



INFORME N° 00032-2024-SENACE-PE/DEIN-UT

A : **EVA DEL ROSARIO MORI BRIONES**
Coordinadora de la Unidad Funcional de Transporte

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

CRIZIA MARÍA PIZARRO BREÑA
Especialista Legal I

EMPERATRIZ ARANIBAR PAREJA
Especialista I en Ingeniería Geográfica

JULISSA VICTORIA ZUÑIGA PEREZ
Especialista I en Gestión Social

EBERTH EMERSON ANTÚNEZ HUERTA
Especialista en Ingeniería del GTE de Descripción de
Proyectos – Nivel II

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

PAULA LEONOR MARTÍNEZ MERCADO
Especialista Biológico del GTE Biológico – Nivel II

ASUNTO : Se otorga conformidad a la solicitud de evaluación del *"Informe Técnico Sustentatorio de la Segunda Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: Reubicación del Área de Prueba de Motores del Proyecto de Ampliación del AIJC"*, presentado por Lima Airport Partners S.R.L.

REFERENCIA : Trámite T-ITS-00217-2024 (11.10.2024)

FECHA : San Isidro, 22 noviembre de 2024

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

I. ANTECEDENTES

1.1 Mediante Trámite T-ITS-00217-2024, de fecha 11 de octubre 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 de la Segunda Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: Reubicación del Área de Prueba de Motores del*



Proyecto de Ampliación del AIJC” (en adelante, **ITS**), Cabe señalar que, el Titular acreditó a INSIDEO S.A.C.¹ como la consultora ambiental encargada de la elaboración del ITS.

- 1.2 El 14 de octubre 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-00217-2024, fecha en que se inició la revisión sobre el cumplimiento de requisitos de la solicitud, en función a lo dispuesto en el artículo 136 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado mediante Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante, **TUO de la LPAG**); y el artículo 10 del Decreto Supremo N° 013-2023-MINAM, que aprueba disposiciones complementarias para la aplicación de lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley N° 30230, Ley que establece medidas tributarias, simplificación de procedimientos y permisos para la promoción y dinamización de la inversión en el país, y establece otras disposiciones (en adelante, **Decreto Supremo N° 013-2023-MINAM**).
- 1.3 Mediante Auto Directoral N° 00385-2024-SENACE-PE/DEIN², sustentado en el Informe N° 01125-2024-SENACE-PE/DEIN, ambos de fecha 16 de octubre de 2024, la DEIN Senace admite a trámite el ITS.
- 1.4 Mediante Auto Directoral N° 00403-2024-SENACE-PE/DEIN³, de fecha 30 de octubre 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° 00005-2024-SENACE-PE/DEIN-UT.
- 1.5 Mediante Documentación Complementaria DC-1 del Trámite T-ITS-00217-2024, de fecha 13 de noviembre de 2024, el Titular remitió a la DEIN Senace la Carta C-LAP-ADP-SEN-2024-2837, mediante la cual presentó la subsanación de las observaciones formuladas al ITS.
- 1.6 Con fecha de 20 de noviembre de 2024, la DEIN Senace llevó a cabo reunión con el Titular y la consultora, a fin de atender consultas relacionadas a las observaciones contenidas en el Informe N° 00005-2024-SENACE-PE/DEIN-UT.
- 1.7 Mediante Documentación Complementaria DC-2 del Trámite T-ITS-00217-2024, de fecha 20 de noviembre de 2024, el Titular presentó a la DEIN Senace información complementaria dirigida a atender las observaciones formuladas al ITS.

¹ Inscrita en el Registro Nacional de Consultoras Ambientales del Senace con Registro N° RNC-00437-2024.

² Notificado el 17.10.2024, a través del Buzón de Notificaciones, con Número de Registro 69,473 en la Plataforma Informática de la Ventanilla Única de Certificación Ambiental

³ Notificado el 31.10.2024, a través del Buzón de Notificaciones de la Plataforma Informática de la Ventanilla Única de Certificación Ambiental.



II. ANÁLISIS

2.1 Objeto del Informe

Evaluar si las observaciones formuladas al *“Informe Técnico Sustentatorio de la Segunda Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: Reubicación del Área de Prueba de Motores del Proyecto de Ampliación del AIJC”*, han sido debidamente subsanadas por el Titular, con el propósito de verificar si corresponde (i) otorgar la conformidad, o en caso contrario, (ii) declarar improcedente el ITS.

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 Senace⁴.

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-MINAM⁵, 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

⁴ 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.

