



**INFORME N° 00651-2024-SENACE-PE/DEIN**

**A** : **RUBÉN ERNESTO CHANG OSHITA**  
Director de Evaluación Ambiental para Proyectos de  
Infraestructura

**DE** : **EVA DEL ROSARIO MORI BRIONES**  
Líder de Proyecto

**EMPERATRIZ ARANIBAR PAREJA**  
Especialista I en Ingeniería Geográfica

**CRIZIA MARÍA PIZARRO BREÑA**  
Especialista Legal del GTE Legal – Nivel II

**JOSE ANIBAL TORRES LARA**  
Especialista en Ingeniería del GTE Descripción de Proyectos –  
Nivel II

**WALTER JONATHAN GUTIERREZ CHAMPAC**  
Especialista Ambiental del GTE Físico - Nivel II

**MARLENE ELSA CAMACHO DÁVILA**  
Profesional Titulada en Biología – Nivel II

**ADA GABRIELA VICTORERO CUYA**  
Especialista Social del GTE Social – Nivel II

**ASUNTO** : Se da conformidad al "*Informe Técnico Sustentatorio para la  
modificación del hangar este*", presentado por Lima Airport  
Partners S.R.L.

**REFERENCIA** : Trámite T-ITS-00091-2024 (24.04.2024)

**FECHA** : San Isidro, 25 junio de 2024

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

**I. ANTECEDENTES**

- 1.1** Mediante Trámite T-ITS-00091-2024, de fecha 24 de abril de 2024, Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, **el Titular**) remitió al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (en adelante, **Senace**), la solicitud de evaluación del "*Informe Técnico Sustentatorio para la modificación del hangar este*" (en adelante, **ITS**). Cabe señalar que, el Titular, acreditó a Knight



Piésold Consultores S.A.<sup>1</sup> como la consultora ambiental encargada de la elaboración del ITS.

- 1.2 El 25 de abril de 2024, la Oficina de Atención a la Ciudadanía y Gestión Documentaria del Senace trasladó a la Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (en adelante, **DEIN Senace**) el Trámite T-ITS-00091-2024, para continuar con su evaluación, conforme a las normas aplicables.
- 1.3 Mediante Auto Directoral N° 000143-2024-SENACE-PE/DEIN, sustentado en el Informe N° 00453-2024-SENACE-PE/DEIN, ambos de fecha 30 de abril de 2024, la DEIN Senace admite a trámite el ITS.
- 1.4 Mediante Auto Directoral N° 00157-2024-SENACE-PE/DEIN<sup>2</sup>, de fecha 14 de mayo de 2024, la DEIN Senace requirió al Titular que cumpla con presentar la información destinada a subsanar las observaciones formuladas al ITS, descritas en el Anexo 01 del Informe N° 00485-2024-SENACE-PE/DEIN.
- 1.5 Mediante Documentación Complementaria DC-1 del Trámite T-ITS-00091-2024, de fecha 27 de mayo de 2024, el Titular remitió a la DEIN Senace la Carta C-LAP-GSO-2024-0330, mediante la cual solicitó a la DEIN Senace la **ampliación del plazo** concedido mediante el Auto Directoral N° 00157-2024-SENACE-PE/DEIN, por un término de diez (10) días hábiles adicionales, con el fin de presentar la subsanación de observaciones formuladas al ITS.
- 1.6 Mediante Auto Directoral N° 00174-2024-SENACE-PE/DEIN<sup>3</sup>, sustentado en Informe N° 00572-2024-SENACE-PE/DEIN, ambos de fecha 30 de mayo de 2024, la DEIN Senace concedió al Titular la ampliación de plazo solicitada.
- 1.7 Mediante Documentación Complementaria DC-2 del Trámite T-ITS-00091-2024, de fecha 31 de mayo de 2024, el Titular remitió a la DEIN Senace la Carta C-LAP-GSO-2024-0337, mediante la cual presentó la subsanación de las observaciones formuladas al ITS.
- 1.8 Mediante Documentación Complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024, de fecha 11 de junio de 2024, el Titular remitió a la DEIN Senace la Carta C-LAP-GSO-2024-0341, mediante el cual presentó **información complementaria** dirigida a atender las observaciones formuladas al ITS.

## II. ANÁLISIS

### 2.1 Objeto del Informe

El presente informe tiene por objeto evaluar si las observaciones formuladas al ITS han sido debidamente subsanadas por el Titular, a fin de que la DEIN Senace se pronuncie de acuerdo con la normativa aplicable.

<sup>1</sup> Inscrito en el Registro Nacional de Consultoras Ambientales del Senace con Registro RNC-00112-2018.

<sup>2</sup> Notificado el 14.05.2024, a través del Buzón de Notificaciones de la Plataforma Informática de la Ventanilla Única de Certificación Ambiental.

<sup>3</sup> Notificado el 30.05.2024, a través del Buzón de notificaciones de la Plataforma Informática de la Ventanilla Única de Certificación Ambiental.



## 2.2 Marco Normativo

### 2.2.1 Sobre la autoridad competente

De conformidad con la Ley N° 29968, se creó el Senace como un organismo público técnico especializado, con autonomía técnica y personería jurídica de derecho público interno, constituyéndose en pliego presupuestal, adscrito al Ministerio del Ambiente.

En ese marco, mediante Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM, se aprobó el Cronograma de Transferencia de Funciones de las Autoridades Sectoriales al Senace<sup>4</sup>.

En cumplimiento de lo señalado, mediante Resolución Ministerial N° 160-2016-MINAM, se aprobó la culminación del proceso de transferencia de funciones del subsector Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC al Senace, determinándose que a partir del 14 de julio de 2016 el Senace es la autoridad ambiental competente para la revisión y aprobación de Estudios de Impacto Ambiental Detallados, sus respectivas actualizaciones o modificaciones, informes técnicos sustentatorios, solicitudes de clasificación y aprobación de Términos de Referencia, acompañamiento en la elaboración de Línea Base, Plan de Participación Ciudadana y demás actos o procedimientos vinculados a las acciones antes señaladas.

La Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Supremo N° 025-2021-MINAM<sup>5</sup>, derogó el Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM y estableció que las Resoluciones Ministeriales que se hayan expedido para la culminación de transferencia en el marco del Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM, mantienen su vigencia.

Asimismo, mediante Decreto Supremo N° 009-2017-MINAM, se aprobó el Reglamento de Organización y Funciones del Senace (ROF), disponiéndose la creación de la DEIN como órgano de línea encargado de evaluar los proyectos de transportes que se encuentran dentro del ámbito del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental – SEIA.

De acuerdo con lo acotado en los párrafos precedentes, la DEIN Senace resulta ser la autoridad competente para evaluar el ITS presentado por el Titular.

### 2.2.2 Sobre el ITS

Mediante Decreto Supremo N° 054-2013-PCM, se aprueban disposiciones especiales para ejecución de procedimientos administrativos de autorizaciones y/o

<sup>4</sup> Decreto Supremo N° 001-2017-MINAM publicado el 5 de marzo de 2017 modifica el Decreto Supremo N° 006-2015-MINAM, que aprueba el Cronograma de Transferencia de Funciones de las Autoridades Sectoriales al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles – SENACE en el marco de la Ley N° 29968.

<sup>5</sup> Aprobó el cronograma de plazos y las condiciones para la Transferencia de Funciones de los subsectores Turismo, Comunicaciones, Salud y Defensa al Senace en el marco de la Ley N° 29968, y establece disposiciones para las autoridades sectoriales que no han culminado la transferencia de funciones. Publicado el 26 de julio de 2021, en el diario oficial "El Peruano".



certificaciones para los proyectos de inversión en el ámbito del territorio nacional<sup>6</sup>, acorde con ello, el artículo 4 de la norma citada establece 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 de 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 igual modo, el artículo 20 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC (en adelante, **RPAST**) regula las disposiciones correspondientes al Informe Técnico Sustentatorio, conforme se indica:

**“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 requerirán 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 las 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*

<sup>6</sup> Decreto Supremo N° 054-2013-PCM, Aprueban disposiciones especiales para ejecución de procedimientos Administrativos

*“Artículo 1.- Objeto*

*La presente norma tiene por objeto aprobar las disposiciones especiales para los procedimientos administrativos de autorizaciones y/o certificaciones para los proyectos de inversión en el ámbito del territorio nacional.”*



*MINAM, con el objetivo de orientar a los administrados y generar predictibilidad sobre sus decisiones”.*

Asimismo, 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, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 005-2016-MINAM; establece:

***“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.”<sup>7</sup>*

En esa línea, el 22 de enero de 2020, se publicó en el diario oficial El Peruano la Resolución Ministerial N° 0036-2020 MTC/01.02, a través de la cual se establece los supuestos de procedencia y evaluación del Informe Técnico Sustentatorio – ITS, en el marco de lo dispuesto en el artículo 20 del RPAST; desarrollando los supuestos de aplicación y las consideraciones para la no aplicación<sup>8</sup> del ITS. Asimismo, dispone que el Titular de un proyecto de inversión y/o actividades en curso del Sector Transportes es el responsable de fundamentar mediante ITS que las modificaciones, ampliaciones y/o mejoras tecnológicas a los proyectos de inversión que cuenten con certificación ambiental vigente, generarían impactos ambientales negativos no significativos en todos los supuestos, conforme se señala a continuación:

***“Artículo 1.- Impactos ambientales negativos no significativos***

*El titular del proyecto de inversión y/o actividades en curso del Sector Transportes es el responsable de fundamentar mediante el Informe Técnico Sustentatorio – ITS que las modificaciones, ampliaciones y/o mejoras tecnológicas a los proyectos de inversión que cuenten con Certificación Ambiental vigente, generarían impactos ambientales negativos no significativos en todos los supuestos, el mismo que es evaluado por la autoridad ambiental competente”.*

<sup>7</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 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS; corresponde su aplicación 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 143° del TUO de la LPAG, el administrado debe entregar la información o realizar la subsanación correspondiente, dentro de los diez (10) días hábiles de solicitados.

<sup>8</sup>

Mediante Resolución Ministerial N° 230-2024-MTC/01.02, publicada el 09 de mayo de 2024 en el diario oficial El Peruano, se modificó el Artículo 3 de la R.M. N° 0036-2020-MTC/01.02, que establece consideraciones para la no aplicación del Informe Técnico Sustentatorio.



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 ITS ante la autoridad competente, constituyendo una condición esencial para su procedencia que, el impacto ambiental negativo previsto sea no significativo, lo cual deberá ser debidamente fundamentado.

En el presente caso, el Titular señaló que mediante la Resolución Directoral N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN, del 21 de octubre de 2022, la DEIN Senace aprobó la Segunda Modificación del “*Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez*”.

En ese sentido, el Titular señala que, las modificaciones propuestas cumplen con los criterios establecidos en el artículo 20 del RPAST, toda vez que el ITS incluye la modificación del componente de adición de nuevos hangares (Hangar N°2 o este) mediante la implementación del hangar (Plataforma CML) y Habilitación de campamento del hangar (Plataforma CML).

Adicionalmente, señala que el ITS cumple con lo establecido en el literal a) del artículo 2 de la Resolución Ministerial N° 0036-2020-MTC/01.02<sup>9</sup>, pues se trata de la *modificación de los componentes, adición de un (01) hangar y modificación de las áreas auxiliares, adición de un (01) campamento.*

Bajo ese contexto, corresponde a la DEIN Senace evaluar el ITS presentado por el Titular a fin de determinar si en efecto el impacto ambiental negativo previsto es no significativo, lo cual debe ser debidamente sustentado; y, que las actividades materia del presente ITS, se encuentren en el supuesto de aplicación antes descrito.

## 2.1 Justificación Técnica del ITS

El presente ITS propone la modificación del componente Hangar N° 2 - Este aprobado en la Segunda MEIA-d del AIJC, la cual corresponde a la ampliación de dicho hangar, denominado, en adelante, hangar (Plataforma CML), y que será ubicado en la zona de Lado Aire. El hangar (Plataforma CML) atenderá las necesidades de mantenimiento liviano y soporte a las aeronaves y tendrá como función brindar servicios de mantenimiento de línea y operaciones de mantenimiento sencillas realizadas por personal técnico antes del vuelo para asegurar la condición de aeronavegabilidad de las aeronaves, incluyendo la caza de fallas (*troubleshooting*), corrección de defectos sencillos, cambio de componentes reemplazables en línea (LRU, por sus siglas en inglés), mantenimiento y/o chequeos programados que comprendan inspecciones visuales para detectar condiciones insatisfactorias notorias y que no requieran inspecciones detalladas extensas.

<sup>9</sup> **Resolución N° 0036-2020-MTC/01.02**

*“Artículo 2.-Supuestos de aplicación*

*(...)*

a) *Construcción, reemplazo o reubicación de áreas auxiliares dentro del área de influencia: Depósito de material excedente, canteras, plantas de asfalto, campamentos, patio de máquinas, planta de chancado y polvorines;”*



El segundo objetivo del presente ITS es la habilitación de un (01) campamento, con el cual se busca atender las necesidades del personal dedicado a los trabajos para la implementación del hangar (Plataforma CML) del AIJC, durante las actividades de construcción y puesta en marcha de este componente. La instalación del componente propuesto en el presente ITS incluirá todos los servicios (suministro de agua, tanque colector en superficie de efluentes domésticos, suministro eléctrico e iluminación).

## 2.2 Responsable de la elaboración del ITS

El ITS ha sido elaborado por la consultora Knight Piésold Consultores S.A., inscrita en el Registro Nacional de Consultoras Ambientales (Registro RNC-00112-2018). El ITS se encuentra suscrito por los profesionales citados en el siguiente cuadro:

**Cuadro Nro. 1: Relación de profesionales que suscriben el ITS**

Nombre	Profesión	N° de colegiatura
Enriquez Travezaño, Edgardo Moisés	Biólogo	CBP N° 6744
Vargas Ortiz, Iván Humberto	Ing. Ambiental	CIP N° 172781

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

## 2.3 Del Proyecto con IGA aprobado

### 2.3.1 Ubicación del Proyecto con IGA aprobado

Los componentes contenidos en la Segunda Modificación del "Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", aprobada mediante Resolución Directoral N°00167-2022-SENACE-PE/DEIN, se encuentran en la Provincia Constitucional del Callao.

### 2.3.2 Características técnicas del IGA aprobado

A continuación, se resumen los componentes aprobados a través de la primera MEIA-d, la segunda MEIA-d e ITS posteriores:

Lado aéreo (para uso y servicio de las aeronaves):

- Pista de despegue/aterrizaje N°2.
- Sistema de drenaje y subdrenaje.
- Sistema de calles de rodaje.
- Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves (PEA).
- 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.
- Prueba de motores.
- Plataforma del Ala Aérea N°2.
- Hangar Cabecera Norte.
- Hangar 1 (oeste) y 2 (este).



Lado terrestre (para uso y servicio de pasajeros y personal):

- Edificio del nuevo terminal.
- Caminos de acceso interno.
- Desarrollo del lado tierra del nuevo terminal: nuevas zonas de estacionamiento en superficie para autos, buses y flota de taxis, edificio de oficinas, hotel de servicio completo y edificios de soporte (comisaría, almacenes de carga, depósito aduanero, centro de transferencia, estación de combustible) y vías de servicios.

Instalaciones complementarias:

- Instalaciones de apoyo: edificios mecánicos, edificios eléctricos, edificios sanitarios, planta de producción de agua helada, edificios de comunicaciones, área de vestuarios, planta de generación de energía mediante combustible, nuevo bloque sanitario para el tratamiento de residuos del nuevo terminal.
- Dos plantas de ósmosis inversa.
- Cerco perimétrico.
- Ruta de evacuación.
- Parque logístico en Cabecera Norte.
- Nuevo sistema de combustible de aviación.
- Planta de tratamiento de aguas residuales no domésticas (PTARND).

Instalaciones auxiliares temporales:

- Oficinas / Patio de máquinas / Almacenes (campamentos).
- Plantas de producción (i.e., plantas de chancado de agregados, plantas asfálticas y plantas de concreto).
- Depósito de Material Excedente (DME) y Depósito de Material Orgánico (DMO).
- Área de lavado de vehículos.
- Sistema de alcantarillado para campamento.

### 2.3.3 Etapas del Proyecto aprobado

En el siguiente cuadro se listan las etapas del proyecto aprobado:

**Cuadro Nro. 2: Etapas del Proyecto aprobado**

<b>Etapas</b>	<b>Actividad</b>
Planificación	Licitación del diseño o licitación fast track
	Estudios definitivos
	Gestión de permisos
	Procura
	Implementación para la etapa de construcción
Construcción	Construcción del nuevo sistema de combustible de aviación
	Construcción del lado tierra del nuevo terminal
	Construcción de nuevos hangares
	Construcción de la planta de tratamiento de aguas residuales no domésticas
	Construcción de las instalaciones de apoyo
	Actividades de soporte
Cierre de obra	Cierre de campamentos
	Actividades de soporte
Operación y mantenimiento	Operación del nuevo sistema de combustible de aviación
	Operación del lado tierra del nuevo terminal



*“Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres”  
“Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas  
de Junín y Ayacucho”*

Etapa	Actividad
	Operación de nuevos hangares
	Tratamiento de aguas residuales
	Operación de las instalaciones de apoyo
	Actividades de soporte
Cierre definitivo	Cierre del nuevo sistema de combustible de aviación
	Cierre del lado tierra del nuevo terminal
	Cierre de nuevos hangares
	Cierre de la planta de tratamiento de aguas residuales no domésticas
	Cierre de las instalaciones de apoyo
Post Cierre	Actividades de soporte
	Actividad de mantenimiento - Físico
	Actividad de monitoreo - físico y biológico (aves)

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

### 2.3.4 Ubicación del Proyecto de ITS

Las modificaciones que se plantean en este documento se sitúan dentro del terreno otorgado en concesión al AIJC, específicamente en la Avenida Elmer Faucett sin número, cerca del puerto del Callao y a unos 9 kilómetros al noroeste del centro de Lima.

**Cuadro Nro. 3: Ubicación política del Proyecto**

Departamento	Provincia	Distrito
Lima	Provincia Constitucional del Callao	Callao

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024



PERÚ

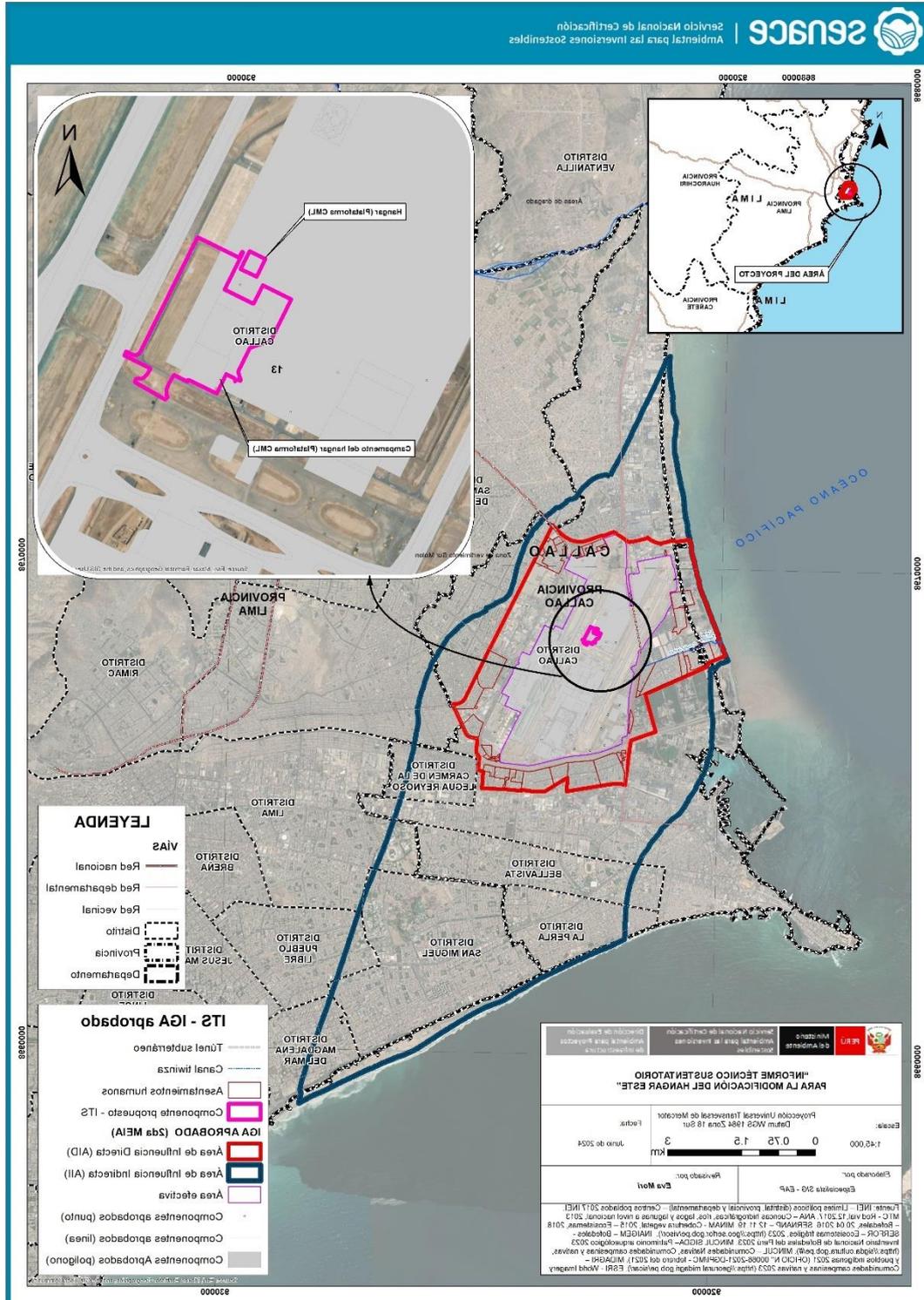
Ministerio del Ambiente

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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Figura N° 01 Ubicación del Proyecto de ITS



Fuente: INEI – Límites políticos (distrital, provincial y departamental) – Centros poblados 2017 INEI. MTC - Red vial, 12.2017. ANA – Cuencas hidrográficas, ríos, lagos y lagunas a nivel nacional, 2013 – Bofedales, 20.04.2016. SERNANP – 12.11.19. MINAM - Cobertura vegetal, 2015 – Ecosistemas, 2018. SERFOR – Ecosistemas frágiles, 2023 (https://geo.serfor.gob.pe/visor/). INAIIGEM – Bofedales - Inventario Nacional de Bofedales del Perú 2023. MINCUL SIGDA- Patrimonio arqueológico 2023 (https://sigda.cultura.gob.pe/#). MINCUL – Comunidades Nativas, Comunidades campesinas y nativas, y pueblos indígenas 2021 (OFICIO N° 00066-2021-DGPI/MC - febrero del 2021). MIDAGRI – Comunidades campesinas y nativas 2023 (https://georural.midagri.gob.pe/sicar/). ESRI - World Imagery.

