



PERÚ

Ministerio  
del Ambiente

Servicio Nacional de Certificación  
Ambiental para las Inversiones  
Sostenibles

Dirección de Evaluación  
Ambiental para Proyectos  
de Infraestructura

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

## **INFORME N° 00162-2019-SENACE-PE/DEIN**

**A** : **MARÍA ISABEL MURILLO INJOQUE**  
Directora de Evaluación Ambiental para Proyectos de  
Infraestructura

**DE** : **ARTURO MARCOS SILVA ELIZALDE**  
Líder de Proyecto

**YESENIA PATRICIA SEGURA MILLA**  
Especialista Ambiental en Recursos Hídricos

**CESAR OCTAVIO RAMOS HIDALGO**  
Especialista Ambiental en Planes de Manejo Ambiental

**MIGUEL ANGEL LLEELLISH JUSCAMAYTA**  
Especialista Ambiental I en Medio Biológico

**ERICK LEDDY GARCÍA CERRÓN**  
Especialista Legal

**JEBZABETH JOHANNA CÁCERES PEÑARANDA**  
Nómina de Especialistas – Especialista en Comunicación Social  
- Nivel II

**JUAN JOSE VALENCIA SOLANO**  
Nómina de Especialistas – Especialista en Ingeniería Geográfica  
Nivel III

**ASUNTO** : Evaluación del "*Informe Técnico Sustentatorio por integración de la plataforma del Ala Aérea N°2 a la plataforma del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*", presentado por la Lima Airport Partners S.R.L.

**REFERENCIA** : Trámite T-ITS-00002-2019 (09.01.2019)

**FECHA** : Miraflores, 08 de marzo de 2019

---

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

### **I. ANTECEDENTES**

- 1.1. Mediante Trámite T-ITS-00002-2019, de fecha 09 de enero de 2019, la empresa Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, **el Titular**) presentó ante la Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (en adelante, **DEIN Senace**), el "*Informe Técnico Sustentatorio por integración de la plataforma del Ala Aérea N°2 a la plataforma del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*" (en adelante, **ITS**), para la evaluación correspondiente. Cabe indicar que mediante Acta N° 00002-2019-SENACE-GG/OAC de observación documental, se advirtió que el trámite no presentó el Formulario 04 y el pago del derecho de tramitación de acuerdo al TUPA del Senace,



por lo que se le concedió al Titular un plazo de dos (02) días hábiles para la subsanación de acuerdo al artículo 134 de la Ley del Procedimiento Administrativo General Ley N° 27444.

- 1.2. Mediante Trámite DC-1 T-ITS-00002-2019, de fecha 11 de enero de 2019, el Titular presentó la Carta S/N, en la cual adjunta el Formulario 04 y pago del derecho de tramitación de acuerdo con el TUPA del Senace.
- 1.3. Mediante Notificación Electrónica N° 023-2019-SENACE-PE/DEIN, de fecha 22 de enero de 2019, la DEIN Senace remitió al Titular el Auto Directoral N° 00012-2019-SENACE-PE/DEIN e Informe N° 00027-2019-SENACE-PE/DEIN señalando que en la información ingresada al Senace, se advierte la omisión del capítulo correspondiente a la propuesta de Modificación, Ampliación o Mejora Tecnológica, asimismo, no se han indicado los impactos y actualización y/o modificación a los planes de manejo correspondientes, para lo cual, se le otorga el plazo máximo de diez (10) días hábiles a fin de que las observaciones formuladas sean subsanadas para proceder a la evaluación del ITS.
- 1.4. Mediante Trámite DC-2 T-ITS-00002-2019, de fecha 22 de enero de 2019, el Titular presentó la Carta LAP-SSG-2019-016, en la cual presentan; i) el capítulo correspondiente a la propuesta de Modificación, Ampliación o Mejora Tecnológica, ii) la identificación y evaluación de impactos y iii) la implementación de los planes de manejo.
- 1.5. Mediante Notificación Electrónica N° 041-2019-SENACE-PE/DEIN, de fecha 01 de febrero de 2019, la DEIN Senace remitió al Titular la Carta N° 00026-2019-SENACE-PE/DEIN, con las observaciones al ITS, para lo cual, se le otorga el plazo máximo de diez (10) días hábiles a fin de que sean subsanados por el Titular.
- 1.6. Mediante Trámite DC-3 T-ITS-00002-2019, de fecha 15 de febrero de 2019, el Titular presentó la Carta LAP-SSG-2019-024, en el cual solicitan ampliación del plazo por un período adicional de diez (10) días hábiles adicionales para la subsanación de las observaciones comunicadas mediante Carta N° 00026-2019-SENACE-PE/DEIN.
- 1.7. Mediante Notificación Electrónica N° 064-2019-SENACE-PE/DEIN, de fecha 25 de febrero de 2019, la DEIN Senace remitió al Titular el Auto Directoral N° 00029-2019-SENACE-PE/DEIN e Informe N° 00105-2019-SENACE-PE/DEIN, concediendo el plazo adicional solicitado.
- 1.8. Mediante Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, de fecha 22 de febrero de 2019, el Titular presentó la Carta LAP-SSG-2019-023, con información destinada al levantamiento de observaciones formuladas mediante Carta N° 00026-2019-SENACE-PE/DEIN.
- 1.9. Mediante Trámite DC-5 T-ITS-00002-2019, de fecha 05 de marzo de 2019, el Titular presentó la Carta LAP-SSG-2019-088, con información complementaria al levantamiento de observaciones realizadas mediante Carta N° 00026-2019-SENACE-PE/DEIN.



## II. ANÁLISIS

### 2.1. Objetivo del ITS

Detallar los cambios que se realizarán debido a la integración de la plataforma del Ala Aérea N° 2 de la Fuerza Aérea del Perú (FAP), a la plataforma del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a fin de que se realice la ampliación de la capacidad de estacionamiento de las aeronaves en el aeropuerto.

### 2.2. Justificación técnica del ITS

El Titular indicó que la intervención será en beneficio de la aviación civil del país, se incrementará la capacidad de áreas de plataforma para el adecuado desarrollo de actividades aeronáuticas, mediante la integración de la plataforma del Ala Aérea N°2 a la plataforma del AIJCh.

### 2.3. Evaluación normativa y técnica del ITS presentado

#### 2.3.1. Sobre la autoridad competente

De conformidad con la Ley N° 29968, Ley de Creación del Senace y el Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM, que aprobó el Cronograma de Transferencia de Funciones de las Autoridades Sectoriales al Senace, se emitió la Resolución Ministerial N° 160-2016-MINAM, mediante la cual el Ministerio del Ambiente – MINAM aprobó la culminación del proceso de transferencia de funciones del Subsector Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC al Senace, asumiendo este último, a partir del 14 de julio del 2016, entre otras, la función de *"Revisar y aprobar los Estudios de Impacto ambiental detallado (EIA-d), las respectivas actualizaciones, modificaciones, Informes Técnicos Sustentatorios (...) y demás actos o procedimientos vinculados a las acciones antes señaladas"*; aplicando la normativa sectorial respectiva<sup>1</sup>.

Mediante Decreto Supremo N° 009-2017-MINAM, se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones del Senace, disponiéndose la creación de la DEIN, órgano de línea encargado de evaluar los proyectos de transportes que se encuentran bajo el ámbito del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental – SEIA, de acuerdo con lo indicado en el Memorando Múltiple N° 0001- 2017/SENACE/JEF.

#### 2.3.2. Sobre el debido procedimiento

Debe precisarse que la evaluación del presente procedimiento se enmarca en el numeral 1.2 del artículo IV del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, **TUO de la LPAG**), que dispone: *"los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo (...)".* En ese sentido, tales derechos y garantías comprenden, entre otros, los derechos a ser notificados, acceder al expediente, a refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada,

<sup>1</sup> De conformidad con el artículo 3 de la Resolución Ministerial N° 160-2016-MINAM.



fundada en derecho, emitida por autoridad competente y en un plazo razonable; así como a impugnar las decisiones que los afecten<sup>2</sup>.

Adicionalmente, corresponde destacar que en cumplimiento del principio de buena fe procedimental, el Senace desarrolla un procedimiento de evaluación guiado por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe respecto de las actuaciones realizadas por las entidades involucradas, los titulares, sus representantes, así como los consultores o consultoras ambientales designadas por estos; deberes generales conforme se desprende de lo señalado en el artículo 67 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General.

### 2.3.3. Sobre la evaluación normativa del ITS

Mediante Decreto Supremo N° 054-2013-PCM se aprobaron "(...) *disposiciones especiales para ejecución de procedimientos administrativos*", con la finalidad de reducir los plazos de los procedimientos que deben cumplir los Titulares de los diferentes proyectos de inversión, a efectos de ejecutarlos con mayor celeridad y con menores costos.

Acorde con ello, el artículo 4 de la norma citada prevé una disposición ambiental especial para los proyectos de inversión:

***"Artículo 4. - Disposiciones ambientales para los proyectos de inversión***  
*En los casos en que sea necesario modificar componentes auxiliares o hacer ampliaciones en proyectos de inversión con certificación ambiental aprobada que tienen impacto ambiental no significativo o se pretendan hacer mejoras tecnológicas en las operaciones, no se requerirá un procedimiento de modificación del instrumento de gestión ambiental.*

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

De otro lado, mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC se aprobó el Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, con la finalidad de asegurar que las actividades, proyectos y servicios de este sector se ejecuten salvaguardando el derecho de las personas a vivir en un ambiente equilibrado y adecuado. Acorde con dicha finalidad, el artículo 20 del citado Reglamento establece lo siguiente:

***"Artículo 20.- Informe Técnico Sustentatorio***  
*Las modificaciones y/o ampliaciones a los proyectos de inversión y/o a las actividades en curso del Sector Transportes, que cuenten con Certificación Ambiental, y/o mejoras tecnológicas en los procesos de operación que pudieran generar impactos ambientales negativos no significativos; no*

<sup>2</sup> En cumplimiento de este principio, el Titular es debidamente notificado de los Informes, Resoluciones Directorales y todos los actos administrativos emitidos, garantizando de esta forma los derechos y garantías del debido procedimiento.



