas de una carretera existente</b>, pero deteriorada por el uso y falta de mantenimiento adecuado. No requiere de adquisición de tierras</p>	<p>Conjunto de <b>actividades que dotan a una carretera existente de mejores características técnicas.</b> Puede requerir adquisición de tierras para casos específicos.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bacheo</li> <li>▪ Señalización</li> <li>▪ Mantenimiento de puentes</li> <li>▪ Roce y desbroce</li> <li>▪ Derrumbes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mejoramiento de estructuras como drenaje, taludes, muros de contención, etc.</li> <li>▪ Recuperación del afirmado o de las capas estructurales</li> <li>▪ Actividades de parcheo</li> <li>▪ Instalación de campamentos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento en número de carriles</li> <li>▪ Mejoramiento de radios de curvatura</li> <li>▪ Ampliación de bermas</li> <li>▪ Mejora de la estructura del pavimento</li> </ul>

# Etapa de Abandono

Considera los distintos aspectos orientados al reacondicionamiento de los espacios utilizados durante la ejecución de obras.

Retiro de edificaciones, materiales y equipos

Nivelación y recomposición:  
Plan de Restauración Ambiental

Tratamiento biológico:  
Revegetación y reforestación

LOS IMPACTOS POTENCIALES EN LA CONSTRUCCIÓN DE CAMINOS				
	Construcción	Operación	Construcción	Operación
	Impactos Directo Potencial (Corto Plazo)	Impactos Directo Potencial (Largo Plazo)	Impactos Indirecto Potencial (Corto Plazo)	Impactos Indirecto Potencial (Largo Plazo)
<b>Ambiente Físico/Atmosférico</b>				
El Suelo	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La erosión del suelo en los lugares de préstamo, en los taludes</li> <li>2. La desfiguración del paisaje por los terraplenes y cortes profundos, rellenos y canteras</li> <li>3. La contaminación del suelo por los desechos peligrosos como aceite, grasa, combustible, y pintura y desechos de los trabajadores (orgánico e inorgánico) en los sitios de trabajo</li> <li>4. Los escombros de la materia de cortes de camino puede matar la vegetación y añadir a la erosión y los problemas de la estabilidad</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La pérdida recursos renovables en el área ocupada por la carretera y el cambio en el uso del suelo</li> <li>2. La erosión de las tierras debajo de lecho de camino, que reciben el flujo concentrado de los drenajes tapados o abiertos</li> <li>3. Los deslaves, hundimientos, deslizamientos y demás movimientos masivos en los cortes de caminos</li> <li>4. El aumento en superficie pavimentada que resulta en mayor escorrentia</li> <li>5. La desfiguración del</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La pérdida en la productividad de la tierra debido a la compactación con la maquinaria pesada</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La tala de bosques publico y la conversión a pastura o agrícola en áreas improprias para estos usos, resultando en la utilización insostenible del suelo y la degradación del suelo</li> <li>2. El desarrollo excesivo y/o destructivo de las áreas costanera y los ambientes para actividades recreativos que son accesible por el camino</li> </ol>

La DGASA (DGAA) aprobó mediante la Resolución Directoral N° 029-2006-MTC/16 (21.04.2006) indicadores socio ambientales sobre la construcción de proyectos viales terrestres, aéreos y acuáticos.



# **Autoridades competentes en el proceso de planificación y ejecución de proyectos de carretera**

# Competencia sobre los proyectos viales

**El Decreto Supremo N° 019-2011-MTC, aprueba la matriz de delimitación de competencias y distribución de funciones de los sectores transportes y comunicaciones en los niveles de gobierno nacional, regional y local:**