⁵ 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”.



transportes que se encuentran dentro del ámbito del Sistema Nacional de Evaluación de Impacto Ambiental – SEIA.

Mediante la Resolución de Gerencia General N° 00042-2024-SENACE-GG⁶, se conformó, entre otras a la Unidad Funcional de Transporte de la DEIN (en adelante, **UT de la DEIN Senace**), la misma que es responsable de evaluar los Estudios de Impacto Ambiental detallados (EIA-d) y cuando corresponda los Estudios de Impacto Ambiental Semidetallados (EIA-sd), la Certificación Ambiental o Certificación Ambiental Global (IntegrAmbiente), los Instrumentos de Gestión Ambiental para la Intervención de Construcción (IGAPRO), así como sus modificaciones, las actualizaciones y demás actos vinculados a los Instrumentos de Gestión Ambiental, en el marco del SEIA para proyectos de inversión del sector Transporte y relacionados.

En ese sentido, y en virtud de los párrafos precedentes, la UT de la DEIN Senace resulta ser la unidad competente para evaluar la solicitud de clasificación del Proyecto presentada por el Titular.

2.2.2 Sobre el debido procedimiento

Es importante precisar que la evaluación del presente procedimiento se enmarca en el numeral 1.2 del Artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG que dispone: *“los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo (...)”*.

En ese sentido, tales derechos y garantías del administrado comprenden, entre otros, los derechos a ser notificados, acceder al expediente, refutar los cargos imputados; exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por la autoridad competente y en un plazo razonable; así como a impugnar las decisiones que los afecten.

Asimismo, corresponde recalcar que, en cumplimiento del principio de buena fe procedimental, establecido en el numeral 1.8 del Artículo IV del Título Preliminar del TUO de la LPAG, el Senace desarrolla el procedimiento de evaluación guiado por el respeto mutuo, la colaboración y la buena fe respecto a las actuaciones realizadas por las entidades involucradas, los titulares, sus representantes, así como los consultores o consultoras ambientales designadas por estos.

2.2.3 Marco normativo del ITS

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

⁶ Disponible a través del siguiente enlace: <https://www.gob.pe/institucion/senace/normas-legales/6008183-00042-2024-senace-gg>



certificaciones para los proyectos de inversión en el ámbito del territorio nacional⁷, 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 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

⁷ 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.”⁸

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 aplicación⁹ 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”.

⁸ 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.

⁹ 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 el ITS propuesto se sustenta en la Certificación Ambiental emitida en la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez¹⁰ (2018) (Primera MEIA-d), y Segunda Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez¹¹ (2022) (Segunda MEIA-d). Cabe indicar que el área de prueba de motores fue aprobada como parte de la Modificación del EIA-d (2018).

El Titular presenta la siguiente justificación para las modificaciones propuestas en el presente ITS: La reubicación del área de prueba de motores corresponde a una modificación del Proyecto que se sustenta en el último párrafo del artículo 2 de la Resolución Ministerial N° 0036-2020-MTC-01.02. que indica: *“La autoridad ambiental competente puede brindar conformidad previa evaluación a supuestos distintos a los antes señalados siempre y cuando se cumpla con las consideraciones establecidas en el artículo 20 del Reglamento de Protección Ambiental para el Sector Transporte. aprobado por Decreto Supremo N° 004-2017-MTC, modificado por el Decreto Supremo N° 008-2019-MTC, y con sustentar que los impactos ambientales negativos son no significativos”*.

Bajo ese contexto, corresponde a la corresponde a la Unidad Funcional de Transporte de la DEIN Senace evaluar el ITS presentado por el Titular a fin de determinar si en efecto, los impactos ambientales negativos previsto son no significativos, 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 proyecto considera la reubicación del área de prueba de motores para la etapa de operación del Proyecto de Ampliación del AIJC, esto con el fin de optimizar el uso del espacio disponible y disminuir el traslado de las aeronaves hacia la plataforma de mantenimiento de aeronaves.

¹⁰ Mediante Resolución N° 00036-2018-SENACE-PE/DEIN se aprueba la “Modificación del Estudio de Impacto Ambiental detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” presentado por Lima Airport Partners S.R.L., de conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe N° 00136-2018-SENACEPE/DEIN de fecha 11 de octubre de 2018.

¹¹ Mediante Resolución Directoral N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN se aprueba la Segunda Modificación del “Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, presentado por Lima Airport Partners S.R.L., de conformidad con los fundamentos y conclusiones del Informe N° 01039-2022-SENACE-PE/DEIN de fecha 21 de octubre de 2022.