*requieren de un procedimiento de modificación del Estudio Ambiental. En estos casos, el titular del proyecto deberá presentar antes de la ejecución de las modificaciones o ampliaciones, un Informe Técnico Sustentatorio – ITS y obtener la conformidad de la Autoridad Ambiental Competente, la cual deberá pronunciarse en un plazo máximo de quince (15) días hábiles.*

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

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

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

En ese contexto, se advierte que el Titular presentó el *"Informe Técnico Sustentatorio por integración de la plataforma del Ala Aérea N°2 a la plataforma del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"*, el cual se encuentra en el supuesto de modificación de dicho Proyecto.

En el marco del Decreto Supremo N° 005-2016-MINAM, que aprueba el Reglamento del Título II de la Ley N° 30327, Ley de Promoción de las Inversiones para el Crecimiento Económico y el Desarrollo Sostenible, y otras medidas para optimizar y fortalecer el Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental, se establece en el numeral 51.4 del artículo 51<sup>3</sup> que el titular del proyecto de inversión presenta al Senace un ITS en los casos que sea necesario modificar componentes, hacer ampliaciones o mejoras tecnológicas que generen impactos ambientales no significativos, debiendo el Senace emitir su pronunciamiento en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, plazo que se suspende durante el periodo que el ITS se

3 **"Artículo 51. Modificación del estudio ambiental**

(...)

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



encuentre pendiente de subsanación por parte del titular<sup>4</sup> o en caso un opinante vinculante no emita su opinión<sup>5</sup>.

## 2.4. Sobre la presentación del ITS

En ese contexto, se advierte que el Titular mediante Trámite T-ITS-00002-2019, de fecha 09 de enero de 2019, presentó el *"Informe Técnico Sustentatorio por integración de la plataforma del Ala Aérea N°2 a la plataforma del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"*, para su evaluación correspondiente.

Al respecto, el ITS presentado fue materia de doce (12) observaciones por parte de la DEIN, las mismas que fueron consolidadas en la Matriz de Observaciones *"Informe Técnico Sustentatorio por integración de la plataforma del Ala Aérea N°2 a la plataforma del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"*, precisadas en el Anexo N° 01 del presente informe y remitidas al Titular a través de la Carta N° 00026-2019-SENACE-PE/DEIN, de fecha 31 de enero de 2019, notificada el 01 de febrero de 2019, tal como consta en la notificación electrónica, con la finalidad de que el Titular realice la subsanación correspondiente y su presentación en un plazo máximo de diez (10) días hábiles.

De esta forma, mediante los Trámites DC-4 y DC-5 T-ITS-00002-2019, el Titular remitió el levantamiento de observaciones e información adicional para cumplir con el levantamiento de las observaciones, las mismas que son evaluadas y consolidadas en el Anexo N° 01 del presente Informe.

### 2.4.1 Responsables de la elaboración del ITS

El ITS presentado por el Titular, se encuentra suscrita por los profesionales de la empresa consultora Walsh Perú S.A., mencionados en el siguiente cuadro:

**Cuadro N° 1 Relación de especialistas responsables de la elaboración del ITS**

Nombre	Profesión	Colegiatura
Eliana Feijoó Rodríguez	Ing. Geógrafa	84393
Ana Zimmemann Novoa	Lic. Antropología	434
Lucia Paredes Solano	Ing. Geógrafa	92025
Nadia Mariel Sánchez Falcón	Bióloga	6998
Julia Velarde Yllanes	Químico	480

Fuente: Expediente del ITS.

<sup>4</sup> La norma mencionada no establece un plazo para la subsanación de observaciones por parte del Titular, y en este sentido, de conformidad con el Artículo II del Título Preliminar de la LPAG, corresponde aplicar esta debido a que contiene las normas comunes para las actuaciones de la función administrativa del Estado y regula todos los procedimientos administrativos desarrollados en las entidades, incluyendo los procedimientos especiales. Así, en concordancia con el numeral 4 del artículo 141 de la LPAG, el administrado debe entregar la información o realizar la subsanación correspondiente, dentro de los diez (10) días hábiles de solicitados.

<sup>5</sup> Según el Artículo 20 *"Informe Técnico Sustentatorio"* del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, se indica: *"(...) el referido plazo queda suspendido, en tanto no se emitan las opiniones técnicas vinculantes requeridas"*.



## 2.5. Situación actual del Proyecto

### 2.5.1 Instrumento de Gestión Ambiental (IGA) previamente aprobados

El instrumento de gestión ambiental concerniente a este proyecto es:

- “*Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*” aprobado mediante Resolución Directoral N° 00036-2008-SENACE-PE/DEIN de fecha 11 de octubre de 2018 (en adelante, MEIA-d).

### 2.5.2 Características técnicas generales del AIJCh

El “*Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*” actualmente cuenta con la pista de aterrizaje N°1, de 3 507 m de longitud y 51 posiciones de estacionamiento de aeronaves.

Los componentes principales de la infraestructura aeroportuaria proyectada en el proyecto de ampliación (actualmente en ejecución) están comprendidos en dos (02) áreas funcionales (lado aéreo y lado terrestre) e instalaciones complementarias:

i) Lado aéreo; uso y servicio de aeronaves

Pista de despegue/aterrizaje N°2 (15R-33L) de 3 480 m, sistema de subdrenaje, sistema de calles de rodaje, plataforma de estacionamiento de aeronaves, vías de servicio, torre de control de tráfico aéreo, estación de bomberos y base de rescate, sistemas de ayuda luminosas y ayudas a la aeronavegación y prueba de motores.

ii) Lado terrestre; uso y servicio de pasajeros y personal

Edificio del terminal, caminos de acceso interno y estacionamiento vehicular.

iii) Instalaciones complementarias

Instalaciones de apoyo (áreas de servicio y líneas de servicio), hotel y centro de convenciones. cerco perimétrico, ruta de evacuación, instalaciones de manejo de carga, instalaciones de servicios aeroportuarios, zona de almacén, hotel, estacionamiento vehicular y otros.

Actualmente el aeropuerto se encuentra operando con una pista de aterrizaje y despegue; asimismo, tal como se describió, está en marcha la construcción de la segunda pista de aterrizaje y despegue. En el siguiente cuadro se resumen las características del proyecto, tanto del aeropuerto en operación como del proyecto de ampliación (en curso):

**Cuadro N° 2 Características del proyecto**

Parámetro	Aeropuerto en operación	Proyecto de ampliación
Pista de aterrizaje	3 507 m	15R-33L (3 480 m)
Etapas	Operación y mantenimiento	Por iniciar la construcción
Tiempo	25 años	Construcción: 6 años O&M: 19 años



Parámetro	Aeropuerto en operación	Proyecto de ampliación
Área ocupada (924,01 ha)	250,78 ha	673,23 ha
Pasajeros	20 600 000	37 400 000
Plataforma de operaciones	373 792 m <sup>2</sup>	775 900 m <sup>2</sup>

Fuente: Expediente del ITS y MEIA-d.  
O&M: Operación y mantenimiento

### 2.5.3. Situación actual y legal del área a intervenir

La plataforma del Ala Aérea N° 2 se encuentra hacia el lado norte de la plataforma del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, cuenta con 170 265 m<sup>2</sup> y es operada por la Fuerza Aérea del Perú (FAP), se estima que el periodo de construcción fue durante el año 1960.

La plataforma existente es de pavimento rígido, con losas de 7 m x 6 m; cuenta con 02 puntos de recarga de combustible, área de corrido de aeronaves y vías de servicio para vehículos de atención a las aeronaves. No cuenta con iluminación artificial, la señalización horizontal es mínima a falta de un diseño geométrico integral, el pavimento no muestra tratamiento previo de juntas/fisuras y se conecta con la plataforma del AIJCh mediante una vía de servicio de doble sentido, además de un sendero peatonal.

Para que se disponga de esta plataforma, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Defensa suscribieron el Convenio N° 001-2018 MTC/01 "Convenio Marco de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Defensa" (17.01.2018) para tres (03) años renovables, el "Convenio Específico de Cooperación Interinstitucional entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Ministerio de Defensa – Fuerza Aérea del Perú" (01.06.2018) para tres (03) años renovables y la Adenda 1 del Convenio Específico (04.10.2018). A partir de los cuales, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante "Acta de Entrega de Terreno que Concede en Uso el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a favor de Lima Airport Partners (LAP) aprobada por Resolución Directoral N° 813-2018-MTC/10.05" (19.11.2018), entrega al Titular un área de 44 603,13 m<sup>2</sup> de la plataforma del Ala Aérea N° 2 (zona norte), a fin de incrementar las posiciones de estacionamiento de aeronaves del AIJCh) para el uso temporal.

### 2.6. Situación proyectada con el ITS

Las actividades del ITS están orientadas a adecuar la plataforma del Ala Aérea N° 2 a los nuevos requerimientos de uso compartido LAP – Fuerza Aérea del Perú (FAP), y al cumplimiento de la normativa OACI<sup>6</sup> en términos de arreglo geométrico, señalización horizontal e iluminación.

El diseño contempla habilitar 08 posiciones de estacionamiento de aeronaves de manera temporal en el Ala Aérea N° 2. Incluye calles de acceso a puestos de estacionamiento, vías de servicio vehicular y área para estacionamiento de equipos.