Competencias		
Gobierno nacional	Gobierno regional	Gobierno local
Formular y aprobar planes de infraestructura vial de alcance nacional.	Formular y aprobar planes de infraestructura vial de nivel regional, en concordancia con los planes sectoriales de alcance nacional.	Formular y aprobar planes de infraestructura vial de nivel local, en concordancia con los planes sectoriales de alcance nacional y regional.
Administrar y ejecutar el desarrollo y conservación de la red vial nacional.	Administrar y ejecutar el desarrollo y conservación de la red vial departamental o regional.	Administrar y ejecutar el desarrollo y conservación de la red vial vecinal o rural y vías urbanas de su jurisdicción.
Conducir y ejecutar planes, programas y proyectos de alcance nacional, en infraestructura vial.	Conducir y ejecutar planes, programas y proyectos regionales, en infraestructura vial.	Conducir y ejecutar planes, programas y proyectos locales, en infraestructura vial.
Fiscalizar la gestión de la red vial nacional.	Fiscalizar la gestión de la red vial departamental o regional	Fiscalizar la gestión de la red vial vecinal o rural y vías urbanas de su jurisdicción.

## Clasificación y reclasificación de las carreteras

- ▶ **Clasificación y reclasificación, a cargo del MTC.**
- ▶ **Las autoridades competentes establecidas en el artículo 6 del Reglamento de Jerarquización Vial podrán proponer de común acuerdo la reclasificación de las carreteras de cualquiera de las Redes Viales del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), ubicadas en el ámbito de su jurisdicción, con el correspondiente sustento técnico y en concordancia con los criterios del artículo 8 del mismo, la cual será aprobada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Resolución Ministerial e incorporada al Clasificador de Rutas y al Registro Nacional de Carreteras (RENAC). En caso de desacuerdo en la reclasificación de carreteras resuelve el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.**

DIARIO OFICIAL DEL BICENTENARIO

# El Peruano

FUNDADO EL 22 DE OCTUBRE DE 1825 POR EL LIBERTADOR SIMÓN BOLÍVAR

[Descargar Contenido en](#) ▼

Aprueban clasificación, reclasificación e incorporación de nueva vía como Ruta Nacional en el SINAC, con código PE-14 E

RESOLUCIÓN MINISTERIAL

N° 685-2018 MTC/01.02

Lima, 28 de agosto de 2018

VISTOS: Los Oficios N°s 131-2018-GR.HUÁNUCO/DRTC y 476-2018-GRH-GR del Gobierno Regional de Huánuco, el Memorándum N° 1232-2018-MTC/14 de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, y el Informe N° 435-2018-MTC/14.07 de la Dirección de Caminos de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles;

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 16 de la Ley N° 27181, Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre, establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, correspondiéndole dictar los reglamentos nacionales establecidos en la Ley;

Que, por Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, se aprobó el Reglamento de Jerarquización Vial, en adelante, el Reglamento, el cual tiene por objeto establecer los criterios de clasificación de vías destinados a orientar las decisiones de inversión y operación de éstas, así como los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido;

Que, los artículos 4 y 6 del Reglamento, establecen que el Sistema Nacional de Carreteras, en adelante el SINAC, se jerarquiza en tres redes viales, que están a cargo de las autoridades competentes de los niveles de gobierno que corresponden a la organización del Estado, de forma que: (i) el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por el Gobierno Nacional, está a cargo de la Red Vial Nacional; (ii) los Gobiernos Regionales a cargo de la Red Vial Departamental o Regional; y, (iii) los Gobiernos Locales a cargo de la Red Vial Vecinal o Rural;

Que, de acuerdo al literal a) del artículo 8 del Reglamento, son criterios de jerarquización vial para formar parte de la Red Vial Nacional, entre otras, que las carreteras cumplan con interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Nacional y que soporten regularmente el tránsito de larga distancia nacional o internacional de personas y/o mercancías, facilitando el intercambio comercial interno o del comercio exterior;

Que, los artículos 9 y 10 del Reglamento, disponen que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles,



## **Enfoque ambiental en la actualización y/o modificación del SPDA Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC**

- ▶ **Decreto Supremo N° 005-2018-MTC, que establece disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial y para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC**
- ▶ **Objetivo: cautelar el cumplimiento de la normativa ambiental, de áreas naturales protegidas, y de aquella que garantiza la Protección de Pueblos Indígenas u Originarios en Situación de Aislamiento y en Situación de Contacto Inicial.**
- ▶ **Ámbito de aplicación: los proyectos de infraestructura vial a cargo del Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de los Gobiernos Regionales y de los Gobiernos Locales, se desarrollan dando cumplimiento a la normativa ambiental, de áreas naturales protegidas, y de aquella que garantiza la Protección de Pueblos Indígenas u Originarios en Situación de Aislamiento y en Situación de Contacto Inicial.**