### 2.3.5 Descripción de la modificación

Este documento propone la construcción de un hangar, llamado plataforma Centro de Mantenimiento Liviano (CML), y la instalación de un campamento temporal para su edificación. Ambos elementos se ubicarán en la zona de Lado Aire (al norte de la nueva pista de aterrizaje). Esta iniciativa forma parte de los componentes aprobados en la Segunda MEIA: "Adición de nuevos Hangares" y "Adición de Oficinas/Patio de máquinas/Talleres/Almacenes (Campamentos)", respectivamente.

Las modificaciones propuestas se encuentran dentro del área de influencia aprobada en la Segunda MEIA-d y en el área de concesión del AIJC. Es importante destacar que estas modificaciones no generan impactos significativos.

### 2.3.6 Vía de acceso

Para llegar al Proyecto se ingresa por la Avenida Elmer Faucett, en el puerto del Callao y a unos 9 kilómetros al noroeste del centro de Lima.

### 2.3.7 Etapas del Proyecto (ITS)

Las etapas del Proyecto se describen en el siguiente cuadro:

**Cuadro Nro. 4: Etapas del Proyecto**

Etapa	Actividad	Acción
Construcción	Construcción del hangar (Plataforma CML)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Actividades preliminares (i.e., levantamiento topográfico; movilización y desmovilización de personal y equipos; identificación de líneas y superficies; demolición, señalización; desmontaje de luminarias).</li><li>- Movimiento de tierras (i.e.; conformación de subrasantes; excavación y relleno con material de zanjas; perfilado y nivelación de superficies).</li><li>- Obras civiles (i.e., pavimentos de concreto; pavimentos asfálticos; estructuras de concreto; sistema de drenaje; implementación de edificios administrativos).</li><li>- Instalación de sistemas de servicio (i.e., implementación de instalaciones eléctricas, de comunicaciones y sistemas de vigilancia y seguridad; implementación de nueva subestación eléctrica - SE LATAM; acometida de agua potable; acometida a red contraincendios; red de saneamiento; señalización horizontal; instalación de sistema de balizamiento; sistema de iluminación; acometida de comunicaciones).</li></ul>
	Habilitación del campamento del hangar (Plataforma CML)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Actividades preliminares (i.e. movilización y desmovilización de personal y equipos).</li><li>- Movimiento de tierras (i.e., excavación con medios mecánicos de zanja; relleno con material de zanja; nivelación de superficies).</li><li>- Obras civiles (i.e., montaje de instalaciones; conexión del sistema de efluentes domésticos al tanque colector; implementación del depósito de almacenamiento de agua potable; implementación de un generador eléctrico; señalización temporal; puesta en marcha de las conexiones y limpieza final).</li></ul>
	Operación del campamento del hangar (Plataforma CML)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Operación de Campamento</li></ul>

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

Etapa	Actividad	Acción
Cierre de Obra	Cierre de campamento del hangar (Plataforma CML)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desmovilización de personal y equipos.</li> <li>- Demoliciones y desmontaje de estructuras.</li> <li>- Limpieza y reconfiguración del terreno.</li> </ul>
Operación	Operación del hangar (Plataforma CML)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Microplanificación de trabajos de mantenimiento.</li> <li>- Mantenimiento de aeronaves.</li> <li>- Inspección preliminar y por daños ocultos.</li> <li>- Inspección en proceso.</li> <li>- Inspección final.</li> <li>- Logística, actividades de soporte, sistema de servicio y gestión de materiales.</li> </ul>
Cierre definitivo	Cierre de hangar (Plataforma CML)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Desconexión de instalaciones de servicio.</li> <li>- Desmontaje electromecánico.</li> <li>- Demolición de edificaciones.</li> <li>- Limpieza y reconfiguración del terreno.</li> </ul>

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

### 2.3.8 Servicios para el desarrollo del Proyecto

Para el desarrollo del Proyecto se usarán los siguientes servicios:

#### A. Uso y aprovechamiento de los recursos hídricos

El abastecimiento de agua será de fuentes externas y abastecido por camiones cisterna autorizado por SEDAPAL. En el siguiente cuadro se detalla el consumo proyectado del líquido elemento por el Proyecto.

**Cuadro Nro. 5: Consumo de agua del Proyecto**

Fase	Actividad	Consumo mensual (m <sup>3</sup> /mes)
Construcción	Construcción del hangar (Plataforma CML)	3 750
	Habilitación del campamento del hangar (Plataforma CML)	
	Operación del campamento del hangar (Plataforma CML)	114
Cierre de obra	Cierre de campamento del hangar (Plataforma CML)	1 518
Operación	Operación del hangar (Plataforma CML)	294
Cierre definitivo	Cierre del hangar (Plataforma CML)	9

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

#### B. Demanda de energía

El suministro de energía eléctrica para el Proyecto en la etapa de construcción y cierre de obra provendrá de un grupo electrógeno. En la operación del hangar, la demanda será cubierta de la nueva subestación eléctrica SE LATAM, que estará conectada a la subestación existente SE 1273. En el siguiente cuadro se detalla el consumo de energía proyectada para el Proyecto.

**Cuadro Nro. 6: Consumo de energía eléctrica del Proyecto**

Fase	Actividad	Consumo mensual (MWh/mes)
Construcción	Construcción del hangar (Plataforma CML)	1667
	Habilitación del campamento del hangar (Plataforma CML)	
	Operación del campamento del hangar (Plataforma CML)	
Cierre de obra	Cierre de campamento del hangar (Plataforma CML)	

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

Fase	Actividad	Consumo mensual (MWh/mes)
Operación	Operación del hangar (Plataforma CML)	23,91
Cierre definitivo	Cierre del hangar (Plataforma CML)	762

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

### C. Demanda de combustibles

El consumo de combustible por las distintas etapas del Proyecto se detalla en el siguiente cuadro.

**Cuadro Nro. 7: Consumo de combustible del Proyecto**

Fase	Actividad	Consumo Total en Litros
Construcción	Construcción del Hangar (Plataforma CML)	41 000
Cierre de Obra	Cierre de campamento del Hanga (Plataforma CML)	1400

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

## 2.3.9 Recursos por usar en el Proyecto

### A. Mano de obra

El proyecto contará con personal capacitado y con experiencia tanto en tareas especializadas como en labores generales para llevar a cabo las actividades en cada etapa. Es importante mencionar que los horarios de trabajo serán de 12 horas con dos turnos rotativos. En el siguiente cuadro se detalla el recurso mano de obra para la ejecución del Proyecto.

**Cuadro Nro. 8: Consumo de combustible del Proyecto**

Fase	Actividad	Personal requerido
<b>Construcción</b>	Construcción del hangar (Plataforma CML)	90
	Habilitación del campamento del hangar (Plataforma CML)	90
	Operación del campamento del hangar (Plataforma CML)	90
<b>Cierre de obra</b>	Cierre del campamento del hangar (Plataforma CML)	45

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

### B. Materiales e insumos

El proyecto utilizara materiales e insumos que se describen en el siguiente cuadro.

**Cuadro Nro. 9: Materiales e insumos utilizados en las diferentes etapas del Proyecto**

Fase	Actividad	Materiales	Tipo de material o insumo	Peligrosidad	Cantidad	Unidad
Construcción	Construcción del hangar (Plataforma CML)	Tierras (procedentes del exterior)	No peligroso	-	16 800	m <sup>3</sup>
		Tierra reutilizada procedente de la excavación	No peligroso	-	600	m <sup>3</sup>
		Base granular de machaqueo	No peligroso	-	17 100	m <sup>3</sup>
		Mezcla asfáltica	Peligroso	Corrosivo, irritación cutánea y peligroso por aspiración	13 300	m <sup>3</sup>
		Concreto (losas de pavimento)	No peligroso	-	7 900	m <sup>3</sup>
		Concreto estructural	No peligroso	-	400	m <sup>3</sup>



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

Fase	Actividad	Materiales	Tipo de material o insumo	Peligrosidad	Cantidad	Unidad
		Gasolina	Peligroso	Inflamable	41 00	L
		Diésel	Peligroso	Inflamable	36 900	L
		Aceite	Peligroso	Inflamable	300	L
	Habilitación del campamento del hangar (Plataforma CML)	Casetas prefabricadas	No peligroso	-	30	módulos
		Combustible	Peligroso	Inflamable	900	L
		Aceite	Peligroso	Inflamable	8	L
	Operación del campamento del hangar (Plataforma CML)	Papel higiénico/Papel toalla	No peligroso	-	4	kg/día
		Jabón	No peligroso	-	2	L/día
		Detergentes, lejía desengrasante	Peligroso	Corrosivo	0,4	L/día
	Cierre de obra	Cierre de campamento del hangar (Plataforma CML)	Combustible	Peligroso	Inflamable	1 400
Aceite			Peligroso	Inflamable	12	L
Operación y mantenimiento		Grasa Tipo I	Peligroso	Peligro para la salud	5,2	kg/mes
		Líquido hidráulico	Peligroso	Corrosivo	57	kg/mes
		Limpiador de contactos	Peligroso	Peligro para la salud, peligro grave para la salud	44,4	kg/mes
		Adhesivo instantáneo Loctite	Peligroso	Inflamable, corrosivo, tóxico	3,2	kg/mes
		Solución Elsil (3%)	No peligroso	-	32,3	kg/mes
		Compuesto CA1000-60Z	Peligroso	Inflamable, peligro para la salud	12,7	kg/mes
		Detergente biodegradable	Peligroso	Peligro para la salud	28,5	kg/mes
		Spray anticorrosivo	Peligroso	Inflamable	17,3	kg/mes
		Aceite lubricante	Peligroso	Peligro para el medio ambiente	1 080	kg/mes
		Thinner STD	Peligroso	Inflamable	27,8	kg/mes
		Detector de fugas de oxígeno	Peligroso	Peligro para la salud, peligro grave para la salud	6,4	kg/mes
		Grasa 7 (Aeroshell 7)	Peligroso	Peligro para la salud	0,6	kg/mes
		Aceite hidráulico	Peligroso	Peligro para la salud	10,8	kg/mes
Hangar (Plataforma CML)		Diésel	Peligroso	Líquido inflamable	88,95	m3
		Gasolina	Peligroso	Líquido inflamable	16,80	gal

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"*  
*"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

### C. Maquinarias y equipos

El proyecto utilizara maquinaria y equipos que se describen en el siguiente cuadro.

**Cuadro Nro. 10: Maquinaria y equipos utilizados en las diferentes etapas del Proyecto**

Fase	Equipo	Cantidad (Unidades)
Construcción	Martillo rompedor	1
	Cargadora de neumáticos	1
	Camión de transporte de escombros	1
	Sierras radiales para corte	3
	Pala cargadora	1
	Retroexcavadora	1
	Camiones volquete	10
	Compactadores vibratorios	3
	Camión cisterna	1
	Motoniveladora	1
	Extendidora de concreto, con vibración y formación de acabado	1
	Camiones para transporte y vertido de concreto	3
	Equipo de serrado y formación de juntas	1
	Camiones de transporte cubiertos	10
	Extendidora de asfalto	1
	Compactadores vibratorios y de neumáticos	3
	Cubas extendedoras de riegos de adherencia y liga	3
	Sierras de corte de juntas	3
	Cuba de transporte de concreto	1
	Encofrados y formaletas	10
	Equipos de doblado y corte de barras de acero	10
	Grúas	2
	Grúas de izado	2
	Maquinaria de transporte (trailers)	2
	Generador	1
	Cierre de obra	Grúas de izado
Maquinaria de transporte (trailers)		2
Martillo rompedor		1
Cargadora de neumáticos		1
Camión de transporte de escombros		1
Pala cargadora		1
Camiones volquete		2
Camión cisterna		1
Motoniveladora	1	
Operación	Ground Power Unit	3
	Torres de iluminación	2
	Plataforma Manlift	1
	Cyclean	1
	Hidrolavadora	1
	Unidades de transporte liviano (1)	15
	Tractor de remolque	2
	Compresora portátil	2
	Generador	2
	Montacarga	1
Camión cisterna	1	
Cierre definitivo	Camión grúa de 12 toneladas	1
	Camión volquete 12 m3 (345 CV)	4
	Camioneta	4
	Cargador frontal	1
	Camión cisterna	1

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

Fase	Equipo	Cantidad (Unidades)
	Compresor neumático	4
	Plataforma manlift	1
	Grupos electrógenos	2
	Máquina niveladora	1
	Minicargador	1
	Plataforma de tijera	1
	Retroexcavadora	1
	Van	4
	Zanjadora	1

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

### 2.3.10 Generación de efluentes, residuos sólidos, emisiones atmosféricas, ruido y vibraciones

#### A. Efluentes

Durante la construcción y cierre de obra, los efluentes domésticos se gestionarán con un tanque colector vaciado tres veces por semana. En la operación del hangar, los efluentes domésticos usarán la red de saneamiento del aeropuerto, mientras que los no domésticos (como combustible) se recolectarán y dirigirán a una poza de retención antes de ser eliminados adecuadamente mediante una EO-RS.

**Cuadro Nro. 11: Efluente generados en todas las Etapas del Proyecto**

Fase	Actividad	Volumen Propuesto (m <sup>3</sup> /mes)	Volumen Propuesto (m <sup>3</sup> /día)	Manejo Propuesto
Construcción	Construcción del hangar (Plataforma CML)	103	3,43	Tanque colector en superficie
	Habilitación del campamento del hangar (Plataforma CML)			
	Operación del campamento del hangar (Plataforma CML)			
Cierre de obra	Cierre de campamento	67,5	2,25	
Operación y mantenimiento		300	10	Red colectora existente de LAP (buzón BZ-08)
Cierre definitivo		45	1,5	EO-RS

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

#### B. Residuos sólidos

Durante la etapa de construcción, los suelos excavados y materiales no peligrosos serán eliminados del sitio, mientras que los materiales como asfalto y concreto no reutilizables se dispondrán mediante una EO-RS autorizada. Se implementará un programa de reciclaje para minimizar los desechos sólidos. Los desechos serán recolectados, separados y almacenados temporalmente en contenedores herméticos antes de su eliminación o reciclaje fuera del sitio, conforme a las regulaciones vigentes. En los siguientes cuadros se describen los residuos sólidos generados en las diversas etapas del Proyecto.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"

**Cuadro Nro. 12: Residuos generados en las etapas de construcción, cierre de obra, cierre definitivo y post cierre**

Tipo de Residuo	Residuo	Construcción		Cierre de obra	Etapa de Cierre definitivo y Post Cierre	Disposición final
		Construcción del hangar (Plataforma CML)	Habilitación y operación del campamento del hangar (Plataforma CML)	Cierre del campamento del hangar (Plataforma CML)		
		Volumen (m <sup>3</sup> )				
Residuos de naturaleza no pétreo	Asfalto	206,5	2,3	0,9	13,5	EO-RS
	Madera	1 308,1	14,8	5,9	27,0	EO-RS
	Metales	846,8	9,6	3,8	112,5	EO-RS
	Papel-cartón	1 101,5	12,5	5,0	1,6	EO-RS
	Plástico	1 204,8	13,7	5,5	7,2	EO-RS
	Vidrio	103,3	1,2	0,5	3,6	EO-RS
	Yeso	599,0	6,8	2,7	3,3	EO-RS
Residuos de naturaleza pétreo	Arena grava y otros áridos	399,3	4,5	1,8	6,8	EO-RS
	Hormigón	2 065,4	23,4	9,4	166,5	EO-RS
	Ladrillos, azulejos y otros productos cerámicos	5 039,5	57,2	22,9	72,0	EO-RS
	Piedras	344,2	3,9	1,6	18,0	EO-RS
Residuos potencialmente peligrosos y otros	Potencialmente peligrosos	275,4	3,1	1,3	9,0	EO-RS
	RAEES	275,4	3,1	1,3	9,0	EO-RS

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

**Cuadro Nro. 13: Residuos generados en la etapa de Operación**

Tipo de residuos	Residuo	Generación anual (ton)	Disposición final
No peligrosos	Aluminio	0,018	EO-RS
No peligrosos	Botellas PET	0,05	EO-RS
No peligrosos	Cartón	19,37	EO-RS
No peligrosos	Chatarra	1,460	EO-RS
No peligrosos	Leña	5,43	EO-RS
No peligrosos	Madera	0,33	EO-RS
No peligrosos	Papel	0,05	EO-RS
No peligrosos	Parihuelas	0,54	EO-RS
No peligrosos	Plástico duro	1,18	EO-RS
No peligrosos	Plástico film	0,27	EO-RS
No peligrosos	Residuos comunes	54,48	EO-RS
No peligrosos	Residuos metálicos	0,19	EO-RS
No peligrosos	Residuos orgánicos	7,00	EO-RS
No peligrosos	Vidrio	0,01	EO-RS
Peligrosos	Aceite Mineral	6,377	EO-RS
Peligrosos	Baterías	0,171	EO-RS
Peligrosos	Chatarra contaminada	0,010	EO-RS
Peligrosos	Combustible en desuso	2,519	EO-RS
Peligrosos	Fluorescentes y luminarias	0,284	EO-RS
Peligrosos	Grasa De Mantenimiento (Desuso)	1,605	EO-RS
Peligrosos	Líquido Misceláneo	4,952	EO-RS
Peligrosos	Llantas	0,059	EO-RS
Peligrosos	Producto químico en desuso	0,049	EO-RS
Peligrosos	RAEE	0,109	EO-RS

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

Tipo de residuos	Residuo	Generación anual (ton)	Disposición final
Peligrosos	Solventes (desuso)	0,492	EO-RS
Peligrosos	Tierra contaminada con hidrocarburo	0,002	EO-RS
Peligrosos	Trampa de grasa	0,043	EO-RS

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

### C. Emisiones atmosféricas

Para el cálculo de las emisiones atmosféricas del proyecto se utilizó la guía "Emissions factors & AP-42, Compilation of air pollutant emission factors" (USEPA 1995) y la guía "Emission estimation technique manual for combustion engines" (NPI 2008). En el siguiente cuadro se observa un resumen de las emisiones atmosféricas en todas las etapas del Proyecto.

**Cuadro Nro. 14: Residuos generados en la etapa de Operación**

Actividades	Emisiones (kg/año)				
	PM <sub>10</sub>	PM <sub>2,5</sub>	CO	NOX	SO <sub>2</sub>
<b>Construcción</b>					
Carguío y descarga de material	16,2	2,5	0	0	0
Consumo de combustible para vehículos industriales	245,1	225,5	1 277,1	3 660,7	2,4
Consumo de combustible para motores de combustión estacionarios	22,3	21,8	67,5	312,7	0,1
<b>Total</b>	<b>283,6</b>	<b>249,8</b>	<b>1 344,6</b>	<b>3 973,3</b>	<b>2,5</b>
<b>Cierre de obra</b>					
Consumo de combustible para vehículos industriales	101,6	93,4	503,1	1 374,8	1,0
<b>Total</b>	<b>101,6</b>	<b>93,4</b>	<b>503,1</b>	<b>1 374,8</b>	<b>1,0</b>
<b>Operación y mantenimiento</b>					
Consumo de combustible para vehículos industriales	599,8	551,7	2 703,5	7 736,8	5,3
Consumo de combustible para motores de combustión estacionarios	697,9	682,3	2 114,5	9 791,3	2,2
<b>Total</b>	<b>1 297,7</b>	<b>1 233,9</b>	<b>4 818,0</b>	<b>17 528,0</b>	<b>7,5</b>
<b>Cierre definitivo</b>					
Consumo de combustible para vehículos industriales	525,1	483,0	3 151,8	7 865,0	5,6
Consumo de combustible para motores de combustión estacionarios	142,5	139,3	431,8	1 999,6	0,5
<b>Total</b>	<b>667,7</b>	<b>622,4</b>	<b>3583,7</b>	<b>9864,6</b>	<b>6,0</b>

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

### D. Niveles de ruido

Se realizó la predicción de ruido ambiental para las modificaciones del ITS usando un algoritmo basado en la propagación sonora de fuentes puntuales y de área, considerando la radiación esférica y el efecto de la distancia desde la fuente hasta el receptor en campo libre. Se incluyeron los niveles de potencia sonora de las principales fuentes de ruido en diferentes fases: construcción, cierre de obra, operación y mantenimiento, y cierre definitivo del hangar (Plataforma CML).

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"

**Cuadro Nro. 15: Niveles de ruido en las etapas del Proyecto**

Etapa	Actividad	Receptor más cercano	Zonificación (1)	Horario	Ruido de fondo - RF (dBA) (2)	Aporte de ruido - R (dBA) (3)	Ruido total - RT (dBA) (4)	Incremento (dBA) (5)	ECA (dBA)
Construcción	Construcción del hangar (Plataforma CML)	A.H. Juan Pablo II	Residencial	Diurno	73,8	54,2	73,8	0,0	60
				Nocturno	77,2	54,2	77,2	0,0	50
	Habilitación del campamento del hangar (Plataforma CML)			Diurno	73,8	53,0	73,8	0,0	60
				Nocturno	77,2	53,0	77,2	0,0	50
	Operación del campamento del hangar (Plataforma CML)			Diurno	73,8	37,9	73,8	0,0	60
				Nocturno	77,2	37,9	77,2	0,0	50
Cierre de obra	Cierre del campamento del hangar (Plataforma CML)	Diurno	73,8	49,9	73,8	0,0	60		
		Nocturno	77,2	49,9	77,2	0,0	50		
Operación y mantenimiento	Operación del hangar (Plataforma CML)	Diurno	73,8	57,4	73,9	0,1	60		
		Nocturno	77,2	57,4	77,2	0,0	50		
Cierre definitivo	Cierre del hangar (Plataforma CML)	Diurno	73,8	56,6	73,9	0,1	60		
		Nocturno	7,2	56,6	77,2	0,0	50		

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

Nota:

- Se ha considerado la zonificación de los receptores en función de la zonificación de los usos de suelo de la Municipalidad del Callao.
- Valores considerados como promedio logarítmico antes del inicio de las actividades de construcción del proyecto de ampliación del AIJC (i.e., previo a abril de 2019). Se consideran los niveles de ruido de fondo de la estación r-23 (agrupación poblacional Max Newbauer), al ser la más cercana al A.H. Juan Pablo II y por presentar similares condiciones acústicas (e.g., frente a la Av. Néstor Gambetta).
- Niveles correspondientes solo al aporte de ruido producto de las actividades relacionadas con las modificaciones propuestas en el presente ITS.
- Suma logarítmica de los niveles de ruido de fondo y el aporte de ruido modelado ( $rt = rf + r$ ).
- Diferencia entre los niveles de ruido totales y los niveles de ruido de fondo ( $\delta = rt - rf$ ).