<sup>6</sup> Organización de Aviación Civil Internacional



Los componentes del ITS son permanentes<sup>7</sup> y temporales<sup>8</sup>, según se indican a continuación:

#### a. Componentes permanentes

- **Plataforma**  
Se proyecta el tratamiento de juntas, fisuras y señalización en un área de 44 699,94 m<sup>2</sup> del Ala Aérea N° 2, que es la que corresponde al presente ITS.
- **Sistemas de iluminación y circuito cerrado de TV**  
Se instalarán sistemas de iluminación artificial y circuito cerrado de TV en la plataforma.
- **Vía de servicio**  
Tendrá una longitud aproximada de 579,10 m, 10 m de ancho, dos (02) carriles de 4 m, vía peatonal 2 m, que estará constituida por una subbase granular de 15 cm de espesor, base granular de 15 cm de espesor, imprimación y colocación de carpeta asfáltica final de 4" MAC-2. Se construirá sobre la zona no pavimentada (islas J) y empalme a vía de servicio existente (ruta norte).
- **Vía de servicio para atención de las aeronaves**  
Tendrá una longitud de 731,42 m por 9 m de ancho.

#### b. Componentes temporales

- Camerinos con servicios higiénicos para hombres y mujeres.
- Almacén, sólo para la etapa de construcción.
- 04 casetas de vigilancia de fibra de vidrio.
- Zona de descanso, para el personal de rampa.
- Vía temporal (longitud total de 579,80 m y ancho de 9,0 m), que será usada mientras dure la etapa de construcción.

#### 2.6.1. Ubicación

La plataforma se ubica según se detalla en el Cuadro N° 3 y los componentes temporales según se indica en el Cuadro N° 4:

**Cuadro N° 3 Ubicación de los vértices del área cedida de la plataforma del Ala Aérea N°2**

Vértice	Coordenadas UTM WGS-84 (zona 18 S)		Distrito	Provincia	Región
	Este (m)	Norte (m)			
1	269 368,081	8 671 825,812	Callao	Callo	Callao
2	269 581,482	8 671 394,400			
3	269 498,345	8 671 353,386			
4	269 285,046	8 671 784,781			

Fuente: Expediente del ITS.

<sup>7</sup> Componentes que se mantendrán luego que se devuelva el área cedida a la FAP.

<sup>8</sup> Componentes que serán retirados antes que se devuelva el área cedida a la FAP.

**Cuadro N° 4 Ubicación de los componentes temporales**

Componente	Coordenadas UTM WGS-84 (zona 18 S)		Área (m <sup>2</sup> )
	Este (m)	Norte (m)	
Camerinos con servicios higiénicos	269 307	8 671 799	72
Almacén	269 182	8 671 965	1 200
Casetas	269 300	8 671 758	1,44
	269 382	8 671 797	1,44
	269 581	8 671 395	1,44
	269 499	8 671 354	1,44
Zona de descanso	269 300	8 671 791	77,40

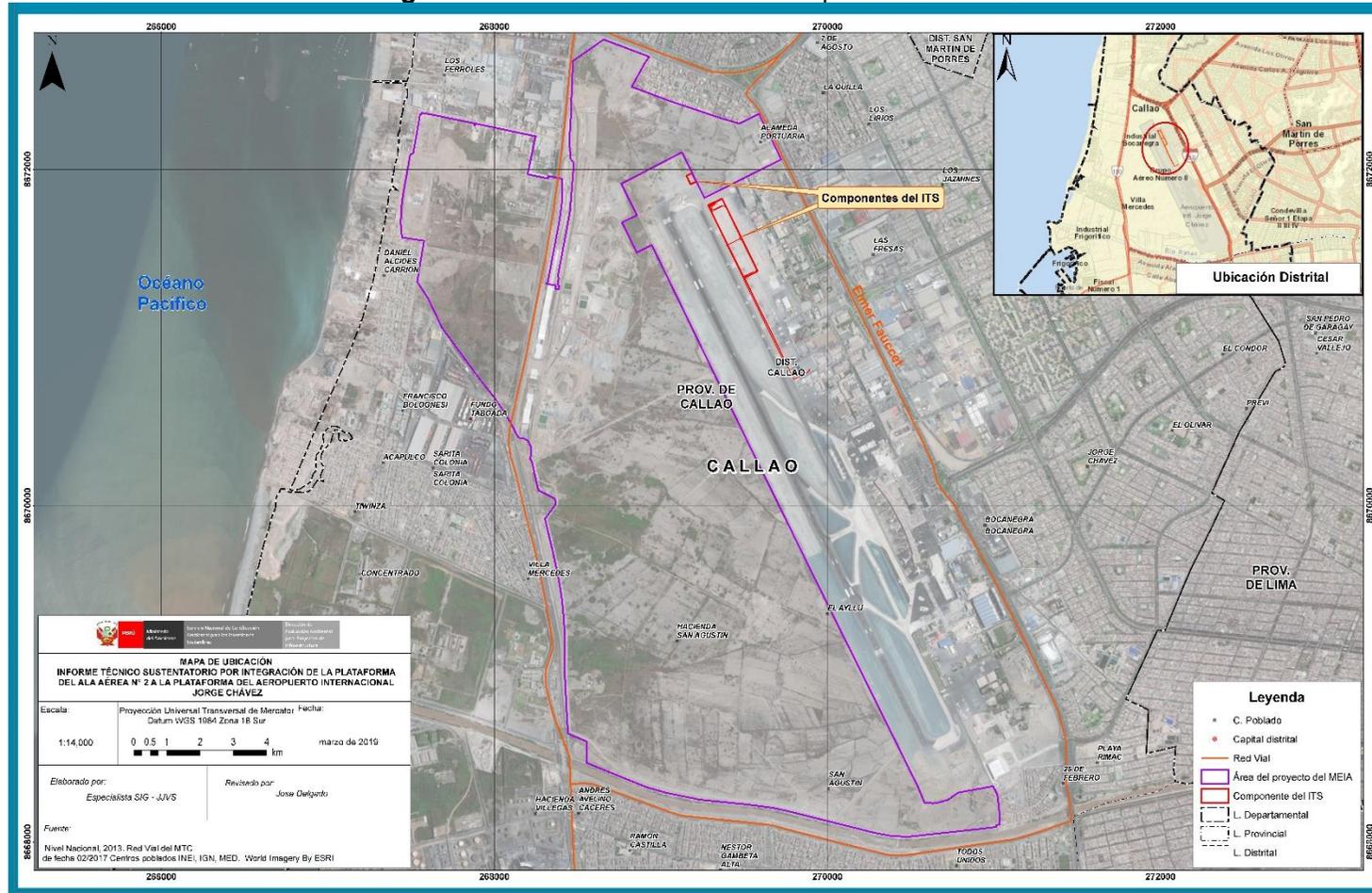
**Fuente:** Expediente del ITS.

Además, se considera una vía temporal de 579,80 m de longitud.



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

Figura N° 1 Ubicación de los componentes del ITS



Fuente: Red Vial del MTC de fecha 02/2017. Centros poblados INEI, IGN, MED. World Imagery By ESRI.

**2.6.2. Etapas de las actividades proyectadas en el ITS**

A continuación, se describen las actividades que se realizarán para integrar parte de la plataforma del Ala Aérea N° 2 a la plataforma del AIJCh.

**Cuadro N° 5 Actividades por etapas del ITS**

Etapas	Actividades
Construcción	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Movilización de equipos</li> <li>2. Plataforma               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tratamiento de juntas, fisuras y señalización de la plataforma</li> </ul> </li> <li>3. Sistemas de iluminación artificial y circuito cerrado TV</li> <li>4. Vía de servicio para los vehículos de LAP</li> <li>5. Vía de servicio para atención a las aeronaves</li> <li>6. Camerinos con servicios higiénicos</li> <li>7. Almacén</li> <li>8. Casetas de vigilancia</li> <li>9. Zona de descanso</li> <li>10. Vía temporal</li> </ol> <p><u>Cierre de la etapa constructiva</u></p> <p>Plataforma, vía temporal y almacén</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividades preliminares               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desmovilización de personal y equipos</li> </ul> </li> <li>• Obras civiles               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Retiro de señalización que delimita la vía temporal en la plataforma existente</li> <li>- Desmontaje de almacén</li> <li>- Limpieza del área de trabajo y su entorno</li> </ul> </li> </ul>
Operación y mantenimiento	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Operaciones en plataforma               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regulaciones para vehículos y equipos en plataforma</li> <li>• Servicios a la aeronave</li> <li>• Abastecimiento de combustible</li> <li>• Remolque de aeronaves</li> <li>• Rodaje de aeronaves</li> </ul> </li> <li>2. Actividades de mantenimiento               <ul style="list-style-type: none"> <li>• Plataforma de estacionamiento de aeronaves                   <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tratamiento de juntas, sello de grietas/fisuras, bacheos; señalización horizontal</li> <li>- Mantenimiento del sistema de puesta en tierra</li> <li>- Mantenimiento del sistema de iluminación (plataforma y vía rápida)</li> </ul> </li> </ul> </li> </ol>
Cierre	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Demolición de los servicios higiénicos</li> <li>2. Desmontaje de las casetas de vigilancia y zona de descanso</li> <li>3. Desmovilización de materiales, maquinarias y equipos</li> <li>4. La plataforma señalizada y el sistema de iluminación serán entregados a la FAP.</li> </ol>

Fuente: Expediente de la EVAP. FAP: Fuerza Aérea del Perú



### 2.6.3. Vías de acceso

Durante la etapa de construcción, el acceso será por la puerta norte (calle Aeronaves S/N desde la Av. Faucett). En la etapa de operación y mantenimiento, el acceso para los pasajeros y tripulantes será desde el terminal actual.