# Enfoque ambiental en la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC SPDA

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones actualiza y/o modifica el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, a fin de excluir, de conformidad con la legislación vigente, las rutas y/o tramos viales proyectados, cuya trayectoria comprenda:

- a. Áreas Naturales Protegidas de uso indirecto,
- b. Reservas Territoriales o Indígenas; y,
- c. Áreas Naturales Protegidas de uso directo y Zonas de Amortiguamiento que no cuenten con la emisión de compatibilidad por parte de SERNANP.

En el caso de las rutas de competencia de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realiza la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas dispuesta en el numeral anterior, en coordinación con las citadas entidades, de conformidad con el Reglamento Nacional de Jerarquización Vial vigente.





# **Rol de las y los Procuradores en la protección de los intereses del Estado en materia de infraestructura vial**



# **Autoridades que contribuyen a la sostenibilidad ambiental de los proyectos de infraestructura vial**

## Autoridades competentes



### Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles – Senace

Es competente desde el 14 de julio de 2016: Resolución Ministerial N° 160-2016-MINAM.- Se aprueba la culminación del proceso de transferencia de funciones del subsector Transportes del MTC pub. Junio de 2016)

Competente para:

- ✓ Evaluar y clasificar los proyectos de infraestructura de transportes (DIA, EIA-sd, EIA-d)
- ✓ Evaluar y certificar ambientalmente los proyectos clasificados como Categoría III - Estudio de Impacto Ambiental Detallado – EIA-d;
- ✓ Evaluar y aprobar las actualizaciones, modificaciones e Informes Técnicos Sustentatorios de los Estudios de Impacto Ambiental Detallados–EIA-d;
- ✓ Declaración de Impacto Ambiental (DIA) como resultado de la EVAP
- ✓ Administrar el Registro de Entidades Autorizadas para elaborar Estudios Ambientales;
- ✓ Administrar el Registro Administrativo de carácter público y actualizado de certificaciones ambientales concedidas o denegadas.

### Dirección General de Asuntos Ambientales del MTC:

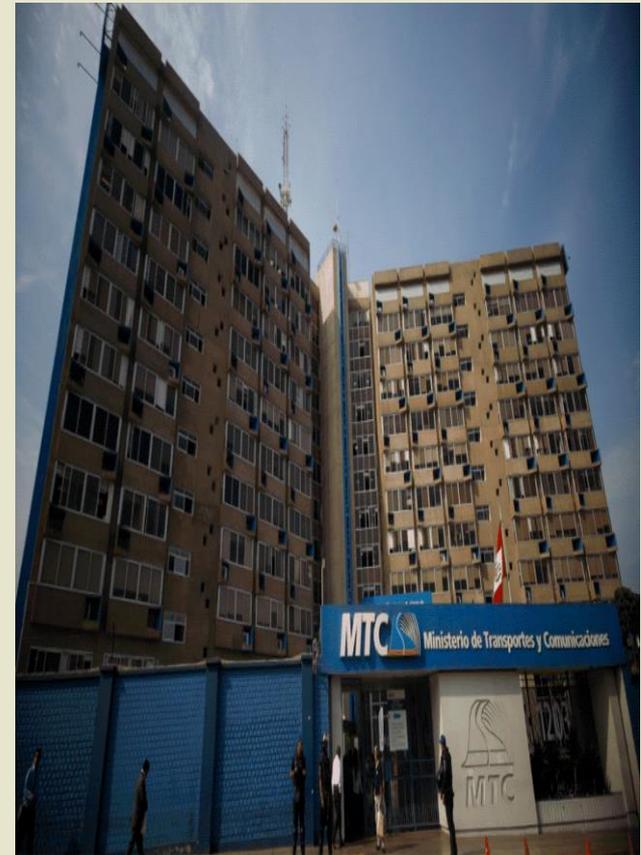
Certificación ambiental	Fiscalización ambiental
Encargado de la evaluación de estudios de impacto ambiental Semi-detallados, así como sus modificatorias, actualizaciones, Informes Técnicos Sustentatorios, etc. DIA de proyectos con clasificación anticipada	En calidad de Entidad de Fiscalización Ambiental, está encargado de la fiscalización ambiental a titulares de proyectos de competencia del sector transportes



## Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Requiere a otras autoridades con competencias específicas la formulación de una opinión técnica, la misma que deberá extenderse dentro de los plazos de la evaluación de los EIA-sd: OTV a SERNANP, OTNV SERFOR (Artículo 46 RPA Transportes).

✓Precisión: Si se aprueba la clasificación del proyecto como Categorías II o III, se aprobarán también los Términos de Referencia para la elaboración del EIA-d o EIA-sd, precisándose en éstos a las entidades que emitirán **opinión técnica** durante la etapa de evaluación del estudio ambiental (Art. 41 Rpa transportes).



## **Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre**

Autoriza el desbosque cuando el proyecto de las actividades previstas en el artículo 36 (Instalación de infraestructura, vías de comunicación) de la Ley requiera de un EIA-sd. (DS 128-2015-MINAGRI, Art. 125, Regl. para la Gestión Forestal).

El SERFOR y las ARFFS respetan los derechos colectivos de las comunidades nativas, comunidades campesinas y pueblos indígenas u originarios, aplicando lo dispuesto en la Ley N° 29785, Ley del Derecho a la Consulta Previa a los Pueblos Indígenas u Originarios y su Reglamento, si el desbosque pudiese afectar a los pueblos indígenas. (Art. 125).

En las tierras de capacidad de uso mayor forestal (**bosques** de producción permanente) se prohíbe o instalación de infraestructura pública de servicios, bajo responsabilidad de los funcionarios involucrados. (Art 37 de la LFFS).





# Procedimiento de evaluación de impacto ambiental

# La certificación ambiental

Se establece como obligación que todos 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, otorgada por la autoridad competente. (Artículo 15, Ley N° 27444, Ley Seia)



# Determinación de la categoría de IGA



Elaboración SPDA

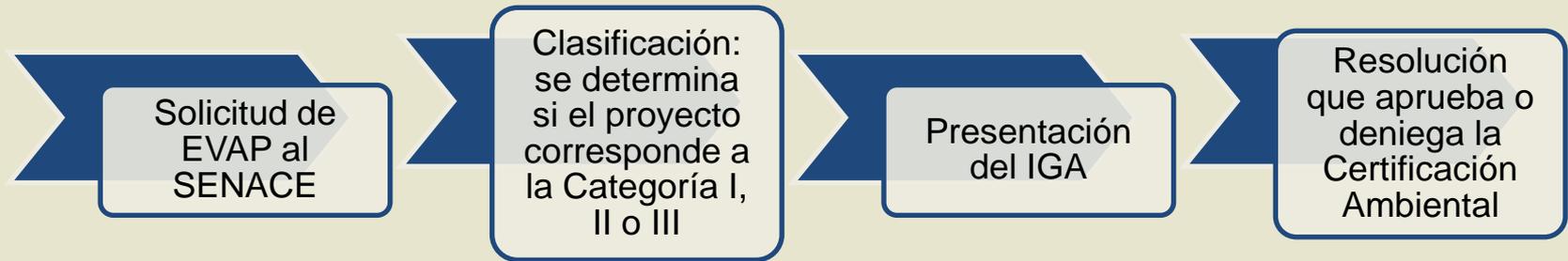
# Certificación ambiental

Autoridad evaluadora	Instrumento de gestión ambiental
Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles - SENACE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluación Preliminar (EVAP)</li> <li>• Estudios de Impacto Ambiental detallado (EIA-d)</li> <li>• Informes Técnicos Sustentatorios (ITS) de proyectos con EIA-d</li> <li>• Declaración de Impacto Ambiental (DIA) como resultado de la EVAP.</li> </ul>
Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIA-Sd)</li> <li>• ITS de proyectos con EIA-Sd</li> <li>• DIA de proyectos con clasificación anticipada</li> </ul>

Elaboración SPDA

Otro aspecto importante dentro de la certificación ambiental es que se obliga al titular a cumplir con todas las obligaciones para prevenir, controlar, mitigar, rehabilitar, compensar y manejar los impactos ambientales señaladas en el Estudio de Impacto Ambiental. En este caso, la Estrategia de Manejo Ambiental o la que haga sus veces, considera la aplicación de dichas medidas, en ese orden de prelación, con el fin de determinar si los impactos resultantes son tolerables para el entorno.