## E. Niveles de vibraciones

Se utilizaron las directrices de la guía "*Transit Noise and Vibration Impact Assessment Manual*" de la FTA de EE.UU. para evaluar las vibraciones de equipos y maquinaria pesada durante la construcción y el cierre del proyecto, excluyendo generadores eléctricos por su insignificancia vibracional. En la siguiente tabla se describe el parámetro para cada etapa del Proyecto.

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

**Cuadro Nro. 16: Niveles de vibraciones en las etapas del Proyecto**

Área/Actividad	Fuente (1)	Velocidad de Partícula Pico a 25 pies (mm/s)
Construcción del hangar (Plataforma CML)	Pala cargadora	5,1
	Retroexcavadora (80 HP)	2,3
	Camiones volquete (15 m3) (10 unidades)	1,9
	Compactadores vibratorios (03 unidades)	5,3
	Motoniveladora (130 - 135 HP)	2,3
	Camión cisterna	1,9
Habilitación de campamento hangar (Plataforma CML)	Grúa de izado (02 unidades)	1,9
	Maquinaria de transporte (trailers) (02 unidades)	1,9
Cierre de campamento del hangar (Plataforma CML)	Pala cargadora	5,1
	Camiones volquete (15 m3) (02 unidades)	1,9
	Camión cisterna	1,9
	Motoniveladora	2,3
Operación del hangar (Plataforma CML)	Tractor de remolque (02 unidades)	1,9
	Camión cisterna	1,9
Cierre del hangar (Plataforma CML)	Camión grúa (12 t)	1,9
	Camión volquete (12 m3) (345 CV) (04 unidades)	1,9
	Cargador frontal	2,3
	Camión cisterna	1,9
	Máquina niveladora	2,3
	Minicargador	0,08
	Retroexcavadora (80 HP)	2,3
	Zanjadora	0,2

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00091-2024

Nota:1. El valor proviene de la guía "Transit Noise And Vibration Impact Assessment Manual" (Guagliata et al. 2018).

### 2.3.11 Cronograma de ejecución del Proyecto

El campamento necesario para el hangar (Plataforma CML) se proyecta concluirlo en un mes, seguido por la construcción del hangar (Plataforma CML) que tomará ocho meses. Después, habrá un mes dedicado al cierre de las obras. La fase operativa se extenderá desde 2025 hasta 2041, y el cierre del hangar propuesto tendrá una duración de seis meses.

### 2.3.12 Inversión

Se estableció un monto de inversión total de, aproximadamente US\$ 31 000 000 para la construcción de un (01) hangar y la habilitación de un (01) campamento.

## 2.4 Área de Influencia del Proyecto aprobado

El presente ITS se encuentra relacionado con la Segunda "Modificación del Estudio de Impacto Ambiental (MEIA-d) del Aeropuerto Internacional Jorge



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

Chávez", aprobada mediante Resolución Directoral N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN, de fecha de 21 de octubre de 2022.

La implementación de los componentes proyectados para este ITS consistirá en la implementación del hangar (plataforma CML) y del campamento, los cuales se encontrarán dentro de los terrenos de la concesión AIJC y, por ende, dentro de la huella del proyecto y la Área de Influencia Directa (AID) de la segunda MEIA-d del proyecto; por lo que, se localizarán dentro del AID del IGA aprobado.

## 2.5 Respeto de la información actualizada de los componentes socioambientales

### 2.5.1 Características del medio físico

Mediante documentación complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024, el Titular presentó la caracterización del clima (precipitación, temperatura, humedad relativa, dirección y velocidad del viento), geología, geomorfología, fisiografía, capacidad de uso mayor de tierras, uso actual de tierras, hidrografía, hidrogeología, calidad de aire ruido ambiental y vibraciones, agua y sedimentos; para lo cual utilizó la información secundaria proveniente de la Segunda MEIA-d AIJC<sup>10</sup>, e información de entidades públicas (SENAMHI, ANA, MINAM, INGEMMET y CENEPRED).

Respecto a la caracterización del clima, señaló que el área propuesta en el presente ITS se emplaza en la unidad climática: E(d)B' (árido/ desierto, con deficiencia de humedad en todas las estaciones del año y templado); de acuerdo con el Mapa de clasificación climática del Perú 2020, proporcionada por el Servicio Nacional de Meteorología e Hidrología (SENAMHI).

Asimismo, presentó los registros de la estación meteorológica (E.M) administrada por Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC): "Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", para el periodo 1990-2020; para los parámetros meteorológicos: temperatura, humedad relativa, velocidad y dirección del viento y precipitación, siendo que:

- La temperatura media mensual varió de 14.9 °C a 26.9 °C.
- La humedad relativa promedio mensual varió de 72% a 90%.
- La precipitación media mensual varió entre 0,9 mm a 10,5 mm.
- Los vientos que predominan varían desde 2 m/s hasta 5 m/s, con una dirección dominante del sur (S).

Para caracterizar la calidad del aire, el Titular utilizó información secundaria<sup>11</sup>, del cual se precisa que las estaciones AIR-2 y AIR-7 serían las más representativas para el proyecto de ITS; en la cual, se advierte que los parámetros evaluados: PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, CO, H<sub>2</sub>S, O<sub>3</sub>, C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, y Pb cumplen los ECA para aire<sup>12</sup>, con

<sup>10</sup> Aprobado por R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN del 21 de octubre del 2022

<sup>11</sup> El Titular utilizó los resultados de los Monitoreos de Calidad de Aire ejecutado por LAP durante el período del 2019 al 2022 en cumplimiento de la Segunda Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado del "Aeropuerto Jorge Chávez", para ello en el Anexo C-2.1.1.1, C-2.1.1.2 y C-2.1.1.3. adjuntó el Certificado de acreditación del laboratorio, los Certificados de calibración de equipos, Informes de Ensayo, Cadenas de Custodia del Monitoreo calidad de Aire

<sup>12</sup> Mediante Decreto Supremo N° 003-2017-MINAM, se aprueba los Estándares de Calidad Ambiental para Aire.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"

solo una excedencia puntual (marzo 2019) para el parámetro NO<sub>2</sub>, en las estaciones AIR-2 y AIR-7. Al respecto, conforme a lo presentado en la Tabla C-2.1.3.3 (folio 879, Anexo C-2.1.1.3 del ITS), en relación con los registros históricos del NO<sub>2</sub>, efectuados desde marzo de 2010 hasta noviembre de 2022, se evidencia que la tendencia general de estas concentraciones de NO<sub>2</sub> se encuentra por debajo del ECA para aire, verificándose que la excedencia es puntual debido a eventos originados por factores externos como el parque automotor, zonas urbanas y establecimientos de combustibles.

Para caracterizar los niveles de ruido, el Titular utilizó información secundaria<sup>13</sup>; de la cual, se advierte que en estaciones de muestreo: RA-18, R-21 y R-22, RA-4, se identificó excedencias tanto para horario diurno como nocturno los ECA para ruido en zona comercial<sup>14</sup>, mientras que en las estaciones R-21, R-22, RA-4, se identificó excedencias tanto para horario diurno como nocturno los ECA para ruido en zona residencial<sup>15</sup>; respecto a las excedencias el Titular precisó que en la estación RA-18 se encuentran asociadas al sobrevuelo de aeronaves, tránsito de vehículos que ingresan y salen del AIJC, circulación y conversación de las personas al interior del aeropuerto y en las estaciones de monitoreo RA-4, R-21 y R-22 en las cuales se identificó excedencias se ubican en zonas residenciales, fuera de las instalaciones del AIJCH; por lo que, estos excesos estarían influenciados por las actividades propias de un sitio urbano y cercano a un aeropuerto, de alto tránsito de vehículos, sobrevuelo de aeronaves, actividades comerciales, actividades industriales y actividades propias de la población (recreación y esparcimiento).

Sobre fisiografía<sup>16</sup> del área de intervención, está sobre Planicie aluvial (Pa). Asimismo, identificó a la unidad geológica<sup>17</sup> denominada "*Depósitos Aluvial Fluvial*" (Q-alf). Con relación a la geomorfología<sup>18</sup>, precisó que el área de intervención se emplaza en una planicie donde los rasgos geomorfológicos ya han sido completamente alterados por el proceso de urbanización y emplazamiento de industrias e infraestructura; también, identificó procesos morfodinámicos por tsunamis, inundaciones, así también identificó una baja susceptibilidad a movimientos en masa. Respecto a la sismicidad<sup>19</sup>, precisó que el área del AIJC se encuentra asentada en la Zona 2.

Para la caracterización del suelo<sup>20</sup>, identificó al tipo de Suelo San Agustín (Typic Ustifluvents). Sobre la capacidad de uso mayor de tierras<sup>21</sup>, se caracteriza por

<sup>13</sup> El Titular utilizó los resultados de los Monitoreos de Calidad de Ruido ejecutado por LAP durante el período 2021 -2022 (agosto y noviembre) en cumplimiento de la Segunda Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado del "Aeropuerto Jorge Chávez"; para ello en el Anexo C-2.1.1.5. adjuntó el Certificado de acreditación del laboratorio, los Certificados de calibración de equipos, Informes de Ensayo y Cadenas de Custodia de Ruido Ambiental

<sup>14</sup> Mediante Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, aprueban los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido  
<sup>15</sup> Mediante Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, aprueban los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido  
<sup>16</sup> Según precisó en ítem 3.5.1.3. "*Fisiografía*" (Capítulo III "Proyecto de Modificación", folios. 140-142). Para la caracterización de la unidad fisiográfica utilizó información de la Segunda MEIA-d AIJCH.

<sup>17</sup> El Titular utilizó información de la Segunda MEIA-d del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobada por R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN del 21 de octubre del 2022.

<sup>18</sup> El Titular utilizó información de la Segunda MEIA-d del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobada por R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN del 21 de octubre del 2022.

<sup>19</sup> El Titular utilizó información de la Segunda MEIA-d del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobada por R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN del 21 de octubre del 2022.

<sup>20</sup> El Titular utilizó información de la Segunda MEIA-d del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobada por R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN del 21 de octubre del 2022.

<sup>21</sup> El Titular utilizó información de la Segunda MEIA-d del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobada por R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN del 21 de octubre del 2022.

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"

presentar las siguientes unidades: Tierras aptas para cultivos en limpio con limitaciones por fertilidad y riego (A3s(r)). Respecto al uso actual de tierras<sup>22</sup> precisó que el área de intervención se ubica sobre planicies eriazas que corresponden a la categoría de "Áreas sin infraestructura y otros".

En cuanto a la hidrografía, precisó que el Proyecto se encuentra en la cuenca del río Rímac, asimismo, señaló que la menor distancia al río Rímac desde cada área de intervención del presente ITS, es de 2,2 km, aproximadamente<sup>23</sup>, también precisó información del estático del agua subterránea<sup>24</sup>, donde los niveles se ubican entre 1,36 y 12,46 mbpr<sup>25</sup>.

En relación al paisaje<sup>26</sup>, se determinó que la Integración de calidad y fragilidad visual según la metodología aplicada corresponde a la Clase 4, debido a que la fragilidad es alta y la calidad es baja.

## 2.5.2 Características del medio biológico

De acuerdo con la información presentada del Trámite T-ITS-00091-2024, el Titular señaló que el área del Proyecto se emplaza en la zona de vida "*Desierto desecado- Subtropical (dd-S)*" de acuerdo con el Mapa Ecológico del Perú (INRENA, 1975); según el Mapa Nacional de Ecosistemas del Perú (MINAM, 2018), el área del proyecto se encuentra en el ecosistema "*Zona urbana*" y conforme al Mapa Nacional de Cobertura Vegetal (MINAM, 2015) se emplaza sobre "*Área urbana*". El proyecto propuesto a través del ITS se ubica sobre la unidad de vegetación "*Planicies y laderas desérticas*".

Para caracterizar la flora y fauna utilizó información secundaria<sup>27</sup>, la cual cumple con las condiciones de aplicabilidad<sup>28</sup>, validez<sup>29</sup>, representatividad<sup>30</sup> y similitud en cuanto a composición biológica del área del Proyecto<sup>31</sup>. Del reporte de especies de flora, una especie se encuentra en estado "*Casi amenazado*" y una en

<sup>22</sup> El Titular utilizó información de la Segunda MEIA-d del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobada por R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN del 21 de octubre del 2022.

<sup>23</sup> El Titular utilizó información de la Segunda MEIA-d del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, aprobada por R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN del 21 de octubre del 2022.

<sup>24</sup> Tabla 3.5.1 - 50. Inventario de fuentes de agua subterránea – Julio 2021.

<sup>25</sup> Mbpr: Metros bajo el punto de referencia

<sup>26</sup> Para el análisis de la fragilidad o grado de vulnerabilidad de los paisajes a los cambios que se puedan introducir, el Titular consideró la metodología de Yeomans (1986),

<sup>27</sup> Información contenida en la Segunda MEIA del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez aprobado mediante Resolución Directoral N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN, Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Jorge Chávez (MEIAd), aprobado mediante Resolución Directoral N° 00036-2018-SENACE-PE/DEIN, monitoreos semestrales de las temporadas 2021-2, 2022-1 y 2022-2, Informe de Inventario de Árboles y Arbustos para el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez "Limpieza y Preparación del Sitio (WP1)" (2020), imágenes satelitales del área de estudio del 2018 y 2021 y fotografías tomadas en campo el 20 de mayo de 2024 del área de intervención del presente ITS.

<sup>28</sup> Aplicabilidad: La información recopilada de la fuente de información secundaria debe ser coherente con la ubicación del área de influencia del Proyecto (en las cercanías del área de influencia del componente principal y áreas auxiliares).

<sup>29</sup> Validez: La información debe ser de una fuente oficial (organización u organización) o publicación que haya pasado por una revisión editorial (libros, tesis u artículos publicados). Estas fuentes secundarias no deben tener una antigüedad mayor a los cinco (05) años.

<sup>30</sup> Representatividad: La información de la fuente de información secundaria debe avocarse a evaluar los factores biológicos (mastofauna, herpetofauna, ornitofauna, flora y comunidades acuáticas, según correspondan) y la data debe generar convicción en su contenido y métodos de evaluación, esto en función del alcance, cobertura y oportunidad del proyecto.

<sup>31</sup> La información de la fuente de información secundaria debe ser coherente con la composición biológica (comunidades o poblaciones y la distribución de las mismas) y estructura (forma de vida o hábito de crecimiento: herbáceas, arbustivas, suculentas, arbóreas) de acuerdo con las formaciones ecológicas identificadas (cobertura vegetal, ecosistemas, etc.).

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"

"*Vulnerable*" según D.S. N°043-2006-AG<sup>32</sup>; según la Lista Roja de la IUCN, cuarenta y siete (47) en estado "*Preocupación menor*" (LC).

Con relación a la caracterización de fauna; en aves, entre las especies reportadas, tres (03) figuran dentro del Apéndice II de la CITES, diez (10) en estado de "*Preocupación menor*" (LC) dentro la Lista Roja de la IUCN. En mamíferos, reportó dos (02) especies que también figuran dentro de la Lista Roja de la IUCN en estado de "*Preocupación menor*" (LC). Respecto a anfibios y reptiles se encontró una especie registrada con "*Vulnerable*" en la Lista Roja de la IUCN.

Cabe precisar que en la actualidad el área del Proyecto es una zona sin vegetación y altamente perturbada por actividades antrópicas, tal como se evidencia en las fotografías tomadas en campo el 20 de mayo de 2024<sup>33</sup>, por lo que no cuenta con flora y fauna silvestre presente.

## 2.5.3 Características del medio social, económico y cultural

El Proyecto de ITS, se encuentra ubicado en el distrito y provincia constitucional del Callao entre la Av. Elmer Faucett s/n, cercano al puerto del Callao, aproximadamente, a 9 km al noroeste del centro de la ciudad de Lima. El Área de Estudio Social General (AESG) aprobada mediante Resolución Directoral N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN lo conforman las cuarenta y seis (46) unidades poblacionales circundantes<sup>34</sup>.

**Demografía**, el distrito del Callo ha tenido un crecimiento poblacional con una variación intercensal de 15,28 % entre los años 2007 y 2017. Asimismo, de acuerdo con la estimación poblacional proyectada para el año 2024 (MINSa 2024), el crecimiento poblacional entre los años 2017 y 2024 asciende en un 12,58 % con un total de quinientos treinta y nueve mil setecientos veintinueve (539 729) habitantes en el 2024, de los cuales doscientos sesenta y dos mil, doscientos setenta y seis (262, 276) son hombres y doscientos setenta y siete mil, cuatrocientos cincuenta y tres (277, 453) son mujeres. Según indicó el Titular, la variación intercensal del 2017 al 2024 es de 2,80%.

**Vivienda y servicios básicos**, el 87,90 % del material predominante en las paredes de las viviendas en el distrito del Callao son el ladrillo o los bloques de cemento, el 7,16 % utiliza madera (pona, tornillo, entre otros), entre otros tipos de materiales. El 77,21 % del material predominante en los techos de las viviendas es el concreto armado, seguido por la madera con el 12,78 %, entre otros. El material más usado para los pisos de las viviendas es el cemento con el 49,52 %,

<sup>32</sup> Decreto Supremo N.° 043-2006-AG - Aprueban Categorización de Especies Amenazadas de Flora Silvestre.

<sup>33</sup> Anexo C-2.2.2.1 Registro fotográfico de las condiciones actuales del área de emplazamiento de los componentes propuestos (folio 2194-2199)

<sup>34</sup> "Agrupación de Viviendas Bocanegra (Junta Vecinal Los Ferrolles", "A.H. Daniel Alcides Carrión", "A.H. Francisco Bolognesi", "Agrupación Poblacional Max Newbauer", "A.H. Villa Mercedes", "A.H. Juan Pablo II", "A.H. Sarita Colonia", "A.H. Tiwinza", "A.H. Acapulco", "Urb. Los Portales del Aeropuerto", "Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa", "Asociación Residencial La Taboada", "Urb. Alameda Portuaria I Etapa", "Urb. Residencial Faucett", "Urb. Alameda Portuaria II Etapa", "Urb. Las Garzas", "Urb. Los Lirios", "Urb. La Quilla", "Urb. Las Fresas", "Urb. 7 de Agosto", "Cooperativa 7 de Agosto II Programa PNP", "Agrupación Habitacional Grimanesa", "A.H. Bocanegra Sector IV", "A.H. Bocanegra Sector V", "A.H. Aeropuerto", "A.H. 200 Millas", "A.H. 25 de Febrero", "A.H. 1° de Julio", "A.H. El Progreso", "A.H. Señor de Luren", "A.H. El Buen Pastor", "A.H. Andrés Avelino Cáceres", "Asociación René Núñez del Prado", "Urbanización Popular Valentín Paniagua", "Asociación de Vivienda Ongoy", "Asociación 3 de Marzo", "A.H. San Antonio", "A.H. Mariscal Ramón Castilla", "A.H. Gambeta Baja Este", "A.H. Gambeta Baja Oeste", "A.H. Santa Rosa", "A.H. Todos Unidos", "A.H. José Olaya" y "A.H. Manuel Dulanto".



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

así como las losetas, terrazos, cerámicos o similares, en menor porcentaje se emplea el parquet o madera pulida con el 7,03 %, y otros materiales.

El 99 % de las viviendas cuentan con alumbrado público en el distrito del Callao. El 86,86 % de abastecimiento de agua potable de las viviendas en el distrito del Callao, es a través de una red pública dentro de la vivienda, y el resto corresponde a fuera de la vivienda. El resto de los tipos de abastecimientos no superan el 5 % del total.

**Educación**, el distrito del Callao cuenta con un total de ochocientos ocho (808) instituciones educativas, de las cuales trescientas (300) instituciones educativas son de gestión pública y quinientos ocho (508) son de gestión privada. Asimismo, la distribución de las instituciones educativas se reparte de la siguiente manera: 3,34 % en la modalidad básica alternativa, 0,87 % en la modalidad básica especial, 92,94 % en la modalidad básica regular (inicial, primaria y secundaria), 0,25 % en la modalidad superior tecnológica, 1,98 % en la modalidad técnico-productiva, 0,25 % en la modalidad superior pedagógica y 0,37 % no aplica a ninguna de las anteriores. Las instituciones educativas del AESG tienen un total de cinco mil ochocientos diez (5 810) docentes, el 46,78 % de este personal corresponde a la oferta educativa privada.

**Salud**, el distrito del Callao cuenta con un total de treinta y tres (33) establecimientos de salud, de los cuales veinticinco (25) tienen clasificación de Puestos de salud con Categoría I- 2, cinco (05) tienen clasificación de centros de salud con cama (Categoría I-4) y sin cama de internamiento (Categoría I3); dos (02) tienen clasificación de hospitales (Luis Negreiros Vega y Alberto Sabogal Sologuren); y uno (01) tiene clasificación de hogares protegidos. Las causas de morbilidad en la Provincia Constitucional del Callao en el 2023 están las enfermedades agudas de las vías respiratorias superiores, seguido de las enfermedades de la cavidad bucal y la obesidad y otros de hiperalimentación. La tasa de natalidad del distrito de Callao es de 15,5 por cada 1000 habitantes y la tasa de mortalidad general por sexo y ciclos de vida demuestran que, los hombres de sesenta (60) años a más, presentan el mayor número de defunciones.

**Economía**, en el distrito del Callao la Población en Edad de Trabajar (PET) está compuesta por trescientos cincuenta y cinco mil cuatrocientos cuarenta y ocho (355 448) habitantes, la PEA está representada por doscientos veinte mil cuatrocientos catorce (220 414) habitantes, la PEA Ocupada representa el 57,86 % del total de la PET, la PEA Desocupada representa el 4,14 % y la No PEA representa el 37,98 %. El distrito del Callao se ubica en la posición 1 621, que es la posición más baja en el mapa de pobreza entre los distritos del AESG, con un porcentaje de población en situación de pobreza del 14,7 %.

La principal actividad económica es el comercio al por mayor y al por menor, así como a la reparación de vehículos automotores y motocicletas; el 13,65 % se dedica al transporte y almacenamiento; y el 10,36 % a las industrias manufactureras. Cabe señalar que, un grupo importante de la población se dedica a actividades profesionales, científicas y técnicas, representando el 9,89 %.