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"

2.2 Responsable de la elaboración del ITS

El ITS ha sido elaborado por la consultora INSIDEO S.A.C., que cuenta con número de registro N° RNC-00437-2024, con fecha 09 de agosto de 2024 en el Registro Nacional de Consultoras Ambientales. el cual se encuentra suscrito por los profesionales citados en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1 Relación de profesionales que suscriben el ITS

Table with 3 columns: Nombre, Profesión, N° de colegiatura. Rows include Lorena Viale Mongrut, Oscar Queirolo Muro, Robert Hawkins Tacchino, and Lina Cuevas Soto.

Fuente: Expediente del Trámite T-ITS-00217-2024

2.3 Ubicación del Proyecto con IGA aprobado

El proyecto de la Segunda MEIA-d aprobado mediante R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN, se encuentra ubicado en el Área de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en la Av. Elmer Faucett s/n. próximo al puerto del Callao y aproximadamente a 9 km, al noroeste del centro de la ciudad de Lima.

Cuadro N° 2 Ubicación política y geográfica del Proyecto

Table with 6 columns: Región, Provincia, Distrito, Zona UTM, Carta nacional, Sistema de coordenadas. Row for Callao, Provincia Constitucional de Callao, Callao, 18Sur, Hoja IGN 25i, Planas.

Fuente: Trámite T-ITS-00217-2024

2.3.1 Características técnicas del IGA aprobado

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

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 y 2.



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 (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.

2.3.2 Etapas del Proyecto aprobado

Se consideran las etapas de planificación, construcción, cierre de obra, operación y cierre definitivo para todos los componentes de la Primera MEIA-d.

Cuadro N° 3 Etapas del Proyecto aprobados en el Primera MEIA-d

Etapas	Actividad
Planificación	Elaboración del estudio de ingeniería definitivo
	Tramitación de las licencias de construcción de obra
	Procura del EPC
Construcción	Entrega de terreno
	Sistema de subdrenaje
	Remediación de pasivos ambientales
	Estructuras existentes
	Instalaciones auxiliares temporales



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"

Etapas	Actividad
	Lado aire
	Lado tierra
	Ruta de evacuación y desplazamiento cerco perimétrico
	Terminal existente
	Pista de despegue/aterrizaje existente
Cierre constructivo	Oficinas/ patio de máquinas/ talleres/ almacenes
	Plantas de producción
	Depósito de material excedente (DME)
Operación	Lado aire
	Lado tierra
Mantenimiento	Lado aire
	Lado tierra
Entrega al MTC	
Cierre definitivo	Lado aire
	Lado tierra

Fuente: Trámite T-ITS-00217-2024

Cuadro N° 4 Etapas del Proyecto aprobado de Segunda MEIA-d

Componente	Etapas	Actividad
Construcción del nuevo sistema de combustible de aviación	Construcción	Actividades preliminares
		Movimiento de tierras
		Obras civiles para edificaciones
		Obras civiles para pavimentos
		Instalaciones metalmecánicas
		Pruebas de operatividad
	Operación y mantenimiento del nuevo sistema de combustible de aviación	
Construcción del lado tierra del nuevo terminal	Construcción	Actividades preliminares
		Movimiento de tierras
		Obras civiles para edificaciones
		Obras civiles para pavimentos
		Instalación de sistemas de servicios
	Operación y mantenimiento del lado tierra del nuevo terminal	
Construcción de nuevos hangares	Construcción	Actividades preliminares
		Movimiento de tierras
		Obras civiles para edificaciones
		Obras civiles para pavimentos
		Instalación de sistemas de servicios
	Operación y mantenimiento de nuevos hangares	
Construcción de la PTARND	Construcción	Actividades preliminares
		Movimiento de tierras
		Obras civiles para edificaciones
		Obras civiles para pavimentos
		Instalación de sistemas de servicios
	Operación y mantenimiento de la PTARND	



Componente	Etapas	Actividad
Construcción de las instalaciones de apoyo (utilities farm)		Actividades preliminares
		Movimiento de tierras
		Obras civiles para edificaciones
		Obras civiles para pavimentos
		Instalación de sistemas de servicios
		Operación y mantenimiento de las instalaciones de apoyo
Cierre de obra		Cierre de campamentos
		Actividades de soporte

Fuente: Trámite T-ITS-00217-2024

2.3.3 Ubicación del Proyecto de ITS

La reubicación del área de prueba de motores para la etapa de operación del Proyecto de Ampliación del AIJC, se encuentra ubicada en el área de concesión del AIJC, en la Av. Elmer Faucett s/n. próximo al puerto del Callao y, aproximadamente, a 9 km al noroeste del centro de la ciudad de Lima. A continuación, se detallan las coordenadas del componente.