Los impactos residuales que resulten de la aplicación de dichas medidas son atendidos a través de medidas de compensación, siempre que los impactos residuales tengan un nivel de aceptación tolerable compensable. Caso contrario, el proyecto será declarado inviable ambientalmente.



# Certificación ambiental fraccionada – Art. 21° del D.S N° 004-2017-MTC

La Certificación Fraccionada a la que hace referencia el Artículo 21 del Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, se refiere a la aprobación de los estudios de impacto ambiental correspondientes a los tramos que conforman un solo proyecto de infraestructura vial y que hayan sido presentadas ante la autoridad evaluadora de manera independiente. En función del tipo de instrumento de gestión ambiental, la autoridad evaluadora puede ser: Senace, MTC o, particularmente, gobiernos regionales.

Es una excepción.

El Reglamento establece que los proyectos que pueden estar sujetos a la certificación fraccionada:

- ▶ Sean de naturaleza vial, aprobados o viabilizados, según corresponda, por tramos; o, que durante el proceso de consistencia entre el Estudio de Preinversión o Ficha Técnica Estándar y el Expediente Técnico, se ejecute por tramos.
- ▶ Infraestructura ferroviaria y/o sistemas de transporte masivo que se desarrollen en zonas urbanas o interurbanas, por tramos.

# Certificación ambiental fraccionada – Art. 21° del D.S N° 004-2017-MTC



## Razones de la ejecución en tramos de proyectos de carretera:

### ➤ **La simplificación administrativa:**

Para priorizar la formulación y ejecución de la intervención (proyecto), siendo más fácil el despliegue de materiales y logística para tramos cortos o puntuales.

### ➤ **Prioridades presupuestarias:**

La cantidad de presupuesto asignado a la institución ejecutora, y sobre todo orientados a la ejecución de infraestructura vial

### ➤ **Lógica de intervención**

Se da preferencia a aquellos tramos cuya atención sea urgente y necesaria.

## Condiciones:



La categoría de los proyectos que se ejecuten por tramos **corresponderá a la clasificación del proyecto en su integridad**. El titular del proyecto tramita la certificación ambiental fraccionada **por cada uno de los tramos**.



A partir de la segunda certificación y de manera consecutiva, la **Estrategia de Manejo Ambiental deberá integrar las medidas de manejo ambiental de la etapa de operación** señaladas en los instrumentos de gestión ambiental de cada tramo aprobado, según corresponda, a fin de establecer medidas integrales para el proyecto en dicha etapa.



**La última certificación ambiental fraccionada integra las anteriores**, ésta es la que rige para todo el proyecto de inversión y se sujeta al proceso de actualización del estudio ambiental.

¿Se puede medir los impactos reales de un proyecto vial que sólo consideran una sección o tramo de los puntos a unir con una vía? ¿Permite la minimización de los efectos ambientales del proyecto?

# El Programa de Adecuación y Manejo Ambiental PAMA

Decreto Supremo N° 040-2019-MTC

Se otorga un nuevo plazo para la adecuación ambiental de actividades, proyectos y/o servicios que no cuenten con la certificación ambiental prevista en el RPA del sector transportes.

Sin embargo, dentro de la tipología de instrumentos de gestión ambiental vigentes, éste es uno que busca la adecuación de actividades en curso en la medida que no le podrían ser exigibles las mismas reglas de juego que a nuevas actividades, debiendo tener un plazo legal para adaptarse y gestionar los impactos ya generados.

¿Resultó apropiado que nuevamente se haya aprobado el PAMA en el sector transportes?