**Transporte**, el sistema de articulación vial en la Provincia Constitucional del Callao, se integra según ejes urbanos y redes viales que unen las zonas urbanas



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

intra y extrarregionales, señalando los puntos estratégicos de origen, destino y/o tránsito de los flujos socioeconómicos generados dentro y fuera de la provincia. La ubicación estratégica del AIJC, situado en el distrito Callao, permite su vinculación aérea con el resto del Perú y con importantes centros económicos de su entorno suprarregional. El mar peruano, que facilita la accesibilidad del Callao con los demás puertos de origen o destino dentro del país, así como con los demás puertos internacionales, especialmente con aquellos ubicados en el eje Asia-Pacífico. La ubicación físico-espacial del Callao, que facilita su integración con los ejes viales terrestres de integración costera y de penetración a la sierra y ceja de selva del país (a través de la Carretera Panamericana, la Carretera Central y la vía férrea Callao–Lima-Huancayo).

**Medios de comunicación**, los principales medios para informarse son la TV por cable o satelital (37,11 %), seguido por el internet (32,93 %). La radio y la TV por señal abierta son considerados medios que ocupan el tercer y cuarto lugar en la preferencia para informarse, respectivamente. El 90 % de los hogares cuenta con teléfono celular y el 48,60 % cuenta con conexión a internet; mientras que el 95,10 % de la población cuentan con televisor a color, y un 65,80 % cuenta con equipo de sonido. Por su parte, el 52,56 % cuenta con computadoras, laptops y tablets.

**Aspectos culturales**, El 87,76 % profesa la religión católica, el 10 % son evangélicos y el resto profesa diferentes religiones. Celebran festividades y conmemoraciones de carácter secular, religioso y tradicional; siendo el más extendido el aniversario de cada localidad.

**Problemática social**, se presentaron conflictos relacionados al costo del agua, al derecho de propiedad, por temores de reubicación, por sentido de territorialidad, por control de losas deportivas; e inseguridad ciudadana en las cinco (05) zonas del AESE, siendo recurrentes los robos o atracos callejeros, asaltos en las viviendas y la delincuencia juvenil, así como pandillas, la venta de droga y asesinatos.

### **Aspecto arqueológico**

se toma como guía la información aprobada en la MEIA (Walsh 2018), en el cual se evidencia que no se identificaron áreas arqueológicas o de patrimonio cultural en la zona del proyecto, sustentado en el Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA) N°98-0086; sin embargo, no se descarta que durante el desarrollo de las actividades de excavación y movimiento de tierras exista la posibilidad de identificar zonas o restos arqueológicos. En ese sentido, existe el compromiso de ejecutar el plan de monitoreo arqueológico aprobado mediante la R.D. N° 000026-2019/DDC-CALLAO/MC, enfocado en la protección de evidencia arqueológica que pudiera aparecer durante los trabajos de construcción.

## **2.6 Respecto a la revisión de la identificación y evaluación de los potenciales impactos ambientales**

Mediante documentación complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024 el Titular señaló que en la metodología empleada para realizar la evaluación de los potenciales impactos ambientales para el presente ITS, utilizó la Matriz de identificación de impactos ambientales donde se verifica la interacción de las actividades con los factores ambientales, y posteriormente, utilizó la Matriz de

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Importancia, la cual se basa en el grado de manifestación cualitativa del efecto, que queda reflejado en el Índice de Importancia (Conesa 2010. Guía metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental).

La evaluación de los impactos consistió en el cálculo del nivel de importancia de los impactos (I), el cual es representado por el cálculo aritmético efectuado con los siguientes atributos: Naturaleza (N), Intensidad (IN), Extensión (EX), Momento (MO), Persistencia (PE), Reversibilidad (RV), Sinergia (SI), Acumulación (AC), Efecto (EF), Periodicidad (PR), y Recuperabilidad (MC), cuya ecuación es la siguiente:

$$IM= +/- (3IN+2*EX+MO+PE+RV+SI+AC+EF+PR+MC)$$

**Cuadro N° 25. Nivel de importancia de los impactos**

Grado de Impacto	Índice de Importancia
Compatible (*)	$I < 25$
Moderado	$25 \leq I \leq 50$
Severo	$50 < I \leq 75$
Crítico	$75 < I$

(\*) El Titular señaló el término "compatible" para el impacto negativo, para que sea concordante con la jerarquía de impactos de la MEIA-d del Proyecto. Asimismo, cabe precisar que el mismo sería equivalente al término "irrelevante" que considera CONESA.

Fuente: Tabla 3.6.1- 4. "Categorías de la importancia del impacto" (Capítulo 3 "Proyecto de Modificación", folio 510) de la DC-3 del Trámite T- ITS-00091-2024.

## 2.7 Respecto a la comparación de impactos identificados en el IGA aprobado y en el ITS

Posteriormente, los impactos del ITS fueron comparados con los impactos que fueron identificados en la Segunda MEIA-d. Cabe indicar que en el ITS utilizó la misma metodología para la valoración de impactos, que la usada en el IGA aprobado; por tanto, conforme se muestra en el siguiente cuadro, se mantiene la relación de niveles de importancia del IGA aprobado e ITS.

**Cuadro N° 26. Relación de niveles de importancia de IGA aprobado y el ITS**

Nivel de Importancia del impacto ambiental		Clasificación de Impactos Ley de SEIA y su Reglamento <sup>35</sup>
IGA Aprobado	ITS	
Compatible	Compatible	Leve
Moderado	Moderado	Moderado
Severo	Severo	Alto
Crítico	Crítico	

Fuente: Tabla 3.6.1- 4. "Categorías de la importancia del impacto" (Capítulo 3 "Proyecto de Modificación", folio 510) de la DC-3 del Trámite T- ITS-00091-2024.

<sup>35</sup>

Artículo 4 "Clasificación de Proyectos de acuerdo al riesgo ambiental" del Decreto Legislativo N° 1394 menciona en su numeral 4.1 "Los Proyectos de inversión sujetos al SEIA, cuyos proponentes o Titulares soliciten la respectiva Certificación Ambiental, deben ser clasificados, de acuerdo al riesgo ambiental, en una de las siguientes categorías":

- Categoría I – Declaración de Impacto Ambiental (DIA): Aplicable a los Proyectos de inversión que podrían generar impactos ambientales negativos leves.
- Categoría II – Estudio de Impacto Ambiental Semidetallado (EIA-sd): Aplicable a los Proyectos de inversión que podrían generar impactos ambientales negativos moderados.
- Categoría III – Estudio de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d): Aplicable a los Proyectos de inversión que podrían generar impactos ambientales negativos altos."



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

Considerando lo descrito, se presenta un cuadro resumen de la comparación entre los impactos ambientales previstos para el ITS en sus diferentes etapas y los impactos ambientales declarados en la Segunda MEIA-d AIJC.



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

**Cuadro N° 27. Comparativo de impactos ambientales entre la 2da MEIA-d y el ITS**

Etapa	Componente del ITS	Factor	Impactos ambientales potenciales identificados en el ITS		Impactos ambientales potenciales identificados el IGA aprobado (MEIA-d)		Cambio(*)
			Impacto ambiental y social	Nivel de importancia	Impacto ambiental y social	Nivel de importancia o significancia	
Construcción	Construcción del Hangar (Plataforma CML)	Geomorfología	Alteración del relieve	(-) Impacto negativo moderado	Alteración del relieve	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto similar (negativo moderado) al que genera la Segunda MEIA-d (negativo moderado)
		Aire	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo Compatible (**)	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo compatible) al que genera la Segunda MEIA-d (negativo moderado)
		Ruido Ambiental	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo compatible	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo compatible) al que genera la Segunda MEIA-d (negativo moderado)
		Calidad del paisaje	Alteración de la calidad del paisaje	(-) Impacto negativo moderado	Alteración de la calidad del paisaje	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto similar (negativo moderado) al que genera la Segunda MEIA-d (negativo moderado)
		Empleo y actividades económicas	Incremento del ingreso familiar	Impacto positivo reducido	Incremento del ingreso familiar	Impacto positivo reducido	El presente ITS genera un impacto similar (positivo compatible) al que genera la Segunda MEIA (positivo compatible)
		Tránsito vehicular	Alteración del tránsito vehicular	No existe impacto	Alteración del tránsito vehicular	Impacto negativo compatible	El presente ITS no genera un impacto, a diferencia de la Segunda MEIA (negativo compatible)
		Expectativas	Altas expectativas de contrataciones y oportunidades	Impacto negativo compatible	Altas expectativas de contrataciones y oportunidades	Impacto negativo compatible	El presente ITS genera un impacto similar (negativo compatible) al que genera la Segunda MEIA (negativo compatible)
		Percepciones negativas	Temores de contaminación ambiental	No existe impacto	Temores de contaminación ambiental	Impacto negativo compatible	El presente ITS no genera un impacto, a diferencia de la Segunda MEIA (negativo compatible).



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Etapa	Componente del ITS	Factor	Impactos ambientales potenciales identificados en el ITS		Impactos ambientales potenciales identificados el IGA aprobado (MEIA-d)		Cambio(*)
			Impacto ambiental y social	Nivel de importancia	Impacto ambiental y social	Nivel de importancia o significancia	
	Habilitación y operación del campamento del hangar (Plataforma CML)	Empleo y actividades económicas	Incremento del ingreso familiar	Impacto positivo reducido	Incremento del ingreso familiar	Impacto positivo reducido	El presente ITS genera un impacto similar (positivo compatible) al que genera la Segunda MEIA (positivo compatible)
		Tránsito vehicular	Alteración del tránsito vehicular	No existe impacto	Alteración del tránsito vehicular	Impacto negativo compatible	El presente ITS no genera un impacto, a diferencia de la Segunda MEIA (negativo compatible)
		Expectativas	Altas expectativas de contrataciones y oportunidades	Impacto negativo compatible	Altas expectativas de contrataciones y oportunidades	Impacto negativo compatible	El presente ITS genera un impacto similar (negativo compatible) al que genera la Segunda MEIA (negativo compatible)
		Percepciones negativas	Temores de contaminación ambiental	No existe impacto	Temores de contaminación ambiental	Impacto negativo compatible	El presente ITS no genera un impacto, a diferencia de la Segunda MEIA (negativo compatible).
Cierre de obra	Cierre de campamento del hangar (Plataforma CML)	Aire	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo compatible	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo compatible) al que genera la Segunda MEIA-d (negativo moderado)
		Ruido Ambiental	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo moderado	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto similar (negativo moderado) al que genera la Segunda MEIA-d (negativo moderado)
		Empleo y actividades económicas	Incremento del ingreso familiar	Impacto positivo reducido	Incremento del ingreso familiar	Impacto positivo reducido	El presente ITS genera un impacto similar (positivo compatible) al que genera la Segunda MEIA (positivo compatible)
		Tránsito vehicular	Alteración del tránsito vehicular	No existe impacto	Alteración del tránsito vehicular	Impacto negativo compatible	El presente ITS no genera un impacto, a diferencia de la Segunda MEIA (negativo compatible)
		Expectativas	Altas expectativas de contrataciones y oportunidades	Impacto negativo compatible	Altas expectativas de contrataciones y oportunidades	Impacto negativo compatible	El presente ITS genera un impacto similar (negativo compatible) al que genera la Segunda MEIA (negativo compatible)
		Percepciones negativas	Temores de contaminación ambiental	No existe impacto	Temores de contaminación ambiental	Impacto negativo compatible	El presente ITS no genera un impacto, a diferencia de la Segunda MEIA (negativo compatible).



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Etapa	Componente del ITS	Factor	Impactos ambientales potenciales identificados en el ITS		Impactos ambientales potenciales identificados el IGA aprobado (MEIA-d)		Cambio(*)
			Impacto ambiental y social	Nivel de importancia	Impacto ambiental y social	Nivel de importancia o significancia	
Operación y mantenimiento	Operación del hangar (Plataforma CML)	Aire	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo compatible	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo compatible) al que genera la Segunda MEIA-d (negativo moderado)
		Ruido Ambiental	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo moderado	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto similar (negativo moderado) al que genera la Segunda MEIA-d (negativo moderado)
		Empleo y actividades económicas	Incremento del ingreso familiar	Impacto positivo reducido	Incremento del ingreso familiar	Impacto positivo reducido	El presente ITS genera un impacto similar (positivo compatible) al que genera la Segunda MEIA (positivo compatible)
		Percepciones negativas	Temores de contaminación ambiental	No existe impacto	Temores de contaminación ambiental	Impacto negativo compatible	El presente ITS no genera un impacto, a diferencia de la Segunda MEIA (negativo compatible).
Cierre definitivo	Cierre del hangar (Plataforma CML)	Aire	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo Compatible (**)	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo Compatible	El presente ITS genera un impacto similar (negativo compatible) al que genera la Segunda MEIA-d (negativo compatible)
		Ruido Ambiental	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo compatible	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo compatible) al que genera la Segunda MEIA-d (negativo moderado)
		Empleo y actividades económicas	Incremento del ingreso familiar	Impacto positivo reducido	Incremento del ingreso familiar	Impacto positivo reducido	El presente ITS genera un impacto similar (positivo compatible) al que genera la Segunda MEIA (positivo compatible)
		Tránsito vehicular	Alteración del tránsito vehicular	No existe impacto	Alteración del tránsito vehicular	Impacto negativo compatible	El presente ITS no genera un impacto, a diferencia de la Segunda MEIA (negativo compatible)

(\*) Entiéndase como la variación o importancia del impacto ambiental relacionado a la comparación entre los impactos ambientales del IGA aprobado y los previstos en el ITS

(\*\*) El Titular señaló el término compatible, toda vez que permita su comparación con la jerarquía del IGA aprobado (Segunda MEIA del AIJC) donde señala que los impactos con valores de importancia inferiores a 25 son denominados compatibles.

Fuente: Tabla 3.6.2.1. "Matriz de comparación de resumen del nivel de importancia: ITS vs IGA aprobado (Segunda MEIA-d)" (folio 595) de la DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"

Cabe precisar que, los niveles de ruido producto de las actividades de construcción del ITS, se enmascaran dentro de los niveles de ruido propios de la ampliación del AIJC (Segunda MEIA-d); de acuerdo al análisis presentado en el subtítulo "Ruido Ambiental" (folio 563 a 576) del ITS. Asimismo, los niveles de ruido medidos a partir de los 255 metros desde la fuente de generación, no supera el ECA para ruido del presente proyecto; siendo que el receptor sensible más cercano al proyecto se encuentra a 1,07 km (Asentamiento Humano Juan Pablo II); por lo que, el nivel de ruido tiende a disminuir.

Por otro lado, de la revisión del cuadro precedente, se verifica que los impactos negativos previstos en el ITS serán del tipo "No significativo"; la significancia o nivel de importancia de los impactos ambientales identificados en el ITS no sobrepasan a los impactos ambientales del IGA aprobado.

## 2.8 Estrategia de Manejo Ambiental<sup>36</sup>

Mediante documentación complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024 (folio 596), el Titular indicó que en el IGA aprobado se propuso un conjunto de programas necesarios para prevenir, controlar y mitigar los impactos identificados; y, en vista de que las actividades propuestas en el presente ITS son similares, no existiendo variaciones significativas, concluyó 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.

### 2.8.1 Plan de Manejo Ambiental

Mediante información complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024, el Titular presentó los programas, y medidas de manejo ambiental específicos para mitigar, prevenir y/o corregir los impactos ambientales que podrían ocasionar las actividades propuestas en el ITS durante la etapa de construcción, operación y cierre constructivo del proyecto en la Tabla 3.7.1.1. A continuación, se presenta un resumen de dichas medidas:

#### a. Programa de control de emisiones y ruido

- LAP exigirá a los contratistas que todos los vehículos, máquinas y equipos sean sometidos a las revisiones y mantenimientos mecánicos necesarios y que todos cuenten con sus permisos de circulación vigentes. Asimismo, los vehículos deberán cumplir con los LMP de la norma vigente y con lo establecido en el D.S. N°007 2002-MTC.
- LAP exigirá a los contratistas que todos los vehículos, máquinas y equipos sean sometidos a las revisiones y mantenimientos mecánicos necesarios a fin de atenuar el ruido generado por un equipo en malas condiciones.
- Está prohibida la quema de cualquier tipo de material sean comunes, peligrosos y/o industrial.
- Restringirá el movimiento innecesario de maquinaria pesada y vehículos a los sectores de trabajo, así como el uso de rutas y caminos previstos para evitar la generación de polvo.

<sup>36</sup> Documentación Complementaria DC-3 del trámite T-ITS-00091-2024, el Titular presentó el Ítem 3.9 "Estrategia de Manejo Ambiental" (folio 597-599), que contiene todas las medidas establecidas por el Titular.

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"*  
*"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

- LAP exigirá a los contratistas que todos los vehículos, máquinas y equipos sean sometidos a las revisiones y mantenimientos mecánicos necesarios y que todos cuenten con sus permisos de circulación vigentes.
- Evitará el uso de las bocinas en los camiones de transporte de materiales y maquinarias, salvo para casos de emergencia o prevención de accidentes. Para ello, se establecerá el empleo de códigos de señales lumínicas y visuales (carteles y paletas indicativas) en las áreas de mayor afluencia vehicular con la finalidad de no generar ruidos molestos.
- Colocará barreras entre la fuente y el receptor, y protegiendo al receptor (uso de tapones).
- Se realizarán los trabajos de construcción acorde a los horarios que se establezcan en los permisos otorgados por la municipalidad.

#### **b. Programa de protección y manejo de recursos naturales**

- Las obras a realizar para la preparación del terreno de las diferentes instalaciones, en especial las que impliquen la excavación de material, serán planificadas y coordinadas con el personal de campo a fin de reducir las áreas a intervenir.
- Se realizará el humedecimiento de las vías, con la finalidad de reducir la generación de polvo.
- En caso de ocurrir algún incidente de derrame de sustancias sobre el suelo, se procederá a retirar inmediatamente la fuente de contaminación, posteriormente, el suelo alterado será retirado.

#### **c. Programa de manejo de áreas auxiliares del Proyecto**

- Los pasillos y áreas circundantes de los talleres se mantendrán libres evitando la acumulación de grasas o aceites en los pisos; asimismo, se deberá conservar el orden y la limpieza en todo momento.
- El almacén se ubicará en áreas apropiadas y convenientes para almacenar los materiales (herramientas, productos, equipos, entre otros).
- Las zonas destinadas a oficinas contarán con adecuada ventilación e iluminación, acorde con las tareas que se desarrollen en las mismas.

#### **d. Programa de manejo de sustancias químicas**

- Todos los envases deben estar rotulados con HMIS (Hazardous Materials Identification System) y cerrados en envases originales. Cuando exista transferencia de productos peligrosos de su envase original a otros recipientes, a estos últimos se les debe colocar también el HMIS y no utilice frascos o envases de bebidas o alimentos para almacenar productos químicos.
- El personal responsable del transporte o traslado de materiales peligrosos deberá estar capacitado en el tema y provisto de todos los EPPs necesarios y tener la capacidad de atender un derrame.
- Cualquier material que durante su manipulación haya adquirido alguna de las características señaladas que lo conviertan en material peligroso (MATPEL), así como productos químicos con fecha de vencimiento caducada o que hayan perdido capacidad para ser empleadas debido a la

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

alteración de sus características fisicoquímicas, deben ser considerados como residuos peligrosos y dispuestos como tales.

## 2.8.2 Medidas de manejo del Medio Social

Las medidas para el manejo del medio social en las etapas de construcción y cierre están relacionadas al "Incremento del ingreso familiar" y "Altas expectativas de contrataciones y oportunidades", están desarrolladas en el Plan de Gestión Social – Programa de Relaciones Comunitarias con los siguientes subprogramas:

- Subprograma de contratación de mano de obra.
- Subprograma de adquisición de bienes y servicios.

Para la atención de medidas en el medio socioeconómico se proponen:

- Subprograma de participación ciudadana y comunicaciones.
- Subprograma formación de micro y pequeña empresa.

## 2.8.3 Plan de Minimización y Manejo de residuos sólidos, líquidos y efluentes

Mediante Documentación Complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024, el Titular presentó el Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos, Líquidos y Efluentes, el cual fue aprobado en la Segunda MEIA-d AIJC y actualizado a las actividades descritas del presente ITS, en concordancia con la Resolución Ministerial N° 089-2023-MINAM, que aprueba el "Contenido Mínimo del Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos No Municipales"; el cual describe los lineamientos para identificación, recolección, segregación, transporte y disposición final de los residuos, considerando según su aplicabilidad, las opciones de reúso, reciclaje, recuperación o tratamiento.

## 2.9 Plan de Gestión Social

El Plan de Gestión Social (PGS) se mantiene con lo declarado en la Segunda MEIA aprobada (Knight Piésold 2022c). Por lo tanto, de todos los programas presentados en el PGS aprobado en la Segunda MEIA-d, los relacionados con los impactos que derivan de los cambios propuestos en el presente ITS son el Programa de Relaciones Comunitarias (Subprograma de contratación de mano de obra local, Subprograma de Adquisición de Bienes y Servicios y Subprograma de participación ciudadana y comunicaciones) y el Programa de Aporte al Desarrollo Social (Subprograma Formación en Micro y Pequeña Empresa).

**Programa de Relaciones Comunitarias:** garantiza la relación armoniosa con las poblaciones y grupos de interés y a todos aquellos grupos cuyos de interés que podrían verse afectados o beneficiados directa o indirectamente por el desarrollo de las actividades del Proyecto, y que, a su vez, tienen la capacidad de afectar directa o indirectamente el desarrollo de las actividades del Proyecto.

**Subprograma de contratación de mano de obra local,** tiene como objetivo establecer los lineamientos necesarios para la búsqueda, evaluación, selección y contratación de mano de obra calificada y no calificada durante las etapas de

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"*  
*"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

construcción y operación. La contratación de mano de obra local que cumpla con los requisitos establecidos en la descripción de puesto y las normas laborales peruanas vigentes.

**Subprograma de Adquisición de Bienes y Servicios**, el subprograma de adquisición de bienes y servicios será implementado durante las etapas de construcción y de operación, tiene como objetivo la adquisición de bienes y/o servicios de manera eficiente, priorizando los proveedores de las localidades del AID que reúnan los requisitos de calidad, precio y que cumplan el código de conducta y requerimientos legales de los solicitantes. Para ello, LAP priorizará a proveedores de bienes y servicios que, cumpliendo con los requerimientos de calidad y precio, residan en las localidades del AID del proyecto.

**Programa de Relaciones Comunitarias:**

**Subprograma de Participación Ciudadana y Comunicaciones**, este subprograma tiene como objetivo establecer mecanismos que permitan la participación ciudadana de los grupos de interés y establecer canales de comunicación durante las etapas de construcción y cierre de obra (construcción del hangar - Plataforma CML); habilitación, operación y cierre del campamento propuesto para este hangar), a fin de fortalecer el diálogo y mantener informada a los representantes del AISD sobre los temas relevantes.