Cuadro N° 5 Ubicación geográfica del área de prueba de motores

Vértice	Coordenadas UTM (datum WGS84) – Zona 18S	
	Este (m)	Norte (m)
1	269.098.15	8 671.063.27
2	269.198.57	8 670.860.46
3	269.003.08	8 671.016.22
4	269.103.38	8 670.813.66

Fuente: Expediente del trámite T-ITS-00217-2024

La ubicación del Proyecto del ITS se muestra en la siguiente figura 1.



PERÚ

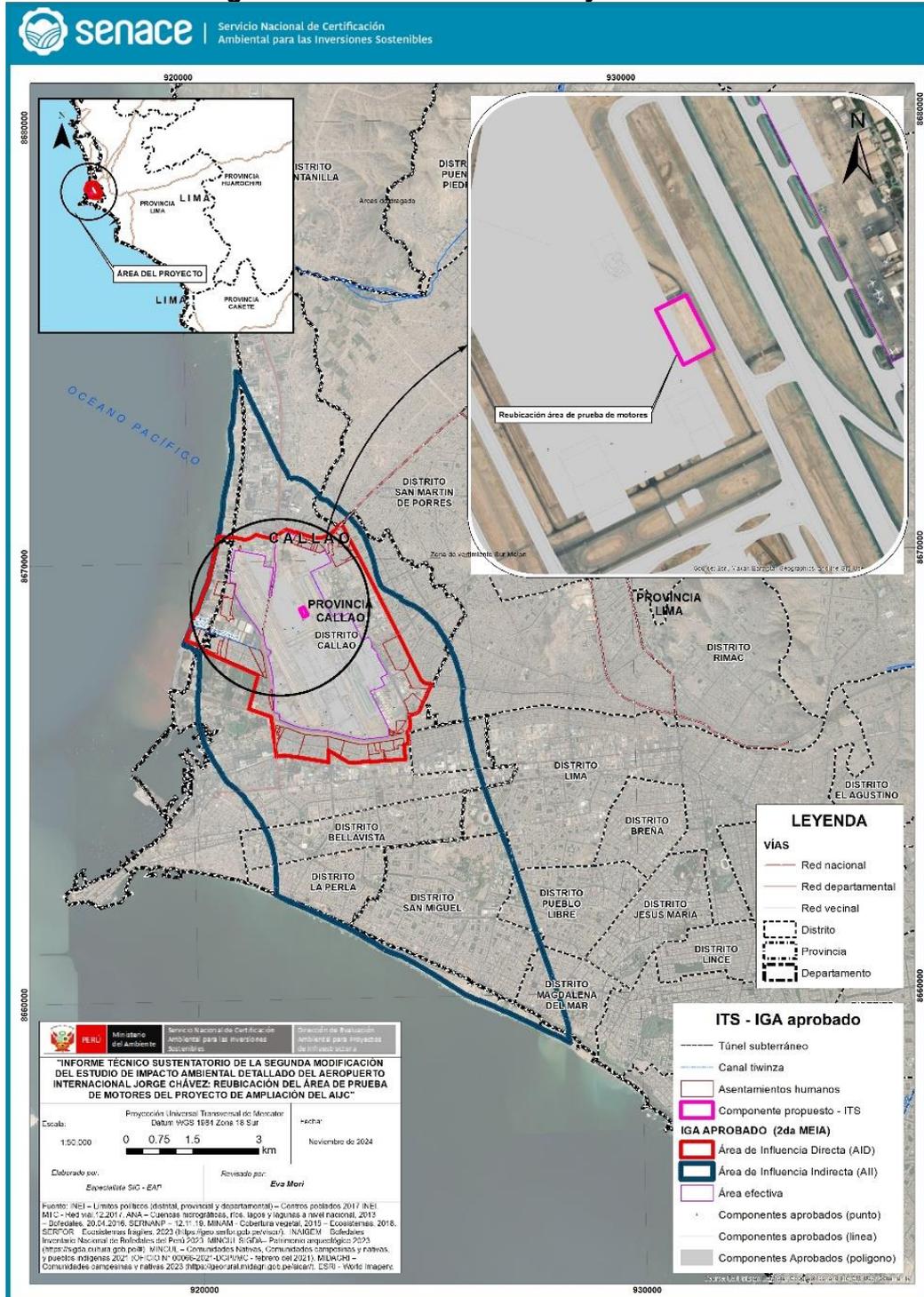
Ministerio del Ambiente

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, 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/). INAIGEM - 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° 00329-2024-DGPI/MC - Junio 2024). MIDAGRI - Comunidades campesinas y nativas 2023 (https://georural.midagri.gob.pe/sicar/). ESRI-World Imagery.