SPDA ACTUALIDAD AMBIENTAL

Inicio > Noticias >

## [ANÁLISIS LEGAL] El PAMA en el sector transporte: ¿está bien que regularicemos carreteras en curso?

/ Lunes 24 de Febrero, 2020

Compártelo:  
Compartir 287

< Artículo anterior

ETIQUETAS:

- ,CARRETERAS, CI
- DECRETO SUPRE
- INSTRUMENTOS D
- MINISTERIO DE TF
- COMUNICACIONE
- ADECUACIÓN Y M
- TRANSPORTE

Foto: Actualidad Ambiental.

El PAMA solo es aplicable para aquellos proyectos cuyas actividades se encontraban en curso hasta el 02 de enero de 2020 y no contaban con certificación ambiental vigente.

# La Ficha Técnica Socio Ambiental (FITSA)

Para proyectos de inversión, actividades y servicios del Sector Transporte no sujetos al SEIA

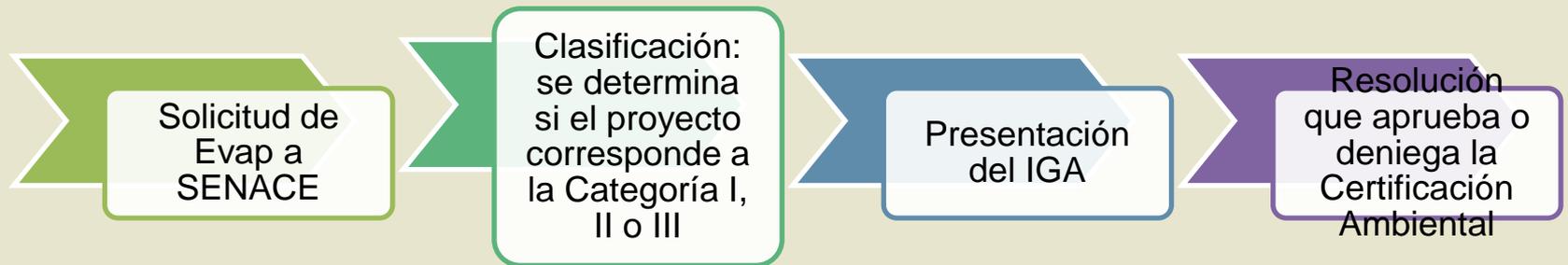
La información contenida en la Ficha Técnica Socio Ambiental (FITSA) tiene carácter de declaración jurada, estando sujeta al principio de presunción de veracidad.

Permite que los proyectos de transporte cumplan con las normas generales emitidas para el manejo de residuos sólidos, aguas, efluentes, emisiones, ruidos, suelos, conservación del patrimonio natural y cultural, zonificación, construcción y otros que pudieran corresponder; así como aplicar las medidas de prevención, mitigación, remediación y compensación ambiental, que resulten acordes a su nivel de incidencia sobre el ambiente y en cumplimiento al principio de responsabilidad ambiental.

## Clasificación anticipada

- ▶ **Las autoridades ambientales competentes habilitadas pueden clasificar y aprobar términos de referencia para proyectos que presenten características comunes o similares, en cuyo caso los titulares presentarán directamente el estudio ambiental elaborado, para su revisión y aprobación.**
- ▶ **El MTC a través de su RPA, clasifica de forma anticipada los proyectos de inversión con características comunes o similares.**