### 2.6.4. Uso y aprovechamiento del recurso hídrico

El Titular precisó que el requerimiento y las fuentes de agua para el consumo doméstico y las actividades programadas en el ITS serán:

**Cuadro N° 6 Demanda y fuentes de agua**

Etapa	Consumo doméstico		Consumo actividades	
	Demanda de agua	Fuente de agua	Demanda de agua	Fuente de agua
Construcción	12,24 m <sup>3</sup>	Bidones de agua de 20 litros	117 m <sup>3</sup>	Terceros autorizados (camión cisterna)
Operación y mantenimiento	1 620 m <sup>3</sup>	Terceros autorizados (camión cisterna)	No se prevé otro consumo además del doméstico	
Cierre	0,10 m <sup>3</sup>	Bidones de agua de 20 litros	No se prevé otro consumo además del doméstico	

Fuente: Expediente del ITS.

### 2.6.5. Demanda y fuentes de energía

En la etapa constructiva, el consumo estimado de combustible (petróleo) será de 50 gal/día, abastecidos en servicentros autorizados, asimismo, las actividades de mantenimiento de los equipos y maquinarias se realizarán en servicentros autorizados del Callao.

En la etapa de operación y mantenimiento, se indicó que la alimentación eléctrica será a través del sistema de iluminación de la subestación Flores Esmeralda<sup>9</sup>; se estima un consumo mensual de 37 980 kWh.

### 2.6.6. Recursos a requerirse

Los recursos a requerirse en el ITS se describen a continuación:

**Cuadro N° 7 Recursos para el Proyecto por etapas**

Etapa	Recursos	Cant	Und
Construcción	- Personal		
	Staff	5	personas
	Operadores	9	personas
	Obreros	22	personas
	- Materiales y/o insumos		
	Concreto premezclado	140	m <sup>3</sup>
	Sellante asfáltico	40	gal
	Pintura de tráfico	120	gal
	Postes h=20 m c/tab	6	und
	Postes h=15 m c/tab	14	und
Luminarias leed	36	und	

<sup>9</sup> Cabe indicar que en la MEIA-d vigente, el AIJCh cuenta con subestaciones eléctricas (subestación 60/10 kV, SET LAP de 60 kV a 10 kV, subestación 20 kV, subestación 60 kV), ninguna aparece con la denominación de Flores Esmeralda, sin embargo, mediante DC-4 T-ITS 00002-2019, el Titular indicó que esta subestación es parte del AIJCh y del IGA vigente.



Etapa	Recursos	Cant	Und
	Luminarias halogenuro	16	und
	Cable NYY 3-1x90	6 000	und
	Servicios higiénicos	6	und
	Sub-base granular	900	m <sup>3</sup>
	Base granular	900	m <sup>3</sup>
	Mezcla asfáltica	600	m <sup>3</sup>
	Pintura de tráfico	15	gal
	- <b>Equipos y maquinarias</b>		
	Mini cargador	1	und
	Máquina de corte de concreto	1	und
	Martillo rompe-pavimento	1	und
	Volquete de 15 m <sup>3</sup>	1	und
	Camiones de 10 ton	2	und
	Cargador frontal	1	und
	Motoniveladora	1	und
	Cisterna para agua	1	und
	Rodillo liso autopropulsado	1	und
	Maquina esparcidora de asfalto	1	und
	Camión imprimador	1	und
Torre de Iluminación	1	und	
<b>Operación y mantenimiento</b>	- <b>Personal</b>		
	Calificada	30	personas
	- <b>Equipos y maquinarias</b>		
Loader*	Entre 6 y 20 maquinarias por vuelo	und	
Faja**			
Escalera			
Carreta de maletas			
Compresora de aire			
<b>Cierre</b>	- <b>Personal</b>		
	- Calificada	5	personas

Fuente: Expediente del ITS.

\*Equipo para remolque de aeronaves, \*\*equipo para trasladar equipaje/carga a la bodega de la aeronave

### 2.6.7. Generación de aguas residuales, residuos sólidos, ruido y vibraciones, y emisiones atmosféricas.

Respecto a los efluentes, en la etapa constructiva, se estima en 20 l/día de origen doméstico, se usarán baños químicos y serán gestionados por una EO-RS autorizada por el MINAM; los efluentes industriales se generarán fuera del aeropuerto, debido a que el mantenimiento y lavado de vehículos será realizado en autoservicios cercanos al proyecto en el ámbito urbano. En la etapa de operación y mantenimiento se estima la generación de 720 l/día de efluentes domésticos, que serán conectados al sistema de alcantarillado del AIJCh; asimismo, no se prevé la generación de efluentes industriales.

Respecto a los residuos sólidos, en la etapa constructiva, se estima la generación de 10,8 kg/día de residuos domésticos, que serán gestionados por una EO-RS autorizada por el MINAM; además, como producto de la excavación y demolición se estima un volumen de 2 070 m<sup>3</sup> de residuos industriales, los cuales serán transportados mediante volquetes para su disposición final a través de una EO-RS autorizada. En la etapa de operación y mantenimiento se estima la generación de 580 kg/día de residuos domésticos que serán gestionados por una EO-RS autorizada por el MINAM, asimismo, no se prevé la generación de residuos industriales. En la etapa de cierre se estima la generación de 1,5 kg/día de residuos domésticos que serán gestionados por



una EO-RS autorizada por el MINAM; asimismo, no se prevé la generación de residuos industriales.

Respecto a la generación de ruidos, en la etapa constructiva, se generarán niveles de ruido que oscilan entre 88-115 dB por el uso de maquinarias y equipos. En la etapa de operación y mantenimiento estiman niveles de ruido de 58,1 dB (diurno) y 58,7 dB (nocturno), según el punto de muestreo del IGA aprobado (punto RA-4) más cercano a la plataforma proyectada. En la etapa de cierre, se generarán niveles de ruido que oscilan entre 88-110 dB por el uso de maquinarias y equipos.

Respecto a la generación de vibraciones, en la etapa constructiva, se generarán como máximo 0,210 pulgadas/s por el uso de maquinarias y equipos. En la etapa de operación y mantenimiento consideran el monitoreo de vibraciones en la Asociación Residencial La Taboada realizada en la MEIA-d (se realizarán actividades similares) estiman una vibración de 0,00783 pulgadas/s. En la etapa de cierre, se generarán como máximo 0,089 pulgadas/s por el uso de maquinarias y equipos.

### **2.6.8 Cronograma de ejecución y vida útil del proyecto**

De acuerdo con lo que precisó el Titular, las actividades de construcción se realizarán en seis (06) meses; asimismo el tiempo de vida útil para la etapa de operación y mantenimiento se estima en cinco (05) años.

### **2.6.9 Monto de inversión del proyecto**

De acuerdo con lo que precisó el Titular, el monto de inversión asciende a USD 1 750 000,00.

## **2.7. Evaluación Técnica del ITS presentado**

### **2.7.1 Respecto de la ubicación de las actividades previstas en el ITS**

- a. El presente ITS se encuentra relacionado con la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobado mediante Resolución Directoral N° 00036-2008-SENACE-PE/DEIN de fecha 11 de octubre de 2018.
- b. Asimismo, de la revisión de la ubicación de los componentes propuestos en el presente ITS, se verificó que la adecuación de la plataforma se encuentra dentro del Área de Influencia de la MEIA-d.
- c. Además, se verifica que las actividades propuestas en el ITS no afectan centros poblados que no hayan sido considerados en la MEIA-d, ni se encuentra dentro de alguna Área Natural Protegida ni Zona de Amortiguamiento.

En tal sentido, se considera que la implementación del Proyecto permite identificar y evaluar los potenciales impactos ambientales derivados de su ejecución y, por tanto, prever la aplicación de las medidas de manejo ambiental previstas en el estudio ambiental aprobado.



## 2.7.2 Respeto de la información actualizada de los componentes socioambientales a ser impactados por la obra accesoria

El Titular ha realizado la actualización de la caracterización del medio físico, biológico y socioeconómico del área relacionada a la obra accesoria, objeto del presente ITS.

### 2.7.2.1 Características más resaltantes del medio físico:

El Titular presentó información referente al clima y meteorología predominantes en el área de estudio del Proyecto (precipitación, temperatura, humedad relativa, vientos), geología, geomorfología, uso actual de tierra, hidrografía, hidrogeología, calidad de agua subterránea, calidad de suelo, calidad de aire, ruido ambiental y vibraciones.

Al respecto, en el área de estudio del Proyecto la precipitación total anual llega a los 4,8 mm, las temperaturas máximas medias en la estación Aeropuerto Jorge Chavez superan los 19 °C, presentando los valores más altos entre los meses de diciembre hasta abril; asimismo, las temperaturas mínimas medias no superan los 20 °C. De otro lado, el promedio mensual de humedad relativa (periodo 1979-2017) fluctuó entre los 79% y 83%.

### 2.7.2.2 Características más resaltantes del medio biológico:

Para el medio biológico, el Titular precisó que este fue caracterizado a través de información secundaria proveniente de la MEIA-d del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (aprobado por Resolución Directoral N°00036-2018-SENACE-PE/DEIN), además de la información presentada en la "*Evaluación de Aves del área de estudio del AIJCH*" (Lima Airport Partners, 1918).

Respecto a las unidades de vegetación, el proyecto se ubica en la unidad denominada: zona urbana/industrial. El Titular precisa que el área de intervención no presenta vegetación alguna debido a que los suelos cercanos han sido cubiertos con polímeros por seguridad. Debido a las condiciones del área, no reporta presencia de especies de flora y fauna. Sin embargo, dicha área, al ser actualmente empleada como Plataforma del Grupo Aéreo N°8 de la Fuerza Aérea Peruana, es objeto de medidas de control de fauna por posibles accidentes aéreos (cetrería y monitoreo de zonas de anidamiento y refugio).

El aeropuerto, colinda por el extremo norte con la unidad denominada: vegetación asociada a áreas de cultivo (Mapa LBB-01, *Mapa de Unidades de Vegetación*, Anexo 3.3).