**Programa de Aporte al Desarrollo Social**

**Subprograma Formación en Micro y Pequeña Empresa**, promoción de cursos de formación virtual en micro y pequeña empresa, estarán dirigidos a mejorar las capacidades de 350 participantes anualmente de las localidades del AISD en el marco de la Segunda MEIA-d. Los ejes de intervención son la capacitación y la asesoría para los micro y pequeños empresarios. En síntesis, durante las etapas de construcción y cierre.

**2.10 Plan de Vigilancia Ambiental**

Mediante Documentación Complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024, el Titular estableció los parámetros para el seguimiento de la calidad de aire y niveles de ruido, que fueron determinados considerando las condiciones de la zona evaluada, lo cual se presenta en el siguiente Cuadro:

**Cuadro N° 20. Programa de monitoreo ambiental propuesto por componente en el marco del ITS**

Componente Ambiental	Parámetros	Estación	Coordenadas UTM (WGS 84, Zona 18S)		Frecuencia	Normativa de comparación
			Este (m)	Norte (m)		
Aire(*)	PM <sub>10</sub> , PM <sub>2.5</sub> , CO, NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , Pb en PM <sub>10</sub>	AIR-2	269 450	8 672 296	<b>Construcción y Cierre de Obra:</b> Trimestral <b>Operación y Mantenimiento:</b> Semestral	ECA para aire (D.S. N° 003-2017-MINAM)

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"  
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

Componente Ambiental	Parámetros	Estación	Coordenadas UTM (WGS 84, Zona 18S)		Frecuencia	Normativa de comparación
			Este (m)	Norte (m)		
		AIR-7	270 175	8 667 939	<b>Cierre Definitivo:</b> Semestral	
Ruido	Nivel de presión sonora continuo equivalente (Leq), expresado en decibeles (dB) – Diurno y nocturno -Zona de aplicación Residencial y de Protección Especial, durante 24 horas	RA-4	269 450	8 672 296	<b>Construcción y Cierre de Obra:</b> Trimestral <b>Operación y Mantenimiento:</b> Semestral <b>Cierre Definitivo:</b> Semestral	ECA para Ruido (D.S. N° 085-2003-PCM) Para el caso de las estaciones RA-4, R-21 y R-22 se aplicará una zonificación residencial; mientras que en la estación RA-18 una zonificación de protección especial.
		RA-18	270 555	8 670 058		
		R-21	267 454	8 671 423		
		R-22	268 215	8 669 711		

Fuente: Tabla 3.13.1. "Programa de Monitoreo ambiental del AIJC aprobado en la Segunda MEIA" (DC-3, folio 615)

Nota:

(\*) El Titular señaló que para el monitoreo de calidad de aire considerará el Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad del Aire, el cual fue aprobado mediante D.S. N° 010-2019-MINAM, cuya frecuencia mínima por muestra o registro establecida será de acuerdo con la Tabla 4. "Requisitos de frecuencia y periodos para el monitoreo de áreas asociadas a actividades extractivas, productivas y de servicios (por estación de monitoreo en cada campaña)

## 2.11 Programa de contingencias

Mediante Documentación Complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024, el Titular identificó los siguientes Procedimientos:

- Procedimiento de respuesta en caso de derrames de sustancias peligrosas, incendios y explosiones.
- Procedimiento de acción de respuesta en caso de derrames de sustancias peligrosas.
- Procedimiento de acción de respuesta en caso de sismo y tsunami para el área de influencia directa.

## 2.12 Plan de cierre

El Titular señaló mediante DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024, que el plan de cierre de obra tiene por objetivo establecer las medidas ambientales para el cierre de las áreas ocupadas por las instalaciones empleadas para la construcción de la ampliación del AIJC, lo cual involucra la desmovilización de personal y equipos, demoliciones y desmantelamiento de estructura prefabricadas, y limpieza y reconfiguración del terreno, de modo que se garantice su restauración procurando alcanzar las condiciones previas a su implementación.

Es preciso mencionar que las actividades que se realizarán como parte del cierre de los cambios propuestos no modifica a las actividades de cierre planteadas en la Segunda MEIA-d, las cuales consisten en:

- Desconexión de instalaciones de servicio (sistema de alcantarillado, agua potable y redes eléctricas).
- Desmontaje electromecánico.
- Demolición de edificaciones.

- Limpieza y reconfiguración del terreno.

## 2.13 Presupuesto y Cronograma de las Medidas de Manejo Ambiental

Mediante Documentación Complementaria DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024, el Titular precisó el presupuesto<sup>37</sup> correspondiente a la etapa de Construcción y Cierre de Obra por un monto de S/. 11 702 374.84, para la etapa de Operación y Mantenimiento por un monto de S/. 29 853 306.62, y para la etapa de Cierre Definitiva de S/. 216 740. Asimismo, incluyó un cronograma de la implementación (etapa de Construcción y Cierre de Obra) de la EMA correspondiente a ocho (08) meses.

### III. SUBSANACIÓN DE LAS OBSERVACIONES FORMULADAS AL ITS

Luego del análisis y de la revisión de la documentación presentada por el Titular, a través de la Documentación Complementaria DC-2 y DC-3 del Trámite T-ITS-00091-2024; de fechas 31 de mayo y 11 de junio de 2024, respectivamente; se concluye que las diecisiete (17) observaciones formuladas por la DEIN Senace descritas en el Anexo N° 01 del Informe N° 00485-2024-SENACE-PE/DEIN, de fecha 14 de mayo de 2024, han sido subsanadas en su totalidad, tal como se detalla en el Anexo N° 01 del presente informe.

### IV. CONCLUSIONES

Por lo expuesto, los suscritos concluimos lo siguiente:

- 4.1** De acuerdo con la evaluación realizada, se advierte que las diecisiete (17) observaciones descritas en el Informe N° 00485-2024-SENACE-PE/DEIN y remitidas al Titular mediante Auto Directoral N° 00157-2024-SENACE-PE/DEIN, de fecha 14 de mayo de 2024, han sido subsanadas, tal y como se detalla en el Anexo N° 01 del presente informe.
- 4.2** Se prevé que la realización de las modificaciones planteadas a través del *"Informe Técnico Sustentatorio para la modificación del hangar este"*, implican la generación de impactos ambientales negativos no significativos, las mismas que cuentan con las medidas de manejo ambiental para su prevención, control y mitigación adecuados; por lo que, corresponde otorgar su **Conformidad**.
- 4.3** El ITS deberá ejecutarse de acuerdo con los términos y condiciones previstos en el expediente presentado; así como, en el presente informe y en la resolución a emitirse; asimismo, se debe incluir en la próxima actualización del estudio ambiental correspondiente al Proyecto, conforme lo indicado en el artículo 19 del RPAST.
- 4.4** De acuerdo con el artículo 17 del RPAST, para el inicio de ejecución de las obras comprendidas en la certificación ambiental, el Titular del proyecto deberá contar, además de la certificación ambiental, con las licencias, permisos y demás autorizaciones administrativas que corresponda, según las características del

<sup>37</sup> Resulta necesario precisar que, el presupuesto final lo establece el Titular en acuerdo con el Concedente, y el monto indicado en el presente informe representa un monto referencial



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín  
y Ayacucho"*

proyecto. Asimismo, debe acreditar el derecho que le permite intervenir el área superficial, cumpliendo las formalidades que prevé el marco normativo vigente.

## V. RECOMENDACIONES

- 5.1 Emitir la Resolución Directoral correspondiente, con sustento en el presente informe.
- 5.2 Notificar el presente Informe y la Resolución Directoral a emitirse a Lima Airport Partners S.R.L, para conocimiento y fines correspondientes.
- 5.3 Remitir copia del expediente completo, en formato digital, a la Dirección General de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y a la Subdirección de Registros Ambientales de la Dirección de Gestión Estratégica en Evaluación Ambiental del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles, para conocimiento y fines correspondientes.
- 5.4 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.

## VI. CONFLICTO DE INTERÉS

- 6.1 Los profesionales que suscriben y dan conformidad al presente informe, declaran evitar cualquier tipo de conflicto de interés (real, potencial y aparente) que deslegitime el ejercicio de la función pública, así como no tener intereses particulares que represente conflicto de interés con relación a las funciones asignadas.
- 6.2 Asimismo, señalan que no tienen cónyuge, convivientes o parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad que presten servicios o laboren: (i) en la persona jurídica encargada de elaborar o absolver observaciones del instrumento de gestión ambiental, y/o (ii) en la persona jurídica que sometió a evaluación el instrumento de gestión ambiental, y/o (iii) como consultores encargados de la elaboración o absolución de observaciones del instrumento de gestión ambiental y/o (iv) como persona natural que sometió a evaluación el instrumento de gestión ambiental.

Atentamente,

**Eva del Rosario Mori Briones**  
Líder de Proyecto  
Senace

**Emperatriz Aranibar Pareja**  
Especialista en Sistemas de  
Información Geográfica I  
Senace

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"*  
*"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"*

Nómina de Especialistas<sup>38</sup>

**José Anibal Torres Lara**  
Especialista en Ingeniería del GTE Descripción de  
Proyecto – Nivel II  
Senace

**Walter Jonathan Gutierrez Champac**  
Especialista Ambiental del GTE Físico – Nivel II  
Senace

**Marlene Elsa Camacho Dávila**  
Profesional Titulada en Biología – Nivel II  
Senace

**Ada Gabriela Victorero Cuya**  
Especialista Social del GTE Social – Nivel II  
Senace

**Crizia María Pizarro Breña**  
Especialista Legal del GTE Legal Nivel II  
Senace

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

**Rubén Ernesto Chang Oshita**  
Director de Evaluación Ambiental para  
Proyectos de Infraestructura  
Senace

<sup>38</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.



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

### Anexo N° 01

#### Matriz de subsanación de observaciones del “Informe Técnico Sustentatorio para la modificación del hangar este”, presentado por Lima Airport Partners S.R.L.

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
<b>DATOS GENERALES</b>					
1.	<p>Ítem 1.5.3 “Supuestos de presentación del ITS” (Págs. 6-8)</p> <p>ítem 1.5.2.2 “Habilitación de un campamento para el hangar (Plataforma CML) en la zona Lado Aire” (Pág. 6)</p> <p>Ítem 3.2 “Justificación del Proyecto a modificar” (Págs. 3-4)</p>	<p><b>Supuestos de aplicación del ITS</b></p> <p>En el ítem 1.5.3 “Supuestos de presentación del ITS” (Págs. 6-8 del Capítulo 1), precisó que las modificaciones planteadas son: i) Modificación del componente Hangar N° 2 Este, para la implementación de un (01) hangar denominado “hangar (Plataforma CML)”; y, ii) Adición de un (01) campamento denominado “Campamento del hangar (Plataforma CML)”. Además, precisó que estos cambios cumplen con los criterios establecidos en el artículo 20 del Decreto Supremo N° 004-2017; lo cual es concordante a lo descrito en la casilla “Supuesto normativo sectorial del ITS” de la Tabla 3.2.1 “Justificación general de las modificaciones propuestas en el presente ITS” del ítem 3.2 “Justificación del Proyecto a modificar” (Págs. 3-4 del Capítulo 3). Sin embargo, omitió especificar a cuál se los supuestos<sup>39</sup> establecidos en el artículo 20 del Decreto Supremo N° 004-2017 aplican las modificaciones propuestas.</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. Especificar en el ítem “1.5.3 “Supuestos de presentación del ITS”, así como en la Tabla 3.2.1 “Justificación general de las modificaciones propuestas en el presente ITS” del ítem 3.2 “Justificación del Proyecto a modificar”, en cuál de los supuestos establecidos en el artículo 20 del Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, se sustenta la propuesta de “modificación” del hangar aprobado en la Segunda MEIA-d, denominado “hangar (Plataforma CML)”.</p> <p>b. Precisar en el ítem 1.5.2.2 “Habilitación de un campamento para el hangar (Plataforma CML) en la zona Lado Aire”, así como en el ítem “1.5.3 “Supuestos de presentación del ITS”, que el campamento propuesto incorporará una instalación auxiliar al componente “oficina/patio de</p>	<p>Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:</p> <p>a. En el ítem 1.5.3 “Supuestos de presentación del ITS” (Pág. 1-6 del Capítulo 1 incluido en la DC-2.), especificó, que según lo precisado en el artículo 20 del D.S. N° 004-2017-MTC, los componentes propuestos en este ITS corresponden al supuesto de modificación de un Proyecto, que cuenta con certificación ambiental y que generará impactos ambientales no significativos.</p> <p>Por otro lado, en la Tabla 3.2.1 “Justificación general de las modificaciones propuestas en el presente ITS” del ítem 3.2 “Justificación del Proyecto a modificar” (Pág. 3-3, 3-4 del Capítulo 3 incluido en la DC-2), señaló para los componentes: “Adición de nuevos hangares” y “Área de oficinas/patio de máquinas/ talleres/</p>	Absuelta

39

Los supuestos del artículo 20 del Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, son:

- Ampliación de proyecto de inversión o actividad en curso del Sector Transportes, que cuenta con certificación ambiental y que genera impactos ambientales no significativos.
- Modificación de un Proyecto o Actividad que cuenta con certificación ambiental y que genera impactos ambientales no significativos.
- Mejora tecnológica en los procesos de operación y que genera impactos ambientales no significativos.



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>Asimismo, para la adición del "Campamento del hangar (Plataforma CML)" precisó que cumple con lo establecido en el supuesto a) del artículo 2 de la Resolución Ministerial N° 036-2020-MTC/01.02. Sin embargo, en el segundo párrafo del ítem 1.5.2.2 "Habilitación de un campamento para el hangar (Plataforma CML) en la zona Lado Aire" (Pág. 6 del Capítulo 1), precisó que el hangar (Plataforma CML) pertenece a las instalaciones auxiliares que fueron adicionadas en la Segunda MEIA.</p> <p>En tal sentido, no queda claro si se trata de la implementación de un campamento nuevo o reubicación de un campamento aprobado.</p>	<p>máquinas/talleres/almacenes" que fue aprobada en la Segunda MEIA-d.</p>	<p>almacenes (Campamentos), que la modificación propuesta no se encuentra en los supuestos del Art. 2 de la RM N° 036-2020, sin embargo, cumple lo precisado en el Art. 20 del D.S. N° 004-2017-MTC, donde se establece que el o los componentes propuestos pertenecen a una modificación de un Proyecto que cuenta con certificación ambiental y que generaran impactos ambientales no significativos.</p> <p>b. En el ítem 1.5.2.2 "Habilitación de un campamento para el hangar (Plataforma CML) en la zona Lado Aire" (Pág. 1-6 del Capítulo 1 incluido en la DC-2), precisó, que se incorporará como instalación auxiliar al componente "Oficinas/Patio de Máquinas/Talleres/Almacenes (Campamentos)" aprobados en la segunda MEIA-d.</p> <p>Así mismo en el ítem "1.5.3 "Supuestos de presentación del ITS" (Pág. 1-8 del Capítulo 1 incluido en la DC-2), señaló que se incorporará, como una instalación auxiliar al componente "Oficinas/Patio de Máquinas/Talleres/Almacenes (Campamentos)" aprobado en la Segunda MEIA-d.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
<b>DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO</b>					
<b>Etapa de Uso del Campamento para el hangar (Plataforma CML)</b>					
2.	<p>Ítem 3.2 "Justificación del Proyecto a modificar" (Págs. 3-4)</p> <p>Ítem 1.5 "Datos generales del ITS" (Pág. 3)</p> <p>Ítem 1.5.2 "Tipo de proyecto" (Pág.5)</p>	<p>En el ítem 3.2 "Justificación del Proyecto a modificar" (Págs. 1-2 del Capítulo 3), precisó en la casilla "Etapa de uso del componente o desarrollo de la actividad" de la Tabla 3.2.1 "Justificación general de las modificaciones propuestas en el presente ITS" que la habilitación del campamento para el hangar (Plataforma CML) se realizará durante las etapas "Construcción, operación y cierre de obra"; sin embargo, en los ítems 1.5 "Datos generales del ITS" (Pág. 3 del Capítulo 1) y 1.5.2 "Tipo de Proyecto" (Pág. 5 del Capítulo 1), precisó que el campamento será empleado como instalación auxiliar para atender las necesidades del personal dedicado a los trabajos para la implementación del hangar (plataforma CML). En este sentido, no queda claro si el campamento propuesto funcionará durante la etapa de operación del hangar (Plataforma CML).</p>	<p>Se requiere al Titular precisar en la casilla "Etapa de uso del componente o desarrollo de la actividad" de la Tabla 3.2.1 "Justificación general de las modificaciones propuestas en el presente ITS" del ítem 3.2 "Justificación del Proyecto a modificar", las etapas en las que se va a hacer uso del campamento para el hangar (Plataforma CML).</p>	<p>Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:</p> <p>En la casilla "Etapa de uso del componente o desarrollo de la actividad" de la Tabla 3.2.1 "Justificación general de las modificaciones propuestas en el presente ITS" del ítem 3.2 "Justificación del Proyecto a modificar" (Pág. 3-4 del Capítulo 3 incluido en la DC-2), se precisó que el uso del componente o desarrollo de la actividad se hará en la habitación y operación del campamento y cierre de obra.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	Absuelta
<b>Modificaciones en el diseño aprobado y el propuesto</b>					
3.	<p>Ítem 3.3 "Descripción de las actividades y componentes a Modificar"</p>	<p>En la Tabla 3.3.1.1 "Modificaciones entre el diseño aprobado y el propuesto" del sub ítem 3.3.1.2 "Descripción de las modificaciones" (Págs. 8-9 del Capítulo 3), precisó un comparativo entre las áreas, actividades, suministro eléctrico, abastecimiento de agua, aguas residuales domésticos y efluentes de hangar aprobado y el propuesto mediante el presente ITS. Sin embargo:</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. Incluir en la Tabla 3.3.1.1 "Modificaciones entre el diseño aprobado y el propuesto", la descripción de las características y áreas de distribución interna de los hangares (aprobado y propuesto).</p> <p>b. Incluir en la Tabla 3.3.1.1 "Modificaciones entre el diseño</p>	<p>Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:</p> <p>a. En la Tabla 3.3.1.1 "Modificaciones entre el diseño aprobado y el propuesto" (Pág. 3-8 del Capítulo 3 incluido en la DC-2), describió la distribución interna del hangar Este con un área aproximada de 2,04 ha como diseño aprobado. Por otro lado, señaló el área actual en la modificación propuesta como 6,64 ha y</p>	Absuelta



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"

"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
	(Págs. 5-10) sub ítem 3.3.1.2 "Descripción de las modificaciones" (Págs. 8-9) sub ítem 3.3.1.2 "Descripción de las modificaciones" (Pág. 10) sub ítem 3.3.1.3 "Descripción de las actividades" (Pág. 25) sub ítem 3.3.1.4 "Aspectos y recursos del Proyecto" (Págs. 52-59)	a. Omitió precisar las características y áreas de distribución interna de los hangares (aprobado y propuesto). b. Omitió precisar cómo se realizará el abastecimiento de energía para la etapa constructiva de los hangares (aprobado y propuesto). c. Omitió precisar los residuos sólidos no municipales peligrosos y no peligrosos que se generarán en los hangares (aprobado y propuesto).	<i>aprobado y el propuesto</i> ", cómo se realizará el abastecimiento de energía para la etapa constructiva de los hangares (aprobado y propuesto). c. Incluir en la Tabla 3.3.1.1 " <i>Modificaciones entre el diseño aprobado y el propuesto</i> ", la precisión sobre los residuos sólidos no municipales peligrosos y no peligrosos que se generarán en los hangares (aprobado y propuesto).	se describió las siguientes instalaciones: almacén de avanzada, almacén de residuos, oficinas LATAM, oficinas terceras, nueva subestación eléctrica, plataforma este y oeste, calle de rodaje en plataforma, calle de rodaje de salida, zona GSE Oeste, depósito de agua RCI y bombeo de agua RCI. b. En la Tabla 3.3.1.1 " <i>Modificaciones entre el diseño aprobado y el propuesto</i> " (Pág. 3-8, 3-9 y 3-10, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), precisó en el diseño aprobado en la Segunda MEIA que durante la etapa de construcción se ha previsto el uso de la subestación 1273; además incluyó, en la modificación propuesta para la etapa constructiva que el suministro de energía será mediante grupo electrógeno. c. En la Tabla 3.3.1.1 " <i>Modificaciones entre el diseño aprobado y el propuesto</i> " (Pág. 3-8, 3-9 y 3-10, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), precisó, que los residuos sólidos considerados en la Segunda MEIA-d están compuestos por residuos no peligrosos, peligros, metálicos y sólidos domésticos. Por otro lado, en la modificación propuesta se incluyeron residuos no peligrosos, peligrosos <sup>40</sup> , metálicos y residuos orgánicos.  Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.	

<sup>40</sup> Residuos peligrosos: aceite mineral, baterías y RAEE, chatarra contaminada, combustible en desuso, fluorescentes y luminarias, grasa de mantenimiento, líquido misceláneo, llantas, producto químico en desuso, solventes, tierra conminada con hidrocarburo, trampa de grasa.



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
4.		<b>Oferta y demanda de agua del hangar Este y del hangar (Plataforma CML)</b>			
		<p>En la Tabla 3.3.1.2 "Resumen comparativo de la oferta y demanda de agua del hangar Este y del hangar (Plataforma CML)" del sub ítem 3.3.1.2 "Descripción de las modificaciones" (Pág. 10 del Capítulo 3), precisó un comparativo entre las oferta y demanda mensual para las etapas de construcción y operación del hangar aprobado y su modificación a través del presente ITS. Al respecto, en relación al hangar (Plataforma CML) propuso como fuente de abastecimiento "Proveedores externos (cisternas)". Sin embargo, omitió precisar que el proveedor externo contará con las autorizaciones correspondientes para la comercialización del agua.</p>	<p>Se requiere al Titular incluir en la Tabla 3.3.1.2 "Resumen comparativo de la oferta y demanda de agua del hangar Este y del hangar (Plataforma CML)", que el proveedor externo de agua para las etapas de construcción y operación contará con las autorizaciones correspondientes para la comercialización de este recurso.</p>	<p>Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:</p> <p>En la Tabla 3.3.1.2 "Resumen comparativo de la oferta y demanda de agua del hangar Este y del hangar (Plataforma CML)" (Pág. 3-11 del Capítulo 3 incluido en la DC-2), incluyó una nota al final de la tabla donde precisó, que el proveedor externo para el abastecimiento de agua, durante las etapas de construcción y operación, contará con las autorizaciones respectivas para la comercialización de este recurso.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	Absuelta
5.		<b>Descripción de las actividades</b>			
		<p>En el subtítulo "Actividades preliminares" de la etapa de construcción del componente hangar (Plataforma CML) descrita en el sub ítem 3.3.1.3 "Descripción de las actividades" (Pág. 25 del Capítulo 3), precisó que realizará actividades de demolición y estimó que generará 1200 m<sup>3</sup> de escombros; sin embargo, omitió describir su manejo hasta su disposición final.</p> <p>En relación al subtítulo "Movimiento de tierras" de la etapa de construcción del componente hangar (Plataforma CML) descrita en el mismo sub ítem (Pág. 27), precisó que el relleno de zanjas utilizará 13</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. Describir en el subtítulo "Actividades preliminares" de la etapa de construcción del componente hangar (Plataforma CML), el manejo hasta la disposición final de los 1200 m<sup>3</sup> de escombros<sup>41</sup>.</p> <p>b. Precisar en el subtítulo "Movimiento de tierras" de la etapa de construcción del componente hangar (Plataforma CML), que el proveedor del material para el relleno de zanjas debe contar con la autorización correspondiente para la</p>	<p>Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:</p> <p>a. En el subtítulo "Actividades preliminares" de la etapa de construcción del componente hangar (Plataforma CML) (Pág. 3-26, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), describió, que los residuos de demolición o escombros, constituido por escombros, será transportado por una Empresa Operada de Residuos Sólidos (EO-RS), a un lugar de disposición final autorizado, ubicado fuera de la concesión AIJC.</p>	Absuelta

41

Su respuesta deberá estar acorde con el artículo 69 del D.S. N° 014-2017-MINAM.