## Procedimiento de evap



## Clasificación Anticipada

N°	Proyectos de inversión	Categoría en el marco del SEIA
13	<b>Creación de infraestructura vial interurbana</b> (Red Vial Vecinal) menor o igual a 5 km, <b>en, Zonas de Amortiguamiento de Áreas Naturales Protegidas o</b> Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar	EIA-sd
14	Creación de infraestructura vial interurbana (Red Vial Vecinal) menor o igual a 5 km, <b>fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento</b> o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar	DIA
15	<b>Mejoramiento de infraestructura vial interurbana</b> (Red Vial Vecinal), que incluye nuevo trazo menor o igual a 5 km, y que este trazo se superponga en Zonas de Amortiguamiento de Áreas Naturales Protegidas o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar	EIA-sd
16	Mejoramiento de infraestructura vial interurbana (Red Vial Vecinal), que incluya nuevo trazo menor o igual a 5 Km, y que este trazo se ubique fuera de Áreas Naturales Protegidas, Zonas de Amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional, así como, fuera de humedales, bosque maduro, bosque relicto, lomas, sitios Ramsar	DIA
17	<b>Mejoramiento de infraestructura vial interurbana (Red Vial Vecinal) mayor a 10 km, sin trazo nuevo</b>	DIA
18	<b>Servicio de mejoramiento a nivel de soluciones básicas y conservación vial, por niveles de servicio</b>	DIA

## Opiniones técnicas

- ▶ **La DGAA deberá solicitar al Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP) la compatibilidad de un proyecto de infraestructura vial cuando éste se superponga con un área natural protegida (ANP). La compatibilidad es una primera evaluación que determina si es posible el desarrollo de la actividad (carretera) pueda ocurrir sin poner en riesgo la conservación del ANP.**
- ▶ **Durante la evaluación de la solicitud de clasificación, la DGAA deberá solicitar la Opinión Técnica vinculante al Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (SERNANP), al Servicio Nacional Forestal y de Fauna Silvestre (SERFOR) cuando el levantamiento de la línea base del Instrumento de Gestión Ambiental (IGA) prevea la extracción o colecta de recursos forestales y de fauna silvestre.**
- ▶ **Asimismo, la DGAA deberá solicitar opiniones técnicas al SERNANP respecto de los Términos de Referencia (TdR) y del Estudio de Impacto Ambiental cuando el proyecto se ubique dentro de un área natural protegida (ANP) o su zona de amortiguamiento (ZA) y a la Autoridad Nacional del Agua (ANA) cuando los proyectos estén relacionados con los recursos hídricos.**

## Autorización de desbosque

- ▶ De acuerdo a la actual Ley Forestal y de Fauna Silvestre, Ley N° 29763, se solicita la autorización de desbosque cuando una actividad afecte la cobertura forestal.
- ▶ Con la autorización se busca asegurar que el área a desbrocar sea mínima y se deberá llevar a cabo con la mejor tecnología, prácticas y métodos existentes; con lo cual se garantiza la protección y conservación de los recursos forestales y de fauna silvestre.
- ▶ La autorización de desbosque es aprobada por el Servicio Forestal y de Fauna Silvestre (SERFOR) cuando el proyecto está en el marco del SEIA (listado del Anexo II del Reglamento de la Ley N° 27446). Caso contrario, la autoridad competente es la Autoridad Regional Forestal y de Fauna Silvestre (Gobierno Regional).

## La autoridad forestal y de fauna silvestre competente para otorgar la autorización

- ▶ **El SERFOR es la autoridad forestal y de fauna silvestre competente para otorgar la autorización de desbosque, cuando al proyecto vial le corresponda algunos de los siguientes instrumentos de gestión ambiental:**
  - ▶ DIA
  - ▶ EIA-Sd
  - ▶ EIA-d
  - ▶ La Ficha Técnica Socioambiental (FITSA) y el Programa de Adecuación y Manejo Ambiental (PAMA).