2.3.4 Descripción de la modificación

El Proyecto en el cual se enmarca el ITS, propone la reubicación del área de prueba de motores para la etapa de operación del Proyecto de Ampliación del AIJC, esto con el fin de optimizar el uso del espacio disponible y disminuir el traslado de las aeronaves hacia la plataforma de mantenimiento de aeronaves.

2.3.5 Vía de acceso

Al área de prueba de motores, se acceden mediante una vía asfaltada correspondiente Av. Elmer Faucett s/n (Aeropuerto Internacional Jorge Chávez), Provincia Constitucional del Callao.

2.3.6 Etapas del Proyecto (ITS)

Las etapas y actividades propuestas en el ITS para la reubicación del área de prueba de motores se indican en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 6 Actividades por etapas

Etapas	Actividad
Construcción	Actividades preliminares
	Demoliciones y desmontajes
	Señalización horizontal
	Sistemas de iluminación y vigilancia
	Redes enterradas BT/ICT
	Instalación de barrera deflectora de chorro
Cierre de obra	Actividades preliminares
	Obras civiles
Operación y mantenimiento	Operación de la prueba de motores

Fuente: Expediente del trámite T-ITS-00217-2024

2.3.7 Servicios y recursos para el desarrollo del Proyecto

A. Demanda de energía

Para las etapas de construcción y cierre de obra el abastecimiento de energía se dará a través de grupos electrógenos.

Para la etapa de operación y mantenimiento, el suministro eléctrico provendrá de la subestación Barsi (60 kV) propiedad de ENEL Distribución Perú, a través de una línea de transmisión se alimentará a la subestación principal de alta tensión (60kV/20kV), tal como fue aprobado en la Segunda MEIA-d (2022).

Cuadro N° 7 Demanda de energía eléctrica

Etapas	Fuente de abastecimiento	Demanda mensual (KWh/mes)	Duración (meses)	Demanda total (kWh)
Construcción	Grupo electrógeno (02) de 200 KW	96.00	5	480.00
Cierre de obra	Grupo electrógeno (01) de 200 KW	48.00	1	48.00

Fuente: Expediente del trámite T-ITS-00217-2024

B. Demanda de combustibles

Para el presente Proyecto materia del ITS, el combustible necesario para las maquinarias y equipos a ser utilizadas será suministrado mediante camiones cisterna de combustibles autorizados. La cantidad de la demanda de combustible será de 299.4 m³.

Cuadro N° 8 Demanda de combustible

Etapas	Tipo de combustible	Demanda mensual (m ³ /mes)	Duración (meses)	Demanda total (m ³)
Construcción	Grupo electrógeno (02) de 200 KW	28.8	5	144.0
	Maquinaria/ vehículos	-	-	114.6
Cierre de obra	Grupo electrógeno (01) de 200 KW	14.4	1	14.4
	Maquinaria/ vehículos	-	-	26.4

Fuente: Expediente del trámite T-ITS-00217-2024

C. Uso y aprovechamiento de los recursos hídricos

C.1 Uso de agua para consumo doméstico

Para la etapa de construcción y cierre de obra se requerirá de agua para cubrir usos domésticos: uso consuntivo para bebida, higiene personal, SS. HH., etc., la cual será provista por medio de empresas proveedoras de agua debidamente autorizadas. Para la etapa de construcción se requerirá 27 m³/mes y para la etapa de cierre de obra 13.5 m³/mes.

C.2 Uso de agua industrial

Para la etapa de construcción se requerirá 22.5 m³/mes de agua. Esta será provista por terceros autorizados.

Para la etapa de operación no se prevén procesos que requieran agua de uso doméstico ni industrial, por lo tanto, tampoco se tendrá un incremento en la demanda de agua industrial.

D. Mano de obra

La cantidad de mano obra requerida para cada etapa del Proyecto se resume en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 9 Requerimiento de mano de obra por etapa

Tipo de mano de obra	Etapa		
	Construcción	Cierre de obra	Operación y mantenimiento
Total	30	15	-*

* La cantidad de personal para la etapa de operación no variará respecto de lo aprobado.