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>600 m<sup>3</sup> de suelo seleccionado del terreno excavado; pero si éste no cumple con las especificaciones requeridas, deberá traerse del exterior. Sin embargo, omitió precisar que el proveedor de este material debe contar con la autorización correspondiente para la comercialización de este recurso o provenir de una cantera autorizada.</p> <p>Además, en relación al subtítulo "Operación del campamento del hangar "Plataforma CML)" (Pág. 39 del Capítulo 3), precisó que las aguas residuales domésticas serán derivadas a un tanque colector con una capacidad de 20 m<sup>3</sup>, para su posterior retiro por una EO-RS registrada en el MINAM; sin embargo, omitió precisar la frecuencia de recolección de estas aguas residuales domésticas por la EO-RS.</p>	<p>comercialización de este recurso o provenir de una cantera autorizada.</p> <p>c. Precisar en el subtítulo "Operación del campamento del hangar "Plataforma CML)", la frecuencia de recolección de las aguas residuales domésticas por la EO-RS.</p>	<p>b. En el subtítulo "Movimiento de tierras" de la etapa de construcción del componente hangar (Plataforma CML) (Pág. 3-29, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), precisó que el proveedor externo del material para relleno de zanja contará con la autorización correspondiente para comercializar el recurso o este deberá provenir de una cantera autorizada.</p> <p>c. En el subtítulo "Operación del campamento del hangar "Plataforma CML)" (Pág. 3-41, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), precisó que, durante la fase operativa del campamento, la frecuencia de recolección de efluentes mediante la EO-RS, será inter diaria.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	
6.		<p><b>Materiales e Insumos</b></p> <p>En la tabla 3.3.1.26 "Insumos materiales para el Hangar (Plataforma CML) y el campamento propuesto – Etapa de construcción" del sub ítem 3.3.1.4 "Aspectos y recursos del Proyecto" (Pág. 52 del Capítulo 3), estimó la cantidad de combustible que demandarán las diferentes actividades; sin embargo, omitió diferenciarlas entre diésel y gasolina.</p>	<p>Se requiere al Titular, estimar en la tabla 3.3.1.26 "Insumos materiales para el Hangar (Plataforma CML) y el campamento propuesto – Etapa de construcción", la cantidad de combustible según su tipo: diésel y gasolina.</p>	<p>Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:</p> <p>En la tabla 3.3.1.26" Insumos materiales para el Hangar (Plataforma CML) y el campamento propuesto – Etapa de construcción" (Pág. 3-54, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), estimó la cantidad de combustible por tipo: 4100 l de gasolina y 36 900 l de Diesel.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
7.	Ítem 3.3.1.4 "Aspectos y recursos del Proyecto"	En los subtítulos "Generación de residuos", "Generación de efluentes", "Emisiones atmosféricas", "Emisión de ruidos" y "Vibraciones" del sub ítem 3.3.1.4 "Aspectos y recursos del Proyecto" (Págs. 54-60 del Capítulo 3), omitió estimar el incremento y/o variación de los valores de residuos sólidos, efluentes emisiones, ruidos, vibraciones y radiaciones no ionizantes, producto de la modificación del hangar N° 2 o Este.	Se requiere al Titular, estimar en los subtítulos "Generación de residuos sólidos", "Generación de efluentes", "Emisiones atmosféricas", "Emisión de ruidos", "Vibraciones" y "Radiaciones no ionizantes" del sub ítem 3.3.1.4 "Aspectos y recursos del Proyecto", el incremento y/o variación en la estimación de los valores de los residuos sólidos, efluentes emisiones, ruidos y vibraciones, producto de la modificación del hangar N° 2 Este.	Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:  En el sub ítem 3.3.1.4 "Aspectos y recursos del Proyecto", Tabla 3.3.1.32 "Variación de la generación de residuos para las etapas de construcción y operación con respecto a lo aprobado en la Segunda MEIA" (Pág. 3-60, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), estimó la variación en la producción de residuos peligrosos y no peligrosos en las etapas de construcción y operación.  Por otro lado, en el sub ítem 3.3.1.4 "Aspectos y recursos del Proyecto" (Pág. 3-61, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), respecto a los efluentes, precisó que el tiempo establecido en este ITS, para la ejecución y cierre de obra será de ocho (8) meses en comparación a los veinte y seis (26) meses declarados en la Segunda MEIA, por lo tanto, aunque se observó mayor cantidad de mano de obra, se concluye que la propuesta no generará un incremento de efluentes. Para el caso de la etapa de operación y mantenimiento propuesto en este ITS, señaló que se tendrá un volumen de 10 m <sup>3</sup> /día, en comparación a los 4,32 m <sup>3</sup> /día, declarados en la Segunda MEIA-d.  Por otra parte, en la Tabla 3.6.1.30 "Resumen de emisiones atmosféricas" (Pág. 3-534, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), presentó la estimación de las emisiones y su correspondiente incremento respecto a lo declarado en la Segunda MEIA-d.	Absuelta



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
				<p>En el sub ítem 3.3.1.4 "Aspectos y recursos del Proyecto" (Pág. 3-62, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), estimó la potencia sonora en 128,7 dBA en la Segunda MEIA, mientras que la misma variable para la fase de construcción del hangar fue de 122,7 dba para este ITS. Para la etapa de operación y mantenimiento, estimó el valor de 107,3 dba en la Segunda MEIA-d y para este ITS declaró 126 dba.</p> <p>En el sub ítem 3.3.1.4 "Aspectos y recursos del Proyecto" (Pág. 3-63, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), estimó que el valor máximo de vibraciones declarados en la Segundo MEIA-d fue de 2,3 mm/s, para este ITS, el valor de esta variable fue de 5,3 mm/s.</p> <p>Por último, en el sub ítem 3.3.1.4 "Aspectos y recursos del Proyecto" (Pág. 3-63, del Capítulo 3 incluido en la DC-2), indicó que las actividades constructivas del Proyecto no generarán radiaciones no ionizantes importantes. Para el caso de la operación y mantenimiento la subestación eléctrica SE LATAM, generará radiaciones no ionizantes que se prevé se mantendrán por debajo de los estándares de calidad ambiental, además se incluyeron los resultados máximos y mínimos típicos para líneas de tensión de 220 kV y subestaciones eléctricas de 500 kV en la Tabla 3.3.1.35 "Valores de RNI registrados en la ciudad de Lima" basada en el informe "Evaluación de radiaciones no ionizantes producidos por los servicios de telecomunicaciones y redes eléctrica en Lima" elaborado por el MINAM en el 2014 .</p>	



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
				Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.	
<b>ASPECTO DEL MEDIO FÍSICO</b>					
8.	<p>Ítem 3.5.1 "Caracterización física"</p> <p>Ítem 3.5.1.2 "Calidad de aire, ruido y vibraciones" (folio 100 a 134)</p>	<p><b>Línea base de calidad de aire, ruido y vibraciones</b></p> <p>Se advierte al Titular:</p> <p>a. En el subtítulo "Calidad de aire" (folio 100 a 114) indicó que la caracterización fue realizada mediante la utilización de la información proveniente de la "Segunda MEIA del AIJC (Knight Piésold 2022c)"; además, precisó que las estaciones ECA-01, ECA-02, CA-02 y CA-03 son puntos de muestreo cercanos al proyecto de ITS (hangar y su campamento); sin embargo, dichas estaciones tienen información para el periodo 2010-2018 (CA-02 y CA-03) y 2017 (ECA-01 y ECA-02), las cuales exceden los cinco (05) años de antigüedad de la información, no siendo representativa para el área de intervención del proyecto del presente ITS, conforme lo establecido en el artículo 23 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transporte (Decreto Supremo N° 004-2017-MTC)<sup>42</sup>.</p> <p>b. En el subtítulo "Calidad de aire" (folio 100 a 114) presentó información para</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. En el subtítulo "Calidad de aire", complementar los resultados de calidad de aire para las estaciones de muestreo CA-02, CA-03, ECA-01 y ECA-02; mediante el uso de información reciente, con menos de cinco (05) años de antigüedad que justifique su representatividad para el área de intervención del proyecto de ITS; además, presentar los documentos sustentatorios de laboratorio<sup>45</sup> que respalden dichos resultados. Si de los resultados presentados se tiene valores que exceden el ECA para aire deberá justificar sus causas (sobre todo si guarda relación con las actividades actuales del Proyecto); teniendo que precisar si fue un evento puntual o si el ambiente tiene una superación continua del ECA para aire. Dicha información deberá ser considerada en la evaluación del impacto "Alteración de la calidad de aire" del ítem 3.6 "Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales". Caso contrario, utilizar otra fuente de</p>	<p>Mediante DC-3 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular presentó la siguiente información:</p> <p>a. En el subtítulo "Calidad de aire" (ítem 3.5.1.2, folio 104 a 119), reformuló la caracterización de la calidad del aire mediante el uso de la información correspondiente a las estaciones AIR-2 y AIR-7, del periodo 2019 a 2022. En cuanto a su representatividad espacial; las estaciones fueron utilizadas para la caracterización de la Segunda MEIA (Knight Piésold 2022c); y están ubicadas a sotavento (AIR-2) y barlovento (AIR-7) del hangar (Plataforma CML). Los documentos sustentatorios del laboratorio fue presentada en el Anexo C-2.1.1.1. Por otro lado, en el subtítulo "Análisis de las estaciones representativas" (folio 118) se verifican solo una (01) excedencia puntual (marzo de 2019) para el parámetro NO en AIR-2 (336,1 µg/m) y AIR-7 (317,3 µg/m); las cuales estarían asociadas a actividades vinculadas con el parque automotor, zonas urbanas y establecimientos de combustibles; por lo cual, la calidad de</p>	Absuelta

<sup>42</sup> El artículo 23 "Línea Base y Modificación y/o Ampliación de proyectos" del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transporte (Decreto Supremo N° 004-2017-MTC) indica que: "La información con la que se diseña la línea base ambiental y social de los estudios ambientales, no debe superar los cinco (05) años de antigüedad desde que fue registrada en campo; información registrada por más de cinco (05) años puede ser utilizada como data histórica precisando su respectiva referencia"

<sup>45</sup> Deberá adjuntar los resultados de análisis emitidos por el laboratorio, informes de ensayo, registro fotográfico, certificados de calibración de los equipos de monitoreo, certificado de acreditación del laboratorio (ante el INACAL), cadenas de custodia, reporte de QA/QC de los ensayos realizados y/o reporte de incidencias durante el desarrollo del monitoreo.



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>los parámetros PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, Pb en PM<sub>10</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, O<sub>3</sub>, H<sub>2</sub>S y C<sub>6</sub>H<sub>6</sub> (pág. 104); sin embargo, omitió realizar la caracterización para los parámetros cadmio, arsénico y cromo, en material particulado menor a diez micras (PM<sub>10</sub>), conforme lo establece el Decreto Supremo N° 011-2023-MINAM<sup>43</sup>.</p> <p>c. Mediante subtítulo "Ruido Ambiental" (folio 114 a 130) indicó como fuente de información a la "Segunda MEIA del AIJC (Knight Piésold 2022c)", señalando que utilizó los registros de ruido ambiental de las estaciones de muestreo RA-4 y RA-18 (periodo del 2014 a 2022), y las estaciones ECR-01, ECR-02, ECR-03 y ECR-04 (febrero 2017); por tratarse de puntos de muestreo cercanos a la zona de ubicación del hangar (plataforma CML) y su campamento". No obstante, la información presentada para las estaciones ECR-01, ECR-02, ECR-03 y ECR-04 exceden los cinco (05) años de antigüedad, no siendo representativa para el área de intervención del proyecto del ITS, conforme lo establecido en el artículo 23 del Reglamento de Protección Ambiental</p>	<p>información representativa que considere los alcances antes señalados.</p> <p>b. En el subtítulo "Calidad de aire" complementar la caracterización para los parámetros cadmio, arsénico y cromo, en material particulado menor a diez micras (PM<sub>10</sub>); considerando el periodo/frecuencia de muestreo establecida mediante la Tabla 4 del Protocolo Nacional de Monitoreo de Calidad Ambiental del Aire. De no presentar dicha información, deberá presentar una justificación técnica que sustente su omisión.</p> <p>c. En el subtítulo "Ruido Ambiental" complementar los resultados de los niveles de ruido para las estaciones de muestreo ECR-01, ECR-02, ECR-03 y ECR-04; mediante el uso de información reciente, con menos de cinco (05) años de antigüedad que justifique su representatividad para el área de intervención del proyecto de ITS; además, presentar los documentos sustentatorios de laboratorio<sup>46</sup> que respalden dichos resultados. Si de los resultados presentados se tiene valores que exceden el ECA para ruido deberá justificar sus causas (sobre todo si guarda relación con las actividades actuales del Proyecto); teniendo que</p>	<p>aire en el ambiente no tiene una superación ECA - aire. Cabe precisar, que dicha información fue utilizada para el análisis de impactos sobre la calidad del aire en el ítem 3.6 "Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales".</p> <p>b. En el subtítulo "Parámetro y métodos de medición" (folio 109) justificó la no caracterización de los parámetros cadmio, arsénico y cromo, en material particulado menor a diez micras (PM<sub>10</sub>); puesto que son parámetros que no están vinculados a las actividades del proyecto.</p> <p>c. En el subtítulo "Ruido Ambiental" (folio 119 a 135) reformuló la caracterización del ruido ambiental mediante el uso de la información correspondiente a las estaciones RA-4, RA-18, R-21 y R-22, del periodo 2014 a 2022. En cuanto a su representatividad espacial; las estaciones fueron utilizadas para la caracterización de la Segunda MEIA (Knight Piésold 2022c); y están distribuidas en dirección norte, sureste, suroeste y noroeste del hangar (Plataforma CML). La documentación sustentatoria de laboratorio fue presentada en el Anexo C-2.1.1.5. Por otro lado, en el subtítulo "Análisis de las estaciones representativas" (folio 134) se verifican excedencias continuas en todas</p>	

<sup>43</sup> El referido Anexo establece ECA de Aire de los parámetros cadmio, arsénico y cromo en material particulado menor a diez micras (PM<sub>10</sub>).

<sup>46</sup> Deberá adjuntar los resultados de análisis emitidos por el laboratorio, informes, registro fotográfico, certificados de calibración de los equipos de monitoreo, certificado de acreditación del laboratorio (ante el INACAL), reporte de QA/QC de los ensayos realizados y/o reporte de incidencias durante el desarrollo del monitoreo.



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>para el Sector Transporte (Decreto Supremo N° 004-2017-MTC)<sup>44</sup></p> <p>d. Presentó información de los niveles de ruido registrados en las estaciones RA-3, RA-7, R-20, R-21, R-22, R-23, R-24, R-25 (periodo 2014 al 2022). No obstante, omitió contextualizar la presentación de la referida información en el marco del ITS, indicando si en alguna de las estaciones se registran fuentes que incrementen los niveles de ruido y que podrían llegar al hangar, o si resultan de interés por considerar la ubicación de algún receptor sensible cercano.</p>	<p>precisar si fue un evento puntual o si el ambiente tiene una superación continua del ECA para ruido. Dicha información deberá ser considerando en la evaluación del impacto "Incremento de los niveles de ruido" del ítem 3.6 "Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales". Caso contrario, utilizar otra fuente de información representativa que considere los alcances antes señalados.</p> <p>d. Indicar si en las estaciones de muestreo RA-3, RA-7, R-20, R-21, R-22, R-23, R-24, R-25 existen fuentes aportantes que podrían incrementar los niveles de ruido en el hangar; asimismo, verificar si en dichas estaciones se ubica algún receptor sensible del ITS.</p>	<p>las estaciones; para horario diurno y nocturno; las cuales estarían asociadas a actividades vinculadas al sobrevuelo de aeronaves, tránsito de vehículos, circulación de personas, actividades comerciales e industriales. Cabe precisar, que dicha información fue utilizada para el análisis de impactos por el incremento de los niveles de ruido en el ítem 3.6 "Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales".</p> <p>d. Mediante Matriz de levantamiento de observaciones (DC-2, OBSERVACIÓN 8, pág. 7), declaró que las estaciones de muestreo RA-3, RA-7, R-20, R-21, R-22, R-23, R-24, R-25 no corresponden a fuentes aportantes que podrían incrementar los niveles de ruido en el hangar; asimismo, precisó que en dichas estaciones no se ubica algún receptor sensible del ITS. Adicionalmente, cabe indicar que el Titular refirió que la información de dichas estaciones corresponde a data histórica para el área de influencia del proyecto.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	

<sup>44</sup> El artículo 23 "Línea Base y Modificación y/o Ampliación de proyectos" del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transporte indica que: "La información con la que se diseña la línea base ambiental y social de los estudios ambientales, no debe superar los cinco (05) años de antigüedad desde que fue registrada en campo; información registrada por más de cinco (05) años puede ser utilizada como data histórica precisando su respectiva referencia"



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
<b>ASPECTOS DEL MEDIO BIOLÓGICO</b>					
9.	Ítem 3.5.2 "Caracterización biológica" (folio 236-304)	<b>Línea Base biológica</b>	Se requiere al Titular:	Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00091-2024, el Titular:	Absuelta
		<p>Se advierte que el Titular:</p> <p>a. En el ítem 3.5.2.1 Flora silvestre – Condiciones actuales indicó que esta unidad ha sido intervenida en su totalidad a través de actividades preparatorias para la etapa de construcción que culminaron en el 2020; sin embargo, no presentó evidencias fotográficas que sustenten lo indicado.</p> <p>b. Para la categorización de especies en estado de conservación, tanto de flora como de fauna de la información secundaria presentada<sup>47</sup>, consideró versiones desactualizadas de las referencias internacionales IUCN y CITES. Cabe precisar que las versiones actuales son: IUCN (2023-1) y CITES (enero-2023).</p> <p>c. Incluyó la caracterización del "paisaje" en la línea base del componente biológico. Al respecto, se indica que el elemento "paisaje" se encuentra vinculado a una mayor cantidad de componentes físicos.</p>	<p>a. Se requiere al Titular, determinar las condiciones actuales del área donde se implementará el Proyecto ITS, evidenciando si existe la presencia de las especies de flora y fauna silvestre reportadas en la Línea Base Biológica, para lo cual deberá presentar fotografías actuales donde se aprecie lo indicado.</p> <p>b. Actualizar la lista de especies en estado de conservación de flora y fauna en base a las referencias internacionales actualizadas de IUCN<sup>48</sup> y CITES<sup>49</sup>.</p> <p>c. Considerar la caracterización del paisaje dentro del componente físico</p>	<p>a. Presentó en el Anexo C-2.2.2.1, fotografías de las condiciones actuales del área donde se implementarán los componentes propuestos en el presente ITS, evidenciando que no existe presencia de flora y fauna silvestre.</p> <p>b. Actualizó la lista de especies en estado de conservación de flora y fauna con base en las referencias internacionales actualizadas.</p> <p>c. Señaló en la matriz de subsanación de observaciones que en el Primer ITS aprobado mediante(R.D. N° 00027-2023-SENACE-PE/DEIN, Segundo ITS aprobado mediante R.D. N° 00074-2023-SENACE-PE/DEIN y Tercer ITS aprobado mediante R.D. N° 00036-2024-SENACE-PE/DEIN de la Segunda MEIA, la caracterización del paisaje fue incluido dentro de la sección de la línea base biológica y aprobado de esa manera, por lo que a fin de mantener consistencia con los Instrumentos de Gestión Ambiental</p>	

<sup>47</sup> Segunda MEIA-d del AIJC aprobada mediante la R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN del 21 de octubre de 2022

<sup>48</sup> -Segundo Informe Técnico Sustentatorio de la Segunda Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (Knight Piésold 2023).  
-Línea de Base Socioeconómica y Cultural de la Segunda MEIA-d del AIJC (Knight Piésold 2022).

-Línea de Base Socioeconómica y Cultural de la Primera MEIA-d del AIJC (Walsh 2018).

<sup>49</sup> <https://checklist.cites.org/>



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho”

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
				(IGA) aprobados, se mantuvo la misma estructura.  Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.	
<b>ASPECTO DEL MEDIO SOCIAL</b>					
10.	Ítem 3.5.3.1 Metodología aplicable al medio socioeconómico y cultural	<p><b>Metodología aplicable al medio socioeconómico y cultural</b></p> <p>Se advierte que el Titular, consignó en el “<i>ítem 3.5.3.1 Metodología aplicable al medio socioeconómico y cultural</i>” información de fuentes secundarias<sup>50</sup>. Sin embargo, dicha información se encuentra desactualizada tal como se detalla a continuación:</p> <p>a. En el ítem 3.5.3.2 “<i>Área de estudio social general - caracterización social</i>”, tópico demografía (folio 323) declaró información con variación intercensal de los años 2007 y 2017, tomando como referencia de fuente informativa: INEI 2017.</p> <p>- En el tópico – “<i>Variación intercensal de la población por sexo</i>” – (folio 324) declaró información con variación intercensal de los años 2007 y 2017, tomando como referencia de fuente informativa: INEI 2017. Sin embargo, no presentó la variación respecto a la</p>	<p>Se requiere al Titular, presentar en el ítem 3.5.3.1 “<i>Metodología aplicable al medio socioeconómico y cultural</i>” la información social mediante el uso de fuentes secundarias fidedignas no mayores a cinco (5) años de antigüedad, y procedentes de instituciones públicas u otras. Asimismo, deberá tomar en cuenta lo siguiente:</p> <p>a. Para las fuentes secundarias: “<i>El cumplimiento de las condiciones de aplicabilidad<sup>51</sup>, validez<sup>52</sup>, representatividad<sup>53</sup>, similitud con la composición social del área del Proyecto; y su presentación de acuerdo con lo establecido en el Manual de fuentes de Estudios Ambientales cuya evaluación está a cargo de Senace<sup>54</sup>.</i>”</p> <p>b. Utilizar como data histórica del medio social o como proyecciones de población u otras variables <u>al 2024</u>, según lo</p>	<p>Mediante DC-3 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:</p> <p>a. En la redacción del levantamiento de esta observación se hace referencia a la actualización del 3.5.3.1 “<i>Metodología aplicable al medio socioeconómico y cultural</i>”, con información del tópico actual del tópico “<i>Demografía</i>” del ítem 3.5.3.2 “<i>Área de estudio social general - Caracterización social</i>” y del tópico “<i>Variación intercensal de la población por sexo</i>” con estadísticas proyectadas al año 2024 del “<i>MINSA</i>”.</p> <p>b. Utilizó como data histórica del medio social fuentes oficiales como “<i>MINEDU (ESCALE 2023)</i>”, para el sustento del tópico “<i>tasa de asistencia escolar</i>”; así mismo consigna información actualizada a nivel distrital.</p>	Absuelta

<sup>50</sup> <https://www.iucnredlist.org/>

<sup>51</sup> Aplicabilidad: La información recopilada de la fuente de información secundaria debe ser coherente con la ubicación del área de influencia del Proyecto.