El área de intervención no se superpone a ningún Área Natural Protegida, zona de amortiguamiento o Áreas de Conservación Regional.

### 2.7.2.3 Características más resaltantes del medio social, cultural y económico:

El Titular indicó que la metodología para la caracterización del ámbito de estudio social (AES), es la misma que se describe en el IGA aprobado vigente MEIA-d del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (aprobado por Resolución Directoral N° 00036-2018-SENACE-PE/DEIN), elaborado en base a fuentes de información secundaria tales como el Instituto Nacional de Estadística e Informática, Ministerio de Educación – ESCALE, Ministerio de Salud. Por lo cual no se ha requerido realizar



labores de actualización en campo, pues la información que se describe es de reciente elaboración (2017- 2018).

Asimismo, menciona que con fines metodológicos se han establecido las áreas de estudio directo e indirecto social, los mismos que forman parte del área de influencia aprobada en el MEIA-d AIJCh. Es así como se ha determinado que el área de influencia directa (AID), corresponde al área donde se manifestarán los impactos directos del Proyecto y está conformada por el área (plataforma proyectada) que será incorporada al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Y el área de influencia indirecta comprende el área en la que se manifestarán los impactos ambientales indirectos como (ruido y polvo) en un rango proyectado de 200 metros alrededor del AID social. En este sentido, el Titular indica que no se registran localidades o agrupación poblacional que podría ser impactada dentro del alcance indicado. Asimismo, menciona que la localidad más cerca es la Urb. Aero Residencial Faucett, ubicada a 479,35 m del norte del AID.

#### 2.7.2.4 Aspecto arqueológico

De acuerdo con la información dada por el Titular, el presente proyecto no afecta o involucra zonas arqueológicas no consideradas en el IGA aprobado vigente.

#### 2.7.3 Respeto a la identificación y evaluación de los potenciales impactos ambientales

La metodología mencionada consistió en el cálculo de la importancia del impacto ambiental (I), representado por el cálculo aritmético efectuado con los siguientes atributos: Naturaleza (N), Intensidad (IN), Extensión (EX), Momento (MO), Persistencia (PE), Reversibilidad (RV), Recuperabilidad (MC), Sinergia (SI), Acumulación (AC), Efecto (EF), Periodicidad (PR); cuya fórmula es la siguiente:

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

De esta manera, en función al resultado del cálculo antes señalado se determina la importancia de los impactos mediante rangos de valores que corresponden a categorías determinadas para los impactos ambientales:

**Cuadro N° 8 Nivel de importancia de los impactos**

Grado de Impacto	Valor de Impacto Ambiental	Significancia de Impacto
$I < 25$		Impacto Bajo o Leve
$25 \leq I < 50$		Impacto Moderado
$50 \leq I < 75$	Alto	Impacto Significativo
$I \geq 75$	Muy Alto	

Fuente: Expediente del ITS.

Posteriormente, y en base a la metodología y análisis realizado, el Titular presentó los resultados de evaluación y jerarquización de los impactos ambientales, correspondiente a la matriz de Importancia, para las etapas de construcción, operación y cierre; finalmente, considerando lo descrito previamente, se presenta a continuación un cuadro resumen de los impactos ambientales negativos previstos para el ITS comparándolos con su Instrumento de Gestión Ambiental aprobado.



PERÚ

Ministerio  
del AmbienteServicio Nacional de Certificación Ambiental para las  
Inversiones SosteniblesDirección de Evaluación Ambiental para  
Proyectos  
de Infraestructura*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”***Cuadro N° 9 Cuadro comparativo de impactos ambientales entre el IGA aprobado y el ITS: Etapa de construcción**

Componente Ambiental	Impactos Ambientales Potenciales Identificados en el IGA Aprobado		Impactos Ambientales Potenciales identificados en el ITS		Cambio <sup>10</sup>
	Impactos Ambientales	Nivel de Importancia o Significancia	Impactos Ambientales	Nivel de Importancia o Significancia	
<b>ETAPA DE CONSTRUCCIÓN</b>					
Medio Físico	Alteración de la calidad del aire	(-) Moderado	Alteración de la calidad del aire	(-) Bajo	Se reduce
	Incremento de nivel sonoro	(-) Moderado	Incremento de nivel sonoro	(-) Bajo	Se reduce
	Incremento de vibraciones	(-) Bajo	Incremento de vibraciones	(-) Bajo	No varía
<b>ETAPA DE OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO</b>					
Medio Físico	Alteración de la calidad del aire	(-) Moderado	Alteración de la calidad del aire	(-) Bajo	Se reduce
	Incremento de nivel sonoro	(-) Moderado	Incremento de nivel sonoro	(-) Bajo	Se reduce
<b>ETAPA DE CIERRE</b>					
Medio Físico	Alteración de la calidad del aire	(-) Moderado	Alteración de la calidad del aire	(-) Bajo	Se reduce
	Incremento de nivel sonoro	(-) Moderado	Incremento de nivel sonoro	(-) Bajo	Se reduce

Fuente: Expediente del ITS.

10 Entiéndase como la variación de la importancia o significancia entre los impactos ambientales identificados en el IGA aprobado y los previstos en el ITS.



Así, luego de la revisión del cuadro resumen, se verifica que los impactos ambientales negativos derivados de la ejecución de las actividades previstas en el ITS serán no significativos.

## 2.7.4 Respeto a las medidas de mitigación y seguimiento ambiental

El Titular indicó que en el IGA aprobado se propuso un conjunto de programas necesarias para prevenir, controlar y mitigar los impactos identificados, y en vista de que las actividades propuestas en el presente ITS generarían impactos similares aunque de menor significancia, además de no existir variaciones significativas en las actividades, concluye que las medidas ambientales (planes y/o medidas) establecidas en el IGA aprobado serán aplicables para mitigar, prevenir y/o corregir los impactos identificados en el presente ITS. En tal sentido, presentó una matriz con la descripción de las medidas de manejo ambiental asociadas al Proyecto; además, detalló los programas aplicables del IGA aprobado:

- Programa de manejo de residuos sólidos.
- Programa de monitoreo.

## 2.7.5 Respeto al programa de monitoreo ambiental

El Titular presentó la información de la ubicación de las estaciones de monitoreo de calidad de aire y ruido ambiental; además, del plano de puntos de monitoreo correspondiente, cuya información se detalla a continuación:

**Cuadro N° 10 Estaciones de monitoreo de calidad de aire**

Estación de monitoreo	Descripción	Coordenadas UTM WGS84 zona 18S		Parámetros	Etapas	Frecuencia
		Norte (m)	Este (m)			
AIR-2	Al norte de la propiedad del AIJCh Urb. Alameda Gertuana	8 672 296	269 450	PM10, PM2.5, SO2, CO, NO2, PB, H2S, O3.	Construcción	Trimestral
					Operación	
AIR-7	AA.HH. Santa Rosa-situado a 10 m de la Av. Morales Duarez	8 667 939	270 175	PM10, PM2.5, SO2, CO, NO2, PB, H2S, O3.	Construcción	Trimestral
					Operación	

Fuente: Expediente del ITS.

**Cuadro N° 11 Estaciones de monitoreo de ruido**

Estación de monitoreo	Descripción	Coordenadas UTM WGS84 zona 18S		Parámetros	Etapas	Frecuencia
		Norte (m)	Este (m)			
RA-4	Al lado Norte de la propiedad del Aeropuerto, Urb. Alameda del Aeropuerto	8 672 296	269 450	Nivel Continuo equivalente (Leq)	Construcción	Trimestral
					Operación	
RA-18	En el estacionamiento del Aeropuerto, al lado sur del proyecto	8 670 058	270 555	Nivel Continuo equivalente (Leq)	Construcción	Trimestral
					Operación	

Fuente: Expediente del ITS.

Al respecto, es importante precisar que las estaciones de monitoreo propuestas en el presente ITS corresponden a estaciones aprobadas en la MEIA-d.



## 2.7.6 Respeto al plan de contingencias

El Titular señala que cuenta con un Plan de Contingencias aprobado en la MEIA-d, el cual describe los principales procedimientos y medidas para la gestión del riesgo y respuesta a los eventuales accidentes que afecten a la salud, la seguridad, el ambiente e infraestructura; asimismo, precisa que las actividades propuestas en el ITS corresponden a la adecuación de una plataforma para ser operada en las actividades aeroportuarias. En tal sentido, considera que la estructura de las contingencias identificadas en la MEIA-d sigue siendo representativas y de aplicación para las actividades identificadas en el proyecto materia del ITS; por lo que, las acciones planteadas serán consideradas en las distintas etapas del presente Proyecto, por ello, presentó el desarrollo de las acciones aplicables.

## 2.7.7 Respeto al plan de cierre

El Titular señala que el presente ITS no modifica de manera alguna el Plan de cierre comprometido en la MEIA-d, cual propone acciones a implementar una vez finalizado la concesión del aeropuerto; asimismo, señala y describe los procedimientos y acciones a seguir:

- Retiro de los equipos, así mismo se retirará los recipientes de residuos sólidos, con la finalidad de dejar las áreas despejadas sin material alguno.
- Limpieza total del área verificando que no haya residuos sólidos, materiales, herramientas u otro objeto que no permita el abandono total del área.
- Desmontaje de las casetas de vigilancia y zona de descanso, con la finalidad de dejar las áreas como su estado inicial.
- Desmovilización de instalaciones móviles (escaleras para pasajeros, otros) y la limpieza general del área, para luego ser entregado a la FAP.
- Entrega de la plataforma señalizada, la vía de servicio y el sistema de iluminación artificial, a la Fuerza Aérea del Perú (FAP).