## Otras autorizaciones, permisos, títulos habilitantes

- a) Acreditación de la Disponibilidad Hídrica, con la que se cumple la aprobación de Estudios de Aprovechamiento Hídrico para obtención de la Licencia de Uso de Agua.
- b) Autorización para ejecución de obras de aprovechamiento hídrico.
- c) Autorización para ocupar, utilizar o desviar los cauces, riberas, fajas marginales o los embalses de las aguas.
- d) Autorización de uso de agua para ejecutar estudios, obras o lavados de suelos.
- e) Autorización para vertimientos de aguas residuales industriales, municipales y domésticas tratadas.
- f) Autorización para reúso de aguas residuales industriales, municipales y domésticas tratadas.
- g) Autorización de desbosque.
- h) Autorización sanitaria del sistema de tratamiento y disposición final de aguas residuales domésticas con infiltración en el terreno.
- i) Opinión técnica favorable del sistema de tratamiento y disposición sanitaria de aguas residuales domésticas y municipales, para vertimiento y reúso.
- j) Opinión técnica favorable para el otorgamiento de autorización de vertimiento y/o reúso de aguas residuales industriales tratadas: vertimiento, reúso, vertimiento cero o de recirculación
- k) Estudio de riego
- l) Plan de Contingencia
- m) Opinión técnica vinculante para el otorgamiento de autorizaciones de extracción de materiales de acarreo en cauces naturales de agua.
- n) Derecho de uso de área acuática.
- o) Autorización para la realización de estudios del patrimonio, en el marco del instrumento de gestión ambiental.
- p) Autorización para efectuar investigación pesquera con o sin extracción de muestras de especímenes hidrobiológicos, sin valor comercial.
- q) Autorización para realizar evaluación de recursos naturales y medio ambiente en ANP del Sistema Nacional de Áreas Naturales Protegidas por el Estado (en



# Delitos vinculados

# Delitos forestales

- Es el delito que atenta contra las materias primas y recursos indispensables para las actividades productivas, pone en peligro las formas de vida autóctonas en cuanto implica destrucción del hábitat y en general del ambiente.
- El delito forestal es un subconjunto de delitos ambientales que se compone de cualquier infracción penal de una ley nacional o internacional designada para proteger los bosques.
- Los delitos forestales se refieren a la extracción, comercialización (suministro, venta o tráfico), importación, exportación, procesamiento, posesión, obtención y consumo de madera y otros productos forestales, en contravención del derecho nacional o internacional. (Fuente: Yusen Caraza)
- Desarrollo de proyectos de carreteras como causa directa de deforestación de bosques húmedos amazónicos (Minam: Estrategia Nacional sobre Bosques y Cambio Climático)



## Responsabilidad de funcionario público por otorgamiento ilegal de derechos

**Artículo 314. Responsabilidad de funcionario público por otorgamiento ilegal de derechos**

**El funcionario público que sin observar leyes, reglamentos, estándares ambientales vigentes, por haber faltado gravemente a sus obligaciones funcionales, autoriza el otorgamiento, renovación o cancelación de autorización, licencia, concesión, permiso u otro derecho habilitante en favor de la obra o actividad a que se refiere el presente Título, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro años ni mayor de siete años, e inhabilitación de un año a siete años conforme al artículo 36 incisos 1, 2 y 4.**



## Artículo 314

El servidor público que se pronuncia favorablemente en informes u otro documento de gestión sobre el otorgamiento, renovación o cancelación de autorización, licencia, concesión, permiso u otro derecho habilitante en favor de la obra o actividad a que se refiere el presente Título, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro años ni mayor de siete años, e inhabilitación de un año a siete años conforme al artículo 36 incisos 1, 2 y 4.

La misma pena será para el funcionario público competente para combatir las conductas descritas en el presente Título y que, por negligencia inexcusable o por haber faltado gravemente a sus obligaciones funcionales, facilite la comisión de los delitos previstos en el presente Título.



## Artículo 314-B.- Responsabilidad por información falsa contenida en informes

**El que, conociendo o pudiendo presumir la falsedad o la inexactitud, suscriba, realice, inserte o hace insertar al procedimiento administrativo, estudios, evaluaciones, auditorías ambientales, planes de manejo forestal, solicitudes u otro documento de gestión forestal, exigido conforme a ley, en los que se incorpore o avale información falsa o inexacta, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de cuatro años ni mayor de seis años, e inhabilitación de uno a seis años, conforme al inciso 2 y 4 del artículo 36.**

**Será reprimido con la misma pena todo aquel que, hace uso de un documento privado falso o falsificado o conteniendo información falsa como si fuese legítimo, con fines de evadir los procedimientos de control y fiscalización en materia forestal y de fauna silvestre relativos al presente Título, incluyendo los controles tributarios, aduaneros y otros.**





---

**Bryan Jara Palomino**

**Correo:**

**[bjara@spda.org.pe](mailto:bjara@spda.org.pe)**

**MUCHAS GRACIAS**

---