<sup>52</sup> Validez: La información debe ser de una fuente oficial o publicación que haya pasado por una revisión editorial. Estas fuentes secundarias no deben tener una antigüedad mayor a los cinco (05) años.

<sup>53</sup> Representatividad: La información de la fuente de información secundaria debe avocarse a evaluar los factores sociales y la data debe generar convicción en su contenido y métodos de evaluación, esto en función del alcance, cobertura y oportunidad del proyecto.

<sup>54</sup> Resolución Jefatural N° 055-2016-SENACE/J, de fecha 12 de mayo de 2016, ítem 6.5 “*Estudio ambiental*” (pág. 8 – 9).



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>proyección desde el 2017 hasta el 2024.</p> <p>- En las Tablas 3.5.3.13 "Variación intercensal poblacional en el distrito del Callao" y 3.5.3.13 "Número promedio de personas por hogar en el distrito del Callao" (Folio 325), tomó como referencia de fuente informativa: INEI 2017.</p> <p>b. En los tópicos migración, tasa de analfabetismo, tasa de asistencia escolar, nivel educativo de la población, vivienda y servicios básicos, techos de las viviendas, pisos de las viviendas, tipo de tenencia de las viviendas, servicios básicos: energía eléctrica, agua potable, servicios básicos: recolección y disposición de residuos sólidos, servicios básicos: energía eléctrica, economía y pobreza, pobreza monetaria, identificación y análisis de actividades económicas, análisis del mercado laboral, comunicaciones servicios de telecomunicaciones, equipos electrónicos para las telecomunicaciones y tasa de analfabetismo tomó como referencia de fuente informativa el INEI 2017 y/o 2018.</p>	<p>establecido en la "Guía para la elaboración de la Línea Base en el marco del Sistema Nacional de Evaluación del Impacto Ambiental" y en el artículo 23 del RPAST.</p>	<p>De otro lado adjuntan la Carta N° 1539-2023-MPC/SGCMTRANSPARENCIA (del Séptimo ITS de la Segunda MEIA-d del AIJC) en el Anexo C-2.3.11, en la cual la Gerencia de Asentamientos Humanos de la Municipalidad del Callao afirma no contar con información de población y vivienda del A.H. Néstor Gambetta.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
<b>IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES</b>					
11.	Ítem 3.6 "Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales" (folio 495 a 589)	<b>Identificación de Impactos y Riesgos Ambientales</b> Respecto a la identificación de impactos ambientales: a. Mediante Tabla 3.6.1.5 " <i>Matriz de Identificación de Impactos – Fase de operación y mantenimiento</i> " (folio 511) identificó los impactos ambientales; sin embargo, omitió analizar el impacto y/o riesgo ambiental ocasionado por la adición de la nueva subestación eléctrica SE LATAM (incluye el uso de grupos electrógenos); considerando la emisión de Radiaciones No Ionizantes, gases, ruido, derrame de combustible, entre otros en la zona de emplazamiento del hangar. b. Respecto al impacto sobre la " <i>Calidad del aire</i> " (folio 542 a 558), se verifica lo siguiente: i. Mediante el subtítulo " <i>Resumen de Línea Base</i> " resumió el análisis de la calidad del aire para toda el área de influencia aprobada en la Segunda MEIA-d (2022); sin enfocarse al área donde quedará emplazado el hangar (estaciones CA-02, CA-03, ECA01 y ECA02); además de referir información secundaria que supera los cinco	Se requiere al Titular: a. Analizar en la Tabla 3.6.1.5 " <i>Matriz de Identificación de Impactos – Fase de operación y mantenimiento</i> " los impactos y/o riesgos ambientales ocasionados por la nueva subestación eléctrica SE LATAM; lo cual debe ser concordante con la información presentada mediante la atención de la observación 7 de la presente matriz. En el caso de afectación a los niveles de radiación no ionizante deberá incorporar un ítem denominado "Radiaciones No ionizantes" en el ítem 3.6 " <i>Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales</i> ", donde realice la caracterización de las radiaciones no ionizantes en el área de intervención del ITS; y en función a ello, de corresponder, establecer las correspondientes medidas de manejo ambiental o un plan de contingencias. b. Para el impacto ambiental sobre la "Calidad del aire", presentar la siguiente información: i. En el subtítulo " <i>Resumen de Línea Base</i> " realizar el análisis de la calidad del aire para el área donde será emplazado el hangar; concordando su descripción con los criterios considerados en la observación 8, literal a y b.	Mediante DC-3 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular: a. Mediante la Tabla 3.6.1.10 "Potenciales aspectos e impactos ambientales identificados" (folio 525) y Tabla 3.6.1.11 " <i>Matriz de identificación de riesgos ambientales endógenos</i> " (folio 527) identificó todos los impactos y riesgos ambientales (respectivamente) vinculados a la Nueva subestación eléctrica SE LATAM. Por otro lado, en concordancia a lo descrito mediante la observación 7, justificó que la nueva subestación eléctrica SE LATAM, no generará impactos y/o riesgos ambientales por afectación a los niveles de radiación no ionizante (RNI); puesto que sus valores serán mínimos, por debajo de los ECA-RNI; por tanto, tampoco estableció medidas de manejo ambiental o un plan de contingencias. b. Para el impacto ambiental sobre la "Calidad del aire" (folio 546 a 563), presentó lo siguiente: i. En el subtítulo " <i>Resumen de Línea Base</i> " (folio 546 a 547) realizó el análisis de la calidad del aire del área donde será emplazado el hangar; en concordancia a la información descrita con los criterios considerados en la observación 8,	Absuelta



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>(05) años de antigüedad<sup>55</sup> (Ver observación 8, literal a y b).</p> <p>ii. En la tabla 3.6.1.27 "Emisiones de material particulado por actividades de carga y descarga de material" (folio 544) presentó la estimación de material particulado, <u>durante la construcción</u> del hangar y el campamento; no obstante, los volúmenes de material bajo los cuales se realizaron las estimaciones de material particulado no concuerdan con la información contenida en el ítem 3.3.1.3 "Descripción de actividades".</p> <p>iii. La Tabla 3.6.1.28 "Emisiones atmosféricas por consumo de combustible para vehículos industriales" (folio 546) y 3.6.1.29 "Emisiones atmosféricas por consumo de combustible para motores de combustión estacionarios" (folio 549), presentó la estimación de emisiones generados por los vehículos que serán utilizados durante las <u>actividades constructivas y operación</u>; no obstante, la cantidad de vehículos analizados, no concuerda con lo presentado en el subtítulo "Equipos y maquinarias"</p>	<p>ii. En la tabla 3.6.1.27 "Emisiones de material particulado por actividades de carga y descarga de material" reformular la estimación de material particulado durante la construcción, conforme a la información contenida en el ítem 3.3.1.3 "Descripción de actividades".</p> <p>iii. En la Tabla 3.6.1.28 y Tabla 3.6.1.29 reformular la estimación de emisiones generados por los vehículos que serán utilizados durante las actividades constructivas y operación, conforme a la cantidad de vehículos en el subtítulo "Equipos y maquinarias".</p> <p>iv. En concordancia a los numerales precedentes (numerales i, ii y iii), justificar y demostrar técnicamente que los aportes de emisiones gaseosas y de material particulado, generados por el ITS no incrementarán los valores de línea base.</p> <p>c. Para el impacto ambiental sobre la "Calidad del aire", presentar la siguiente información:</p> <p>i. En el subtítulo "Resumen de Línea Base" realizar el análisis de los niveles de ruido contextualizando el área donde será emplazado el</p>	<p>literal a y b, respecto a las estaciones de monitoreo utilizadas para la caracterización de la línea base.</p> <p>ii. En la tabla 3.6.1.27 "Emisiones de material particulado por actividades de carga y descarga de material" (folio 548) reformuló la estimación de material particulado durante la construcción; en concordancia a la información contenida en la tabla 3.3.1.11 "Volúmenes de movimiento de tierras estimado para el presente ITS de la Segunda MEIA" (folio 50).</p> <p>iii. En la Tabla 3.6.1.28 (folio 550 a 551) y Tabla 3.6.1.29 (folio 553) reformuló la estimación de emisiones generados por los vehículos que serán utilizados durante las actividades constructivas y operación, conforme los vehículos citados en las tablas 3.3.1.22 "Cantidad estimada de equipos y maquinarias para el hangar (Plataforma CML) y el campamento propuesto – Fase de Construcción" (folio 71) y 3.3.1.24 "Cantidad estimada de equipos y maquinarias para para el hangar (Plataforma CML) – Etapa de Operación" (folio 72).</p>	

55

El artículo 23 "Línea Base y Modificación y/o Ampliación de proyectos" del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transporte indica que: "La información con la que se diseña la línea base ambiental y social de los estudios ambientales, no debe superar los cinco (05) años de antigüedad desde que fue registrada en campo; información registrada por más de cinco (05) años puede ser utilizada como data histórica precisando su respectiva referencia".



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>(folio 68 a 71, Descripción del Proyecto).</p> <p>iv. Conforme al contexto descrito en los numerales precedentes (numerales i, ii y iii), omitió justificar o demostrar técnicamente que los aportes de emisiones gaseosas y de material particulado, generados por el ITS no incrementarán los valores de línea base (niveles de fondo que superar el ECA para aire); toda vez que, su incremento generaría impactos a posibles receptores sensibles.</p> <p>c. Respecto al impacto "Ruido Ambiental" (folio 558 a 572), se verifica lo siguiente:</p> <p>i. En el subtítulo "Resumen de Línea Base" resumió el análisis de los niveles de ruido en las estaciones R-21, R-23, R-24 y R-25, sin contextualizar el área donde quedará emplazado el hangar, ni las estaciones de muestreo de niveles de ruido a las que hizo referencia en la línea base (estaciones RA-4, RA-18, ECR-01, ECR-02, ECR-03 y ECR-04); además de referir información secundaria que supera los cinco</p>	<p>hangar; concordando su descripción con los criterios considerados en la observación XX, literal c y d).</p> <p>ii. En las Tablas 3.6.1.35, 3.6.1.36, 3.6.1.37 y 3.6.1.38 presentar la sumatoria logarítmica de las fuentes generadoras de ruido (vehículos y maquinarias) durante las distintas etapas del ITS; conforme a la cantidad de fuentes generadoras de ruido (vehículos y maquinarias), declaradas en el subtítulo "Equipos y maquinarias".</p> <p>iii. En la Tabla 3.6.1.39 analizar mediante el uso de imágenes satelitales (Google Earth), como posible receptor más cercano a la urbanización Bocanegra (Hacienda Bocanegra).</p> <p>iv. Actualizar en la Tabla 3.6.1.39 los valores de la columna "Aporte de Ruido – R (dBA)", en concordancia a los datos obtenidos en las tablas<sup>59</sup> 3.6.1.35, 3.6.1.36, 3.6.1.37 y 3.6.1.38.</p> <p>v. En la Tabla 3.6.1.39 verificar las estimaciones de ruido durante la etapa de "Operación y Mantenimiento" y "Cierre Definitivo", considerando que los aportes de ruido que genere el ITS no deben incrementar los niveles de fondo;</p>	<p>iv. Mediante el subtítulo "Estimaciones de las emisiones de material particulado y gases" (folio 547 a 558), justificó y demostró técnicamente los aportes de emisiones gaseosas y de material particulado, generados por el ITS; los mismos que no incrementarán los valores de línea base; en concordancia a la información contenida en los numerales precedentes (numerales i, ii y iii).</p> <p>c. Para el impacto ambiental sobre el "Ruido ambiental" (folio 563 a 577), presentó lo siguiente:</p> <p>i. En el subtítulo "Resumen de Línea Base" (folio 563 a 571) realizó el análisis de los niveles de ruido contextualizando el área donde será emplazado el hangar; concordando su descripción con los criterios considerados en la observación 8, literal c y d); respecto a las estaciones de monitoreo de ruido utilizadas para la caracterización de la línea base.</p> <p>ii. En las Tablas 3.6.1.35, 3.6.1.36, 3.6.1.37 y 3.6.1.38 (folio 560 a</p>	

59

Tabla 3.6.1.35 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuentes puntuales y de área superficial – Fase de Construcción" (folio 560).

Tabla 3.6.1.36 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de cierre de obra" (folio 561).

Tabla 3.6.1.37 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de operación y mantenimiento" (folio 561) y

Tabla 3.6.1.38: Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de cierre definitivo" (folio 562).



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>(05) años de antigüedad<sup>56</sup> (Ver observación 8, literal c y d).</p> <p>ii. Mediante la Tabla 3.6.1.35, Tabla 3.6.1.36, Tabla 3.6.1.37 y Tabla 3.6.1.38 (folio 560 a 562)<sup>57</sup>, presentó la sumatoria logarítmica de las fuentes generadoras de ruido (vehículos y maquinarias) durante las distintas etapas del ITS; no obstante, la cantidad de fuentes generadoras de ruido (vehículos y maquinarias), no concuerda con lo presentado en el subtítulo "Equipos y maquinarias" (folio 68 a 71, Descripción del Proyecto).</p> <p>iii. Mediante Tabla 3.6.1.39 "Pronóstico de los niveles de ruido" (folio 564) presentó los niveles ruido que podrían llegar al receptor sensible más cercano durante horario diurno y nocturno; considerando como este al Asentamiento Humano Juan Pablo II, localizado a 1,07 km. No obstante, mediante imágenes</p>	<p>toda vez que estos vienen superando los ECA-ruido.</p> <p>vi. En concordancia a los numerales precedentes (numerales i, ii, iii, iv y v), justificar y demostrar técnicamente que los aportes de ruido, generados por el ITS no incrementarán los valores de línea base.</p> <p>d. En la Tabla 3.6.1.11 reconocer los riesgos endógenos relacionados a la etapa de operación del hangar como incendios, explosiones, en concordancia a lo presentado en el ítem 3.15 "Plan de Contingencia para el Proyecto".</p>	<p>562)<sup>60</sup> presentó la sumatoria logarítmica de las fuentes generadoras de ruido (vehículos y maquinarias) durante las distintas etapas del ITS; conforme a la cantidad de fuentes generadoras de ruido (vehículos y maquinarias), declaradas en el subtítulo "Equipos y maquinarias" (folio 70 a 73).</p> <p>iii. Mediante Matriz de subsanación precisó que la hacienda Bocanegra corresponde a un centro de eventos; por lo que, no corresponde a un receptor sensible; mientras que la urbanización Bocanegra se encuentra a 2,1 km de distancia conforme la información contenida en la línea base social. Por lo cual, mantuvo como receptor sensible más cercano al Asentamiento humano Juan Pablo II.</p> <p>iv. Actualizó en la Tabla 3.6.1.39 "Pronóstico de los niveles de ruido" (folio 569) los valores de la columna</p>	

<sup>56</sup> El artículo 23 "Línea Base y Modificación y/o Ampliación de proyectos" del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transporte indica que: "La información con la que se diseña la línea base ambiental y social de los estudios ambientales, no debe superar los cinco (05) años de antigüedad desde que fue registrada en campo; información registrada por más de cinco (05) años puede ser utilizada como data histórica precisando su respectiva referencia".

<sup>57</sup> Tabla 3.6.1.35 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuentes puntuales y de área superficial – Fase de Construcción" (folio 560)  
 Tabla 3.6.1.36 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de cierre de obra" (folio 561)  
 Tabla 3.6.1.37 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de operación y mantenimiento" (folio 561) y  
 Tabla 3.6.1.38: Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de cierre definitivo" (folio 562)

<sup>60</sup> Tabla 3.6.1.35 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuentes puntuales y de área superficial – Fase de Construcción" (folio 565)  
 Tabla 3.6.1.36 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de cierre de obra" (folio 565)  
 Tabla 3.6.1.37 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de operación y mantenimiento" (folio 566) y  
 Tabla 3.6.1.38: Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de cierre definitivo" (folio 566)



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>satelitales (Google Earth) se verifica como posible receptor más cercano a la urbanización Bocanegra (Hacienda Bocanegra) ubicada a 600 m de la zona donde se realizarán las intervenciones.</p> <p>iv. La Tabla 3.6.1.39 "Pronóstico de los niveles de ruido" (folio 564) contiene una columna denominada "Aporte de Ruido – R (dBA)", correspondiente a los aportes de ruido generados por las actividades del proyecto; sin embargo, los datos presentados difieren de los obtenidos en las tablas<sup>58</sup> 3.6.1.35, 3.6.1.36, 3.6.1.37 y 3.6.1.38 (folio 560 a 562).</p> <p>v. La Tabla 3.6.1.39 "Pronóstico de los niveles de ruido" (folio 564) indicó que durante la etapa de "Operación y Mantenimiento" y "Cierre Definitivo", se superarán los aportes de ruido en 0,1 dBA; lo cual no es conforme al tipo de estudio ambiental presentado (ITS); en el cual se deberían prever impactos no significativos en comparación a los previstos en el</p>		<p>"Aporte de Ruido – R (dBA)", en concordancia a los datos obtenidos en las tablas 3.6.1.35, 3.6.1.36, 3.6.1.37 y 3.6.1.38 (folio 560 a 562)<sup>61</sup>.</p> <p>v. Se verifica que mediante la Tabla 3.6.1.39 presentó las estimaciones de ruido durante la etapa de "Operación y Mantenimiento" y "Cierre Definitivo", considerando que los aportes de ruido que genere el ITS no incrementarán los niveles de fondo; puesto que los equipos y maquinarias no funcionarán en simultáneo.</p> <p>vi. En concordancia a los numerales precedentes (numerales i, ii, iii, iv y v), justificó y demostró técnicamente que los aportes de ruido, generados por el ITS no incrementarán en realidad los valores de línea base; considerando que las estimaciones han sido realizadas en escenarios más críticos, con el funcionamiento simultáneo de maquinarias y equipos; los cuales no ocurrirían en realidad durante las etapas del ITS.</p>	

<sup>58</sup> Tabla 3.6.1.35 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuentes puntuales y de área superficial – Fase de Construcción" (folio 560)  
 Tabla 3.6.1.36 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de cierre de obra" (folio 561)  
 Tabla 3.6.1.37 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de operación y mantenimiento" (folio 561) y  
 Tabla 3.6.1.38: Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de cierre definitivo" (folio 562)

<sup>61</sup> Tabla 3.6.1.35 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuentes puntuales y de área superficial – Fase de Construcción" (folio 565)  
 Tabla 3.6.1.36 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de cierre de obra" (folio 565)  
 Tabla 3.6.1.37 "Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de operación y mantenimiento" (folio 566) y  
 Tabla 3.6.1.38: Niveles de potencia sonora (Lw) de fuente de área superficial – Fase de cierre definitivo" (folio 566)



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>IGA aprobado (Segunda MEIA, 2022).</p> <p>vi. Conforme lo identificado en los numerales precedentes (Del i al v), omitió justificar o demostrar técnicamente que los aportes de los niveles de ruido generados por el ITS no incrementarán los valores de línea base (niveles de fondo que superan el ECA de ruido); toda vez que, su incremento generaría impactos a posibles receptores sensibles (sociales).</p> <p>d. En la Tabla 3.6.1.11 "Matriz de identificación de riesgos ambientales endógenos" (folio 523) identificó el riesgo ambiental de tipo endógenos "Riesgo a la alteración de la calidad del suelo". No obstante, omitió reconocer los riesgos endógenos relacionados a la etapa de operación del hangar como incendios, explosiones, en concordancia a lo presentado en el ítem 3.15 "Plan de Contingencia para el Proyecto" (folio 617 a 624).</p>		<p>d. En la Tabla 3.6.1.11 "Matriz de identificación de riesgos ambientales endógenos" (folio 527) reconoció los riesgos endógenos relacionados a la etapa de operación del hangar como: incendios, explosiones, conforme a lo presentado en el ítem 3.15 "Plan de Contingencia para el Proyecto".</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	
12.	Ítem 3.6 "Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales" (folio 529 a 590)	<p><b>Valoración de impactos ambientales</b></p> <p>Respecto a la identificación de impactos ambientales:</p> <p>a. En la Tabla 3.6.1.4 "Categorías de la importancia del impacto" (folio 506) presentó el índice jerárquico con los niveles de importancia (I) para los impactos ambientales (Compatible, Moderado, Severo y Crítico) y sus</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. En la Tabla 3.6.1.4 "Categorías de la importancia del impacto" (folio 506) presentar la siguiente información:</p> <p>i. Actualizar la Tabla 3.6.1.4, clasificando en el nivel jerárquico "Moderado" a aquellos impactos</p>	<p>Mediante DC-3 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:</p> <p>a. En la Tabla 3.6.1.4 "Categorías de la importancia del impacto" (folio 506) presentar la siguiente información:</p> <p>i. Actualizó la Tabla 3.6.1.4, "Categoría de la importancia del impacto" (folio</p>	Absuelta