## 2.8. Subsanación de las observaciones formuladas al Informe Técnico Sustentatorio

Luego del análisis de la información presentada por el Titular a través del Trámite DC-4 y DC-5 T-ITS-00002-2019, de fecha 22 de febrero y 05 de marzo de 2019, respectivamente; se concluye que las observaciones formuladas por la DEIN Senace mediante Carta N° 00026-2019-SENACE-PE/DEIN, han sido subsanadas en su totalidad, tal como se detalla en el Anexo N° 01 del presente Informe.

## III. CONCLUSIONES

- 3.1. Las observaciones formuladas a través de la Carta N° 00026-2018-SENACE-PE/DEIN de fecha 01 de febrero de 2019, han sido subsanadas por el Titular, tal y como se detalla en el Anexo N° 01 del presente informe.
- 3.2. Las actividades descritas en el "Informe Técnico Sustentatorio por integración de la plataforma del Ala Aérea N°2 a la plataforma del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"; y, en la documentación remitida mediante Trámite DC-4 y DC-5 T-ITS-



00002-2019, se enmarcan en el supuesto de modificación de componentes auxiliares previsto en el artículo 4 del Decreto Supremo N° 054-2013-PCM y en el artículo 20 del Reglamento de Protección Ambiental del Sector Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC.

- 3.3. Se prevé que la ejecución de las actividades del Proyecto comprende la integración de 44 603,13 m<sup>2</sup> de un área total de 170 265 m<sup>2</sup> del Ala Aérea N°2 al AIJCh, el mismo que no implica la generación de impactos ambientales negativos significativos, cuentan con las medidas de manejo ambiental para su prevención, control, mitigación y corrección previstos en el Instrumento de Gestión Ambiental aprobado, así como en el presente Informe Técnico Sustentatorio.
- 3.4. Por lo tanto, de acuerdo a las normas citadas en el numeral 2.3 del presente Informe y demás normas complementarias, corresponde otorgar la **CONFORMIDAD** del *"Informe Técnico Sustentatorio por integración de la plataforma del Ala Aérea N°2 a la plataforma del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"*.
- 3.5. La conformidad del Informe Técnico Sustentatorio, no constituye el otorgamiento de licencias, autorizaciones, permisos o demás títulos habilitantes u otros requisitos con los que debe contar el Titular, para la ejecución y desarrollo de las modificaciones planteadas, según la normativa sobre la materia.

#### IV. RECOMENDACIONES

- 4.1. Remitir el presente informe a la Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura, a fin de que señale su conformidad y emita la Resolución Directoral correspondiente.
- 4.2. Notificar el presente informe como parte integrante de la Resolución Directoral a emitirse, a la empresa Lima Airport Partners S.R.L., para conocimiento y fines correspondientes.
- 4.3. Remitir copia del expediente en formato digital, a la Dirección General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, para conocimiento y fines correspondientes.
- 4.4. Remitir copia del expediente en formato digital, a la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales de Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Subdirección de Registros Ambientales de la Dirección de Gestión Estratégica en Evaluación Ambiental del Senace, para conocimiento y fines correspondientes.
- 4.5. Publicar en el Portal Institucional del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles ([www.senace.gob.pe](http://www.senace.gob.pe)) el presente informe como parte integrante de la Resolución Directoral a emitirse, a fin de que se encuentre a disposición del público en general.

Atentamente,



PERÚ

Ministerio  
del Ambiente

Servicio Nacional de Certificación  
Ambiental para las Inversiones  
Sostenibles

Dirección de Evaluación  
Ambiental para Proyectos  
de Infraestructura

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"*  
*"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"*

**Arturo Marcos Silva Elizalde**  
Líder de Proyecto  
Senace

**Yesenia Patricia Segura Milla**  
Especialista Ambiental en Recursos  
Hídricos  
Senace

**Cesar Octavio Ramos Hidalgo**  
Especialista Ambiental en Planes de  
Manejo Ambiental  
Senace

**Miguel Angel Lleellish Juscamayta**  
Especialista Ambiental I en Medio  
Biológico  
Senace

**Erick Leddy García Cerrón**  
Especialista Legal  
Senace



PERÚ

Ministerio  
del Ambiente

Servicio Nacional de Certificación  
Ambiental para las Inversiones  
Sostenibles

Dirección de Evaluación  
Ambiental para Proyectos  
de Infraestructura

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"*  
*"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"*

## Nómina de Especialistas<sup>11</sup>

**Jebzabeth Johanna Cáceres  
Peñaranda**  
Nómina de Especialistas – Especialista  
en Comunicación Social – Nivel II  
**Senace**

**Juan Jose Valencia Solano**  
Nómina de Especialistas - Especialista  
en Ingeniería Geográfica Nivel III  
**Senace**

Visto el informe que antecede y estando de acuerdo con su contenido, lo hago mío y lo suscribo en señal de conformidad.

**María Isabel Murillo Injoque**  
Directora de Evaluación Ambiental  
para Proyectos de Infraestructura  
**Senace**

<sup>11</sup> De conformidad con la Cuarta Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30327, el Senace está facultado para crear la Nómina de Especialistas, conformada por profesionales calificados sobre la base de criterios técnicos establecidos por el mismo Senace, para apoyar la revisión de los estudios ambientales y la supervisión de la línea base, en el marco del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental - SEIA.

**Anexo N° 01****Matriz de Levantamiento de Observaciones al "Informe Técnico Sustentatorio por Integración de la Plataforma del Ala Aérea N°2 a la Plataforma del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez"**

N°	Sustento	Observación	Levantamiento de observaciones	Condición
<b>I. PROYECTO DE MODIFICACIÓN MEDIANTE ITS</b>				
1.	<p>En el ítem 3.3.1.3 "Descripción de los componentes del proyecto" (Pág. 3-4), el Titular realiza una breve descripción de los componentes del ITS; sin embargo, dicha descripción requiere ser complementada con información técnica que permita establecer con mayor precisión el alcance del proyecto.</p> <p>Adicionalmente, en el literal H "Mano de obra" (Págs. 3-12), el Titular incluye la cantidad de personal que requerirá el proyecto para la etapa de construcción; sin embargo, no precisa la procedencia del personal a ser requerido, para cada etapa del proyecto.</p>	<p>Se requiere al Titular lo siguiente:</p> <p><b>a)</b> Precisar en la descripción de los componentes del proyecto lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si el componente propuesto por el ITS hace referencia a un componente nuevo o rehabilitado.</li> <li>• Brindar un mayor alcance y finalidad de los trabajos orientados a adecuar la Plataforma del Ala Aérea N° 2 al requerimiento del Titular.</li> </ul> <p><b>b)</b> Precisar, si como parte del desarrollo del proyecto, se tiene considerado la contratación de mano de obra local (población del área de influencia directa). De ser el caso, precisar para cada etapa del proyecto, la cantidad de personal a contratar y tiempo estimado de contratación.</p>	<p>Mediante Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019 y en la nueva versión del ITS, el Titular:</p> <p>a) Preciso en la descripción de los componentes del proyecto lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En el folio 000002, señaló que el componente propuesto en el ITS es un componente existente que será rehabilitado, la plataforma militar del Ala Aérea N°2 actualmente es usada para estacionamiento de aviones de la FAP. (Absuelta).</li> <li>• En el folio 000002, señaló que la finalidad de los trabajos es ampliar la capacidad de la plataforma de AIJCh (8 posiciones adicionales), de manera que estos cumplan la normativa OACI. (Absuelta).</li> </ul> <p>b) En el folio 000002, precisó que la contratación de la mano de obra local no está prevista, en razón que las actividades requieren personal con experiencia y conocimiento en instalaciones aeroportuarias (empresa especializada). (Absuelta).</p>	Absuelta



N°	Sustento	Observación	Levantamiento de observaciones	Condición
			Por lo tanto, se considera la observación absuelta.	
2.	<p>En el ítem 3.3.1.4.2 "Etapa de Operación y Mantenimiento", literal "Abastecimiento de combustible" (Págs. 3-13), el Titular señala que en la plataforma se realizará el abastecimiento de combustible mediante <i>refuellers</i> en puesto de contacto, remoto, mediante <i>servicer</i> y <i>AVGAS</i> en aeronaves; sin embargo, no realiza la descripción de los tipos de abastecimientos señalados.</p> <p>Por otro lado, en el Plano de Componentes del Proyecto (ITS-04), el Titular presenta el plano en planta del proyecto; sin embargo, no incluye vistas en corte, de modo que se pueda visualizar las dimensiones proyectadas para las obras propuestas; asimismo, en dicho plano se hacen llamados a otros planos de detalle, los cuales no han sido adjuntados como parte del ITS.</p>	<p>Se requiere al Titular lo siguiente:</p> <p>a) Describir con mayor detalle los diferentes procedimientos de abastecimiento de combustibles señalados en las Pág. 3-13.</p> <p>b) Presentar los planos en corte de la vía de servicio, vía de atención de las aeronaves y plataforma.</p> <p>c) Presentar aquellos planos a los que se hace referencia (llamados) desde el plano ITS-04, de acuerdo con el alcance del proyecto.</p>	<p>Mediante Trámite DC-4 y DC-5 T-ITS-00002-2019, Anexos B, C, D y en la nueva versión del ITS, el Titular:</p> <p>a) En el folio 00003 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, precisó que el abastecimiento de combustible estará a cargo de la empresa que opera la planta de combustible y la distribución de este, lo cual cuenta con certificación ambiental propia según refiere la MEIA-d vigente. (Absuelta).</p> <p>b) En el folio 00003 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, señaló que no se cuenta con planos de la plataforma militar del Ala Aérea N° 02, donde se proyecta la vía de servicio para atención de las aeronaves y las posiciones de estacionamiento, por tratarse de una construcción de los años sesenta; sin embargo, señaló que en secciones típicas de pavimentos similares se encontró una base granular y losa de concreto simple, <math>f'c=350\text{kg/cm}^2</math>, <math>e=32\text{ cm}</math>.</p> <p>De otro lado, en el archivo digital "Detalle de Pavimento" del Trámite DC-5 T-ITS-00002-2019, presentó el plano de corte de la vía de servicio. (Absuelta).</p> <p>c) En el Anexo D (folio 000026) del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, presentó los planos a</p>	Absuelta



PERÚ

Ministerio  
del AmbienteServicio Nacional de Certificación Ambiental para las  
Inversiones SosteniblesDirección de Evaluación Ambiental para  
Proyectos  
de Infraestructura"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

N°	Sustento	Observación	Levantamiento de observaciones	Condición
			los cuales se hace referencia desde el plano ITS-04. (Absuelta).  Por lo tanto, se considera la observación absuelta.	
3.	En el ítem 3.1. "Proyecto de modificación" (Págs. 3-1 al 3-15), el Titular no indica el o los accesos externos al área de emplazamiento del Proyecto con la finalidad de realizar las actividades contempladas dentro del alcance del ITS.	Se solicita al Titular precise cuáles serán el o los accesos externos hacia el área del Proyecto.	Mediante Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019 (folio 000004), Anexo E y en la nueva versión del ITS, el Titular precisó: i) el acceso para la etapa de construcción será por la puerta norte (calle Aeronaves S/N desde la Av. Faucett); y, ii) el acceso para los pasajeros y tripulantes en la etapa de operación será desde el terminal actual.  Por lo tanto, se considera la observación absuelta.	Absuelta
4.	En el ítem 3.3.1.3. "Descripción de los componentes del Proyecto" (Pág. 3-3) el Titular presentó una breve descripción respecto al tipo de componente propuesto por el ITS en función si serán retirados o no; indicando que: "Los componentes temporales del ITS se denominan a los que luego que se devuelva a la FAP, el área cedida, estos componentes serán retirados", sin embargo, no es preciso respecto a si los componentes temporales serán retirados antes o después de devolver el área cedida a la Fuerza Aérea del Perú (FAP) ni a cargo de quien estarían en caso fueran retirados después, teniendo en cuenta el alcance del convenio suscrito.	Se solicita al Titular lo siguiente:  a) Precisar si los componentes temporales serán retirados antes o después que el área cedida sea devuelta a la FAP e indicar a cargo de quién estará el retiro de componentes teniendo en cuenta el alcance del convenio suscrito.	Mediante Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019 (folios 000004-000005) y en la nueva versión del ITS, el Titular:  a) Preciso que estará a cargo del retiro de los componentes temporales (almacén, vía temporal, camerinos con servicios higiénicos, casetas de vigilancia y zona de descanso) antes de la devolución del terreno a la FAP; sin embargo, de ser requeridos por la FAP y previo acuerdo con LAP, los mismos no serían retirados, quedando en uso y beneficio de dicha entidad.	Absuelta



PERÚ

Ministerio  
del AmbienteServicio Nacional de Certificación Ambiental para las  
Inversiones SosteniblesDirección de Evaluación Ambiental para  
Proyectos  
de Infraestructura"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

N°	Sustento	Observación	Levantamiento de observaciones	Condición
			Por lo tanto, se considera la observación absuelta.	
5.	En el Cuadro 3-1 "Componentes del ITS" (Pág. 3-4), el Titular indicó las coordenadas UTM WGS84 de un punto de los componentes; sin embargo, es necesario que se indique las coordenadas de los vértices de los polígonos de las áreas (plataforma, almacén) y presentar las fichas de caracterización de los componentes temporales.	Se solicita al Titular lo siguiente: a) Indicar las coordenadas UTMS WGS 84 (zona respectiva) del polígono a intervenir (área cedida) de la plataforma del Ala Aérea N°2. b) Presentar fichas simples de caracterización ambiental de los componentes temporales, según lo requerido en el formato del Anexo 2.	Mediante Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, Anexo N°2 y en la nueva versión del ITS, el Titular:  a) En el folio 000005 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, indicó las coordenadas UTMS WGS84 del polígono a intervenir (área cedida) de la plataforma del Ala Aérea N°2. (Absuelta).  b) En el folio 000005 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, presentó las fichas de caracterización ambiental de los componentes temporales (camerinos con servicios higiénicos, almacén, casetas de vigilancia, zona de descanso y vía temporal). (Absuelta).  Por lo tanto, se considera la observación absuelta.	Absuelta
6.	En el ítem A2.1 "Tratamiento de Juntas, Fisuras y Señalización de la Plataforma" (Pág. 3-5) el Titular indicó que el mezclado del concreto será de forma manual. Sin embargo, en el ítem B1. "Consumo-Abastecimiento de agua" (Pág. 3-9) y en el Cuadro 3-2 "Materiales para el proceso de construcción" indica el uso de concreto premezclado haciendo referencia al empleo de vehículos premezcladores.	Se requiere que el Titular precise si el mezclado de concreto será de forma manual o mediante el uso de concreto premezclado.	Mediante DC-4 T-ITS-00002-2019 (folio 000005) y en la nueva versión del ITS, el Titular precisó que usarán concreto premezclado.  Por lo tanto, se considera la observación absuelta.	Absuelta



“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

N°	Sustento	Observación	Levantamiento de observaciones	Condición
7.	<p>En el ítem “<i>Servicios</i>” el Titular indica lo siguiente:</p> <p>a) En el ítem B1 “<i>Consumo-Abastecimiento de agua</i>” (Pág. 3-9), se estima la demanda de agua para las actividades de la etapa constructiva y la precisión de que la provisión de agua será a través de terceros; sin embargo, no se precisa la demanda y fuente de agua para consumo doméstico ni tampoco la demanda de agua para las otras etapas del proyecto, así como la fuente de agua a ser usada.</p> <p>b) En el ítem C. “<i>Abastecimiento de electricidad</i>” (Pág. 3-14), se indica que la fuente de abastecimiento de energía eléctrica durante la etapa de operación y mantenimiento será mediante la “<i>Subestación Flores Esmeralda</i>”; sin embargo, no se indica el consumo y no se precisa si dicha subestación eléctrica es parte del AIJCh<sup>12</sup> (de su IGA vigente) y si es externa; su ubicación y a cargo de quien se encuentra.</p> <p>c) En el ítem 3.1. “<i>Proyecto de modificación</i>” (Pág. 3-1 al 3-15), no se estima los materiales, insumos, maquinaria y equipos a ser empleados para la etapa de operación y mantenimiento del proyecto.</p>	<p>Se solicita al Titular lo siguiente:</p> <p>a) Indicar la demanda y fuente de agua para el consumo doméstico.</p> <p>b) Estimar la demanda de agua para las actividades de las otras etapas del proyecto, así como la fuente de abastecimiento; en caso corresponda adjuntar el derecho de uso de agua respectivo y un balance hídrico.</p> <p>c) Precisar en el ítem B1 “<i>Consumo-Abastecimiento de agua</i>” que cuando el suministro de agua se realice a través de terceros, estos deberán ser proveedores debidamente autorizados para ofrecer este servicio.</p> <p>d) Estimar el consumo de energía eléctrica (mensual/anual) en la etapa de operación y mantenimiento.</p> <p>e) Precisar si la Subestación Flores Esmeralda, es parte del AIJCh y el IGA vigente o si es externo, en ese caso indicar su ubicación y a cargo de quien se encuentra.</p> <p>f) Estimar los materiales, insumos, maquinarias, equipos para las etapas de operación y mantenimiento.</p>	<p>Mediante Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019 y en la nueva versión del ITS, el Titular:</p> <p>a) En los folios 000005-000006 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, indicó la demanda de agua para la etapa constructiva, operativa y de cierre, así como las fuentes de agua; bidones de agua para la etapa constructiva y de cierre, y, cisternas autorizadas para la etapa operativa. (Absuelta).</p> <p>b) En los folios 000006-000007 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, estimó la demanda de agua para las actividades de construcción (se adquirirá de terceros autorizados), las otras etapas solo consumirán agua para uso doméstico. (Absuelta).</p> <p>c) En el folio 000007 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, precisó que los terceros deberán ser proveedores debidamente autorizados. (Absuelta).</p> <p>d) En el folio 000008 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, estimó el consumo de energía eléctrica (mensual y anual) para la etapa de operación y mantenimiento. (Absuelta).</p> <p>e) En el folio 000008 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, precisó que la Subestación Flores Esmeralda, es parte del AIJCh y del IGA vigente. (Absuelta).</p> <p>f) En el folio 000008 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, indicó que, en esta etapa, los servicios aeronáuticos consideran el uso de</p>	Absuelta

<sup>12</sup> Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.