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>correspondientes rangos de valores numéricos, de acuerdo a la metodología de Conesa (2010). Al respecto, se verifica lo siguiente:</p> <p>i. Clasificó en el nivel jerárquico "Moderado", a aquellos impactos ambientales con valores de importancia entre 25 a 50, al nivel "Severo" entre el rango 51 a 75 y al nivel "Crítico" 76 a 100. No obstante, omitió considerar que el autor de la metodología menciona que "(...) los impactos "moderados" presentan una importancia entre 25 y 50. Serán "severos" cuando la importancia se encuentre entre 50 y 75 y críticos cuando el valor sea superior a 75"; obviando que el nivel jerárquico "moderado" corresponde al rango entre <math>25 \leq I \leq 50</math>, al nivel "Severo" entre el rango <math>50 &lt; I \leq 75</math> y, al nivel "Crítico" entre el rango <math>75 &lt; I</math>.</p> <p>ii. Refirió que los impactos ambientales con niveles de importancia entre 13 a 24 corresponden al nivel "Compatible". No obstante, omitió considerar que el autor establece que "Los impactos con valores de importancia inferiores a 25 son irrelevantes o sea de acuerdo con el Reglamento, compatibles (reducidos, si presenta el carácter de positivo)"; es decir, omitió diferenciar a los impactos negativos (irrelevantes) y positivos (compatibles), de acuerdo a la metodología propuesta por el autor.</p>	<p>ambientales con valores de importancia entre el rango <math>25 \leq I \leq 50</math>, al nivel "Severo" entre el rango <math>50 &lt; I \leq 75</math> y, al nivel "Crítico" entre el rango <math>75 &lt; I</math>.</p> <p>ii. Diferenciar a los impactos ambientales con niveles de importancia entre 13 a 24, como negativos (irrelevantes) y positivos (compatibles).</p> <p>b. Actualizar la Tabla 3.6.2.1 "Matriz de comparación de resumen del nivel de importancia: ITS vs IGA aprobado (Segunda MEIA)" en función a la información de todos los impactos ambientales vinculados al Proyecto. De reconocer impactos que se manifestaron durante la ejecución de la Segunda MEIA (2022), pero no fueron declarados en el IGA; corresponde al Titular presentar una justificación técnica que los impactos identificados en el ITS se manifestaron en el IGA; para ello, deberá diferenciar un análisis por etapa del Proyecto, y precisar cuáles fueron las actividades, aspectos ambientales y otras características (tiempo, superficie o área, volumen, entre otros) del proyecto (IGA) que generaron el impacto ambiental pero que no fue evaluado en el mismo; ello con la finalidad de justificar que el nivel o jerarquía de dicho impacto del IGA es similar o menor al impacto evaluado en el ITS. En base a dicha información, sustentar que los</p>	<p>510) clasificando los niveles jerárquicos y sus correspondientes rangos numéricos, conforme a lo propuesto por el autor.</p> <p>ii. Diferenció a los impactos ambientales con niveles de importancia entre 13 a 24, utilizando el término "compatible" para su comparación con la jerarquía del IGA aprobado (Segunda MEIA-d del AIJC); es decir, refirió que los impactos con valores de importancia inferiores a 25 son denominados compatibles, el mismo que sería equivalente al término "irrelevante" que considera CONESA.</p> <p>b. Actualizó la Tabla 3.6.2.1 "Matriz de comparación de resumen del nivel de importancia: ITS vs IGA aprobado (Segunda MEIA)" (folio 595) en función a la información de todos los impactos ambientales vinculados al Proyecto. Cabe precisar que durante la atención de observaciones no identificó nuevos impactos ambientales; asimismo, no reconoció impactos que se hayan manifestado durante la ejecución de la Segunda MEIA (2022), que no fueran declarados en el mismo.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		b. Mediante la Tabla 3.6.2.1 "Matriz de comparación de resumen del nivel de importancia: ITS vs IGA aprobado (Segunda MEIA)" (folio 590) presentó la comparación de impactos ambientales identificados entre el ITS y el IGA aprobado; no obstante, dicha tabla se encuentra desactualizada, puesto que mediante literal a precedente se ha solicitado al Titular reconocer todos los impactos ambientales vinculados al Proyecto. Asimismo, mediante los literales precedentes b y c, se ha solicitado mejorar el análisis para los impactos ambientales sobre la calidad del aire y los niveles de ruido; mientras que mediante literal e) se ha solicitado corregir los rangos para los niveles de importancia de los impactos ambientales.	impactos del ITS son no significativos en comparación a los impactos del IGA.		
<b>ESTRATEGIA DE MANEJO SOCIO AMBIENTAL</b>					
13.	Ítem 3.7 "Implementación de los planes y/o programas de manejo ambiental para el proyecto de modificación" (folio 591 a 599)	<b>Medidas de manejo ambiental</b>  Se advierte al Titular:  En el ítem 3.6 "Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales" está observado en la presente matriz, toda vez que no identificó, valoró, ni describió todos los impactos ambientales, como en el caso de los efluentes no domésticos, y las radiaciones no ionizantes (de ser el caso). Por lo cual, el Titular omitió considerar todas las medidas de manejo ambiental para prevenir, mitigar, y/o controlar todos los impactos ambientales en el ítem 3.7 "Implementación de los planes y/o	Se requiere al Titular:  Actualizar el ítem 3.7 "Implementación de los planes y/o programas de manejo ambiental para el proyecto de modificación", estableciendo las medidas de prevención, mitigación y/o corrección para todos los impactos ambientales identificados, en conformidad a su denominación descrita en el ítem 3.6 "Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales", presentando sus correspondientes indicadores de cumplimiento, medios de verificación,	Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:  En concordancia a lo identificado en el ítem 3.6 "Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales; mediante Matriz de subsanación (DC-2, pág. 14, observación 13) el Titular refirió que no correspondió actualizar el ítem 3.7 "Implementación de los planes y/o programas de manejo ambiental para el proyecto de modificación", en lo correspondiente a las medidas de	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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<i>programas de manejo ambiental para el proyecto de modificación</i> " (folio 591 a 594), así como sus indicadores de cumplimiento, medios de verificación, responsable de ejecución, entre otros.	presupuesto, responsable de ejecución, entre otros.	prevención, mitigación y/o corrección para los impactos ambientales identificados en el ITS.  Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.	
14.		<b>Plan de minimización y manejo de residuos sólidos, líquidos y efluentes</b>			
	ítem 3.8 "Plan de minimización y manejo de residuos sólidos, líquidos y efluentes" (folio 595 a 599)	Se advierte al Titular:  a. En el ítem 3.8 " <i>Plan de minimización y manejo de residuos sólidos, líquidos y efluentes</i> " (folio 595) indicó que LAP cuenta con un programa de residuos sólidos, conforme lo presentado en el Anexo C-4.1 " <i>Procedimiento vigente para el manejo de residuos sólidos</i> " (folio 3154 a 3240). Al respecto, se verifica que el Plan presentado por el Titular es aplicable a toda la MEIA-d, y no detalla para el ITS las fuentes de generación de residuos sólidos, y la cantidad de residuos sólidos por cada etapa.  b. No precisó si como parte del desarrollo de las actividades del ITS generará residuos de tipo NFU (de acuerdo con el "Decreto Supremo <sup>62</sup> que aprueba el	Se requiere al Titular:  a. En el ítem 3.8 " <i>Plan de minimización y manejo de residuos sólidos, líquidos y efluentes</i> ", detallar para el ITS las fuentes de generación de residuos sólidos, y la cantidad de residuos sólidos por cada etapa.  b. Precisar si como parte del desarrollo de sus actividades generará residuos de tipo NFU, de ser así, deberá incluir en el Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos la gestión y manejo de los NFU generados en el desarrollo de sus actividades. Asimismo, deben reportar, a través del SIGERSOL, la Declaración Anual de Manejo de Residuos Sólidos que incluye la información referida a los NFU generados <sup>63</sup> .	Mediante DC-3 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:  a. Mediante el ítem 3.8.1.1 " <i>Registro a generarse en el proyecto materia del ITS</i> " (folio 600) detalló las fuentes de generación de residuos sólidos para el ITS. Asimismo, mediante tabla 3.8.1.3 " <i>Cantidad de residuos sólidos generados por cada etapa</i> " (folio 602) precisó la cantidad de residuos sólidos por cada etapa del ITS.  b. En el 3.8.1.1 " <i>Registro a generarse en el proyecto materia del ITS</i> " (folio 600) refirió que, los residuos de tipo NFU serán dispuestos y reportados conforme lo establece el Decreto Supremo N° 024-2021-MINAM (En el SIGERSOL); en línea a ello, indicó que los NFU provenientes de las aeronaves serán	Absuelta

<sup>62</sup> Decreto Supremo N° 024-2021-MINAM, Decreto Supremo que aprueba el Régimen Especial de Gestión y Manejo de Neumáticos Fuera de Uso.

<sup>63</sup> Decreto Supremo N° 024-2021-MINAM. "**Decreto Supremo que aprueba el Régimen Especial de Gestión y Manejo de neumáticos fuera de Uso**".

"**Artículo 24.- Obligaciones del generador**

(...)

24.3 En caso los generadores no municipales requieran o cuenten con Estudio Ambiental o Instrumento de Gestión Ambiental complementario al Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), deben incluir en el Plan de Minimización y Manejo de Residuos Sólidos la gestión y manejo de los NFU generados en el desarrollo de sus actividades. Asimismo, deben reportar, a través del SIGERSOL, la Declaración Anual de Manejo de Residuos Sólidos que incluye la información referida a los NFU generados.

(...)"



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		Régimen Especial de Gestión y Manejo de Neumáticos Fuera de Uso").		derivados a los sistemas de manejo del proveedor; mientras que los NFU de vehículos livianos serán dispuestos mediante una Empresa Operadora de Residuos Sólidos.  Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.	
15.	Item 3.13 "Programa de Vigilancia Ambiental" (folio 607 a 609)	<b>Programa de monitoreo</b> Se advierte al Titular:  a. Mediante Tabla 3.13.1 "Programa de monitoreo ambiental del AIJC aprobado en la Segunda MEIA" (folio 608) presentó las estaciones de muestreo para verificar la calidad del aire y el ruido ambiental durante las distintas etapas del ITS. Sin embargo, se verifica lo siguiente:  i. La ubicación y denominación de las estaciones propuestas en el programa, no mantienen coherencia con las estaciones de muestreo utilizadas en la caracterización de la línea base; además de ello, mediante observación 11 se ha solicitado al Titular reformular el análisis de los impactos ambientales sobre la calidad del aire y el ruido ambiental, respecto a las fuentes generadoras y los receptores sensibles.  ii. Indicó que durante la etapa de "Construcción" realizará los	Se requiere al Titular:  a. En la Tabla 3.13.1 "Programa de monitoreo ambiental del AIJC aprobado en la Segunda MEIA" presentar la siguiente información:  i. Replantear la ubicación y denominación de las estaciones propuestas en el programa de monitoreo de calidad de aire y ruido ambiental; en coherencia con las estaciones de muestreo utilizadas la línea base, y el análisis de impactos (fuentes contaminantes y receptores sensibles) solicitado mediante observación 11.  ii. Incorporar un ítem mediante el cual justifique la frecuencia de monitoreo que eligió; la misma deberá quedar entendida en función a la ejecución de las actividades de mayor afectación sobre la calidad del aire y ruido ambiental del proyecto de ITS. Dicha información deberá mantener concordancia con el	Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:  a. En la Tabla 3.13.1 "Programa de monitoreo ambiental del AIJC aprobado en la Segunda MEIA" (folio 615) presentó lo siguiente:  i. Replanteó la ubicación y denominación de las estaciones propuestas en el programa de monitoreo de calidad de aire y ruido ambiental; en coherencia con las estaciones de muestreo utilizadas la línea base, y el análisis de impactos (fuentes contaminantes y receptores sensibles) solicitado mediante observación 11; es decir, las estaciones de monitoreo propuestas corresponden a las estaciones de monitoreo utilizadas en la caracterización de línea base.  ii. En el ítem 3.13 "Programa de vigilancia ambiental" (folio 614) justificó que la frecuencia de monitoreo que eligió para todas las	Absuelta



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>monitoreos de calidad de aire y ruido ambiental, considerando una frecuencia trimestral; mientras que durante las etapas "Operación y mantenimiento" y "Cierre definitivo" la frecuencia de monitoreo será semestral. Sin embargo, no justificó la frecuencia de monitoreo elegida en función a la ejecución de las actividades de mayor afectación sobre la calidad del aire y ruido ambiental; las misma que mantenga concordancia con el cronograma de la estrategia de manejo ambiental.</p> <p>b. Respecto a la "Calidad de aire" se verifica lo siguiente:</p> <p>i. Indico que realizará el monitoreo de los parámetros Material particulado (PM<sub>10</sub> y PM<sub>2.5</sub>), monóxido de carbono (CO), dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), Ozono (O<sub>3</sub>), y Plomo en PM<sub>10</sub> (Pb en PM<sub>10</sub>). Sin embargo, omitió considerar los parámetros C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, Cd en PM<sub>10</sub>, As en PM<sub>10</sub> y Cr en PM<sub>10</sub> señalados en la Tabla 2<sup>64</sup> "Parámetros a priorizar en función a las fuentes vinculadas" del "Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad Ambiental del Aire", y</p>	<p>cronograma de la estrategia de manejo ambiental. Asimismo, establecer las frecuencias de monitoreo para el análisis de la calidad de aire y ruido ambiental, para todas las etapas del proyecto; en caso omita el análisis en alguna de las etapas del proyecto, deberá justificarlo técnicamente</p> <p>b. Respecto a la "Calidad de aire" se verifica lo siguiente:</p> <p>i. Para la selección de parámetros, considerar todos los parámetros señalados en la Tabla 2 "Parámetros a priorizar en función a las fuentes vinculadas" del "Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad Ambiental del Aire", y el ECA para aire (Decreto Supremo N° 003-2017-MINAM<sup>68</sup> y Decreto Supremo N° 011-2023-MINAM<sup>69</sup>); para todas las etapas del proyecto. De no considerar alguna de los parámetros, deberá sustentar su omisión técnicamente.</p> <p>ii. Indicar para todas las etapas del proyecto, la utilización del Protocolo Nacional de Monitoreo de la calidad Ambiental del Aire, aprobado</p>	<p>etapas del proyecto se encuentra conforme a lo aprobado en la Segunda MEIA-d (2022), considerando la ejecución de actividades impactantes de mayor afectación sobre la calidad del aire y ruido ambiental. Asimismo, se verificó que dicha información mantiene concordancia con el cronograma de la estrategia de manejo ambiental.</p> <p>b. Respecto a la "Calidad de aire" presentó lo siguiente:</p> <p>i. Mediante notas de cuadro indicó que los parámetros de evaluación han sido seleccionados en función a las actividades y emisiones generadas por el proyecto; en función a ello justificó que no corresponde el análisis de todos los parámetros planteados en la Tabla 2 del "Protocolo Nacional de Monitoreo de la Calidad Ambiental del Aire"; así como los señalados en el Decreto Supremo N° 003-2017-MINAM y Decreto Supremo N° 011-2023-MINAM.</p> <p>ii. En la Tabla 3.13.1 "Programa de monitoreo ambiental del AIJC aprobado en la Segunda MEIA" indicó para todas las etapas del</p>	

<sup>64</sup> Tabla 2 "Parámetros a priorizar en función a las fuentes vinculadas" del Protocolo Nacional de Monitoreo de la calidad ambiental del aire aprobado mediante Decreto Supremo N° 010-2019-MINAM

<sup>68</sup> Mediante D.S. N° 003-2017-MINAM se aprobó los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para Aire

<sup>69</sup> El referido Anexo establece ECA de Aire de los parámetros cadmio, arsénico y cromo en material particulado menor a diez micras (PM10).



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		<p>el ECA para aire (Decreto Supremo N° 003-2017-MINAM<sup>65</sup> y Decreto Supremo N° 011-2023-MINAM<sup>66</sup>).</p> <p>ii. Indicó que durante la etapa de "Construcción" considerará la utilización del Protocolo Nacional de Monitoreo de la calidad Ambiental del Aire, aprobado mediante D.S. N° 010-2019-MINAM; sin embargo, omitió hacer la misma indicación para las otras etapas del proyecto.</p> <p>c. Omitió establecer un programa de monitoreo ambiental para las radiaciones no ionizantes (de corresponder); considerando que adicionará una subestación eléctrica, las cuales podrían incrementar las radiaciones no ionizantes y afectar a los receptores sensibles en el área de influencia del proyecto.</p> <p>d. En el ítem 3.13 "Plan de Vigilancia" omitió precisar el plazo de entrega de los informes de monitoreo de calidad ambiental (aire, ruido y radiaciones no ionizantes), a la Autoridad Competente. Al respecto, es preciso indicar que, corresponde al Titular señalar que los informes serán entregados a más tardar, el último día hábil del mes siguiente a la fecha de vencimiento de cada periodo</p>	<p>mediante D.S. N° 010-2019-MINAM.</p> <p>c. De corresponder, en concordancia al análisis que realice en la observación 11, literal a; establecer un programa de monitoreo ambiental para las radiaciones no ionizantes, presentando la metodología de evaluación, criterios de selección de parámetros, criterios de selección para la ubicación de estaciones (criterios sociales y ambientales), norma comparativa de referencia, coordenadas de ubicación (UTM-WGS-84, zona), indicadores, frecuencia de monitoreo (en función al desarrollo de la actividad impactante), frecuencia de reporte a la autoridad competente; además de la presentación de mapas georreferenciados a escala apropiada; entre otros que permiten verificar los niveles de radiaciones no ionizantes, durante las actividades del proyecto.</p> <p>d. En el ítem 3.13 "Plan de Vigilancia" incluir un subítem o subtítulo denominado "Plazo de entrega de los informes de monitoreo de calidad ambiental", en el cual precise que la entrega de los referidos informes para la calidad ambiental del aire, ruido y radiaciones no ionizantes (de ser el caso), a la Autoridad Competente, lo</p>	<p>proyecto, la utilización del Protocolo Nacional de Monitoreo de la calidad Ambiental del Aire, aprobado mediante D.S. N° 010-2019-MINAM.</p> <p>c. Justificó mediante la Matriz de subsanación (DC-2, pág. 16, obs. 15) que no corresponde proponer un programa de monitoreo ambiental para radiaciones no ionizantes (RNI); en vista que, conforme lo señalado en la observación 11, literal a); no se generarán impactos por RNI; por lo que consecuentemente no establece un programa de monitoreo ambiental para las radiaciones no ionizantes.</p> <p>d. Incluyó el subtítulo "Plazo de entrega de los informes de monitoreo de calidad ambiental" (folio 614), en el cual precisó la entrega de los informes para la calidad ambiental del aire y ruido a la Autoridad Competente, de acuerdo a lo solicitado.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	

<sup>65</sup> Mediante D.S. N° 003-2017-MINAM se aprobó los Estándares de Calidad Ambiental (ECA) para Aire

<sup>66</sup> El referido Anexo establece ECA de Aire de los parámetros cadmio, arsénico y cromo en material particulado menor a diez micras (PM10).



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
		de monitoreo; conforme lo señalado en el artículo 61 del "Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes" <sup>67</sup> .	realizará a más tardar, el último día hábil del mes siguiente a la fecha de vencimiento de cada periodo de monitoreo.		
16.	Ítem 3.14.1.3 Subprograma de participación ciudadana y comunicaciones	<p><b>En el aspecto social</b> Se advierte que el Titular:</p> <p>a. En el ítem 3.14.1.3 "Subprograma de participación ciudadana y comunicaciones" (folio 614) Tópicos "Módulo virtual", declaró que "LAP contará con el Módulo Virtual; sin embargo, no adjunta el link del referido módulo, tampoco los medios de verificación de dicha actividad.</p> <p>b. En el tópico "Buzones de sugerencias" declaró que "mantendrá de manera permanente durante la etapa de construcción y cierre de obra, buzones de sugerencia ubicados en zonas estratégicas de fácil alcance para la población de las localidades del área de influencia directa e indirecta del Proyecto"; sin embargo, no señaló la dirección de los puntos estratégicos donde serán colocados dichos buzones de sugerencia.</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. Presentar el link del "Módulo virtual", así como los medios de verificación de la participación de los vecinos del área de influencia directa del proyecto.</p> <p>b. Señalar la relación en donde se consigne la dirección de los puntos estratégicos donde serán colocados los buzones de sugerencia.</p>	<p>Mediante DC-3 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular:</p> <p>a. Presentó en el Ítem 3.14.1.3 "Subprograma de participación ciudadana y comunicaciones" (folio 621). El link solicitado: <a href="https://nuevojorgechavez.com/comprometidos-con-nuestros-vecinos-social/">https://nuevojorgechavez.com/comprometidos-con-nuestros-vecinos-social/</a>. Asimismo, indicó que el reporte <b>trimestral será el medio de verificación</b>, sobre seguimiento a la participación de los vecinos del área de influencia directa del Proyecto. Este reporte será elaborado por el área de Responsabilidad Social de las comunicaciones atendidas.</p> <p>b. Consignó la relación de los puntos estratégicos donde serán colocados los buzones de sugerencias, así mismo se declaró que cuentan con el apoyo y seguridad de la Región Policial del Callao para la instalación de los buzones en:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Oficina de Información Permanente, ubicada en la oficina N°406-E Módulo E del Centro Aéreo Comercial en la</li> </ul>	Absuelta

67

Artículo 61 "Monitoreo y reporte de resultados" del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transportes, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2017-MTC.



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 del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSNACIÓN	CONDICIÓN
				<p>Av. Elmer Faucett Cuadra 30 S/N, distrito del Callao.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comisaría PNP Sarita Colonia: Av. Víctor Andrés Belaunde S/N, AH Sarita Colonia, distrito del Callao.</li> <li>• Comisaría PNP Juan Ingunza: Av. Tomás Valle 34, distrito del Callao</li> <li>• Comisaría PNP Dulanto: Jr. Huancayo cruce Jr. Arequipa, Av. La Chalaca S/N, distrito del Callao.</li> </ul> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	
<b>CRONOGRAMA Y PRESUPUESTO</b>					
17.	Ítem 3.17 "Cronograma y presupuesto de la Estrategia de Manejo Ambiental" (folio 627 a 633)	<b>Cronograma y presupuesto</b> Se advierte que, considerando que el <i>Plan de manejo Ambiental</i> se encuentra observado en la presente matriz; el " <i>Cronograma</i> " y el " <i>Presupuesto</i> " de la EMA, requiere ser actualizado en todos los costos y tiempos para la implementación las medidas, compromisos y/o obligaciones ambientales.	Se requiere al Titular, actualizar el cronograma y presupuesto de la EMA, en función a las observaciones realizadas en la presente matriz. En lo correspondiente a los programas de manejo ambiental, medidas de manejo, costos y meses de ejecución en el ITS, para el medio físico, biológico y social.	Mediante DC-3 del Trámite T-ITS-00091-24, el Titular actualizó el ítem 3.17 "Cronograma y presupuesto de la Estrategia de Manejo Ambiental" (folio 636 a 642), considerando los programas de manejo ambiental, medidas de manejo, costos y meses de ejecución en el ITS, para el medio físico, biológico y social.  Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.	Absuelta