PERÚ

Ministerio del Ambiente

Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles

Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura

“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres”  
“Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad”

N°	Sustento	Observación	Levantamiento de observaciones	Condición
			loader, faja, escalera, carreta y compresora, estimó un promedio de 6 a 20 maquinarias y/o equipos por vuelo. (Absuelta).  Por lo expuesto, se considera que la observación ha sido absuelta.	
8.	<p>En el ítem 3.1. “Proyecto de modificación” (Pág. 3-1 al 3-15), el Titular no estima el volumen de efluentes domésticos para la etapa constructiva, los efluentes (domésticos e industriales) para la etapa de operación y mantenimiento, los residuos sólidos, ruidos y vibraciones en la etapa de operación y mantenimiento.</p> <p>En el literal F “Generación de ruidos y vibraciones” (Pág. 3-11), el Titular señala que se generarán vibraciones como parte de las actividades de construcción; sin embargo, no presenta la estimación de los niveles de vibraciones proyectadas.</p>	<p>Se solicita al Titular lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Estimar el volumen de efluentes domésticos en la etapa constructiva.</li> <li>Estimar el volumen de efluentes (domésticos e industriales) así como su gestión para la etapa de operación y mantenimiento.</li> <li>Estimar la cantidad de residuos sólidos que se generarán en todas las etapas del proyecto.</li> <li>Estimar los niveles de ruido en la etapa de operación y mantenimiento.</li> <li>Estimar las vibraciones a ser generadas en todas las etapas del proyecto.</li> </ol>	<p>Mediante Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, y Trámite DC-5 T-ITS-00002-2019 y en la nueva versión del ITS, el Titular:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>En los folios 000008-000009 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, estimó el volumen de efluentes domésticos en la etapa constructiva. (Absuelta).</li> <li>En el folio 000009 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, estimó el volumen de efluentes domésticos y su gestión para la etapa de operación y mantenimiento, además, precisó que en esta etapa no se generarán efluentes industriales. (Absuelta).</li> <li>En los folios 000009-000011 del Trámite DC-4 T-ITS-00002-2019, estimó la cantidad de residuos sólidos que se generarán en todas las etapas del proyecto. (Absuelta).</li> <li>En las págs. 1-5 del Trámite DC-5 T-ITS-00002-2019, estimó los niveles de ruido en la etapa de operación y mantenimiento referido al punto de muestreo del IGA aprobado más cercano respecto a la plataforma proyectada. (Absuelta).</li> <li>En las págs. 5-6 del Trámite DC-5 T-ITS-00002-2019, estimó las vibraciones a ser</li> </ol>	Absuelta



PERÚ

Ministerio  
del AmbienteServicio Nacional de Certificación Ambiental para las  
Inversiones SosteniblesDirección de Evaluación Ambiental para  
Proyectos  
de Infraestructura"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

N°	Sustento	Observación	Levantamiento de observaciones	Condición
			generadas en todas las etapas del proyecto. (Absuelta).  Por lo tanto, se considera la observación absuelta.	
<b>II. CARACTERIZACIÓN SOCIOECONÓMICA</b>				
9.	En el ítem 3.5.3.1 "Ámbito de Estudio Social (AES)", el Titular define a este ámbito "...como el área en donde se realizarán las actividades del proyecto; es decir, las áreas donde se ubicarán físicamente los componentes del proyecto, siendo el distrito del Callao...". Adicionalmente, el AES se divide a su vez en un Área de Influencia Directa (AID) conformada por el área a ser incorporada al AIJCh (plataforma proyectada) y un Área de Influencia Indirecta (AII) conformada por la zona colindante al área a ser incorporada correspondiendo a aquellas localidades ubicadas en el Sector Norte Colindante al AIJCh. Sin embargo, el Titular no es claro en señalar el objeto de dicha delimitación y su relación con el área de Influencia de la MEIA-d AIJCh aprobada por el Senace mediante Resolución Directoral N° 036-2018-SENACE-PE/DEIN. Entendiéndose que el objetivo de dicho ítem es describir un proceso metodológico con fines de caracterización del ámbito de intervención; y que para los fines del referido ítem, debiera	Se requiere al Titular lo siguiente:  <b>a)</b> Aclarar el objetivo de la delimitación del Área de Influencia (directa e indirecta) señalada en el ítem 3.5.3.1 "Ámbito de Estudio Social" y su relación con el Área de Influencia aprobada en la MEIA-d AIJCh.  <b>b)</b> Precisar, como parte de los alcances de la metodología, las fuentes de información empleadas para el desarrollo de la Línea Base Socioeconómica y Cultural del presente ITS; es decir, indicar si el Titular ha empleado fuentes oficiales (MINSA, MINEDU, INEI, entre otros), estudios anteriores relacionados al área de estudio o, de corresponder, indicar si se han realizado labores de recojo de información en campo con fines de actualización de información.	Mediante Trámite DC-5 T-ITS-00002-2019 (pág.62), el Titular indica:  <b>a)</b> Con fines metodológicos, se han establecido las áreas de estudio directo e indirecto social, los mismos que forman parte del Área de Influencia aprobada en el MEIA-d AIJCh. (Absuelta).  <b>b)</b> La Línea Base Socioeconómica y Cultural ha tenido como base la información de Línea Base Social de la MEIA-d del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (aprobado por Resolución Directoral N° 00036-2018-SENACE-PE/DEIN) y otras fuentes como el Instituto Nacional de Estadística e Informática, Ministerio de Educación – ESCALE, Ministerio de Salud. No se ha requerido realizar labores en campo porque la data disponible es de reciente elaboración 2017-2018. (Absuelta).	Absuelta



PERÚ

Ministerio  
del AmbienteServicio Nacional de Certificación Ambiental para las  
Inversiones SosteniblesDirección de Evaluación Ambiental para  
Proyectos  
de Infraestructura"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

N°	Sustento	Observación	Levantamiento de observaciones	Condición
	<p>enmarcarse en los alcances de la MEIA-d aprobada.</p> <p>Adicionalmente, en el sub ítem 3.5.3.2 "Metodología" el Titular no precisa claramente las fuentes de información primaria y secundaria de las cuales se ha valido para elaborar la Línea Base Socioeconómica y Cultural.</p>		Por lo tanto, se considera la observación absuelta.	
<b>III. IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS SOCIO AMBIENTALES</b>				
10.	<p>En el Capítulo 3.6 "Identificación y Evaluación de Impactos" (Pág. 3-76 al 3-78) el Titular realizó la evaluación de los impactos identificados en cada etapa del proyecto; asimismo, presentó la descripción de los mismos (Pág. del 3-79 al 3-84); sin embargo, no realizó la descripción de todos los impactos identificados y evaluados; es decir, no presentó la descripción de todos los impactos identificados en las interacciones generadas entre las actividades y componente ambiental (Cuadros 3-52, 3-53 y 3-54). Al respecto, es importante señalar que los impactos deberán ser evaluados de manera específica y particular, teniendo en consideración criterios para definir su significancia.</p>	<p>Se requiere que el Titular corrija y reformule la descripción de los impactos; para ello deberá tomar en consideración todos los impactos identificados en las interacciones generadas entre las actividades y componentes ambientales (cuadros 3-52, 3-53 y 3-54); es decir, dicha descripción deberá elaborarse en función a los impactos evaluados por actividad y etapa correspondiente, justificando los criterios para definir su significancia.</p>	<p>Mediante Trámite DC-5 T-ITS-00002-2019 (pág. del 3-75 al 3-85), el Titular presentó la descripción de todos los impactos evaluados en las matrices de evaluación presentadas (cuadros 3-52, 3-53 y 3-54), justificando los valores de importancia obtenidos para cada uno.</p> <p>Por lo tanto, se considera la observación absuelta.</p>	Absuelta
<b>IV. MEDIDAS DE PREVENCIÓN, MITIGACIÓN, CORRECCIÓN</b>				
11.	<p>En el Cuadro 3-58 "Medidas de Manejo por Etapa", (Pág. 3-89 al 3-90) el Titular menciona las medidas de manejo por cada etapa; entre ellas,</p>	<p>Se requiere que el Titular incluya las medidas de manejo del componente socioeconómico y cultural para las etapas de operación y mantenimiento y cierre; en</p>	<p>Mediante Trámite DC-5 T-ITS-00002-2019 (pág.86-88), el Titular:</p>	Absuelta



PERÚ

Ministerio  
del AmbienteServicio Nacional de Certificación Ambiental para las  
Inversiones SosteniblesDirección de Evaluación Ambiental para  
Proyectos  
de Infraestructura"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"  
"Año de la Lucha contra la Corrupción y la Impunidad"

N°	Sustento	Observación	Levantamiento de observaciones	Condición
	las que corresponden al componente socioeconómico; sin embargo, no indica las medidas de manejo al componente socioeconómico y cultural para las etapas de operación y mantenimiento y cierre teniendo en cuenta que el Titular ha identificado la Generación de Empleo como un impacto positivo para todas las etapas del proyecto.	concordancia a la identificación del impacto Generación de Empleo descrito en el Capítulo Identificación y Evaluación de Impactos Socio Ambientales del presente ITS.	Ha actualizado la descripción de impactos, en la cual no ha considerado el impacto "Generación de empleo" en el componente socioeconómico y cultural en la etapa de operación y mantenimiento, y cierre.  Por lo tanto, se considera la observación absuelta.	
12.	En el ítem 3.10. "Plan de contingencias para el Proyecto de Modificación" (Pág. 3-95 y 3-96) el Titular considera que la estructura de las contingencias identificadas en el Instrumento de Gestión Ambiental (IGA) aprobado, son representativas y de aplicación para las actividades identificadas en el presente proyecto; sin embargo, no detalla cuáles de las medidas y/o procedimientos del IGA vigente y aprobado corresponderían para el presente proyecto. Asimismo, no precisa si los procedimientos a ejecutar generarían conflictos o inconvenientes con el Ministerio de Defensa-Fuerza Aérea del Perú-Ala Aérea N° 2; en tanto, dicha institución es propietaria del área que se encuentra colindante al área donde se realizarán las actividades.	Se requiere al Titular precisar cuáles son las medidas y/o procedimientos representativos del Plan de Contingencias del IGA aprobado y de aplicación para el presente proyecto; asimismo, deberá señalar si se generarán conflictos o inconvenientes con el Ministerio de Defensa - Fuerza Aérea del Perú - Ala Aérea N° 2, propietaria del área que se encuentra colindante al área donde se realizarán las actividades; y, de corresponder, precisar las medidas o mecanismos establecidos para resolver los mismos.	Mediante Trámite DC-5 T-ITS-00002-2019 (pág. del 3-88 al 3-92), el Titular presentó el detalle de las acciones planteadas para las distintas etapas del Proyecto; asimismo, precisó que no se prevén potenciales conflictos o inconvenientes con el Ministerio de Defensa; sin embargo, en el hipotético caso de que se llegase a generar un conflicto o inconveniente con el Ministerio de Defensa, se evaluará la naturaleza del conflicto para en función ello llegar a una solución a través de los mecanismos que correspondan conforme al marco legal vigente.  Por lo tanto, se considera la observación absuelta.	Absuelta