Fuente: Expediente del trámite T-ITS-00217-2024

*“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”*

E. Materiales e insumos

Los materiales e insumos por utilizar en el Proyecto se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 10 Materiales e insumos

Etapas	Material o insumo	Unidad	Cantidad
Construcción y cierre de obra	Casetas temporales	und	2
	Pintura roja reflectante	galón	1.20
	Pintura amarilla reflectante	galón	5.85
	Pintura negra reflectante	galón	3.80
	Concreto f'c=28 MPa	m ³	7
	Barras de acero corrugado A 615	Kg	819
	Columna troncocónica de 16 m de altura	und	3
	Soportes de luminarias y baliza de obstáculo	und	3
	Reflectores LED	und	6
	Cuadros eléctricos a pie de torre	und	3
	Cableado eléctrico	m	4.130
	Tomas de tierra	und	3
	Conductor de puesta a tierra cobre desnudo. 35 mm ²	m	620
	Conductor de puesta a tierra cobre desnudo. 16 mm ²	m	48
	Bolardos de protección de torre de iluminación	und	12
	Cámaras IP CCTV	und	3
	Fibra óptica monomodo 48 hilos con armadura metálica	m	620
	Cable UTP CAT 6A	m	48
	Buzones de registro 630x630x915mm	und	6
	Tubería HDPE Ø 100mm	und	8
	Pozo red de tierra	und	1
	Barras de refuerzo ASTM A615. Grado 60 (o A706. Grado 60)	Kg	1.000
	Conexiones atornilladas y herrajes	und	100
	Placas de base y refuerzos de acero estructural según la norma ASTM A36	-	-
	Postes fabricados con tubos de acero estructural según ASTM A500 y ASTM A36	und	3
	Abrazaderas y lengüetas	und	20
Pintura galvanizante de reparación	m ²	100	

Nota: indicó los criterios de peligrosidad: inflamable, corrosivo, reactivo, explosivo y tóxico para los insumos peligrosos.
Fuente: Expediente del trámite T-ITS-00217-2024

F. Maquinarias y equipos

La cantidad y tipo de maquinarias requeridos para el Proyecto se resumen en el siguiente cuadro.

*“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° 11 Maquinarias y equipos

Etapas	Equipos y/o maquinarias	Cantidad
Construcción	Grúa 24 ton	1
	Granalladora	1
	Hidrolavadora	1
	Minicargador frontal	1
	Rotomartillo	2
	Cortadora de concreto	1
	Volquete 15 ton	1
	Camión mixer	1
	Pulverizador de pintura	1
	Manlift articulado de 20 m	1
	Soldadora exotérmica	1
	Megómetro	1
	Fusionadora de fibra óptica	1
	Grúa 60 ton	1
	Camión de transporte	1
Grupo electrógeno	2	
Cierre de obra	Grúa 60 ton	1
	Camión de transporte	1
	Grupo electrógeno	1

Fuente: Expediente del trámite T-ITS-00217-2024

2.3.4 Generación de efluentes. residuos sólidos. emisiones atmosféricas. ruido y vibraciones

A. Efluentes

El Titular estimó las aguas residuales domésticas a generarse en cada una de las etapas del proyecto materia del ITS, los que se detallan a continuación.

Cuadro N° 12 Generación de efluentes

Etapas	Unid	Cantidad	Tratamiento
Construcción	m ³	108	Uso de los baños químicos - Gestión y manejo por una Empresa Operadora de Residuos Sólidos (EO-RS)
Cierre de obra	m ³	10.8	Uso de los baños químicos - Gestión y manejo por una Empresa Operadora de Residuos Sólidos (EO-RS)

Fuente: Trámite T-ITS-00217-2024

Para la etapa de operación y mantenimiento del cambio propuesto, no se prevé la generación de efluentes domésticos. Asimismo, no se generarán efluentes industriales en ninguna de las etapas del proyecto.

B. Residuos sólidos

Durante las actividades del Proyecto se estima la generación de residuos sólidos; asimismo, el manejo hasta su disposición final estará a cargo de una EO-RS autorizado por MINAM, los valores estimados se muestran en el siguiente cuadro.

*"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° 13 Generación de residuos sólidos

Etapa	Generación de residuos (t/mes)				Duración (mes)	Generación de residuos total (t)
	No peligrosos		Peligrosos	Total		
	No municipal	Similar al municipal	No municipal			
Construcción	13.23	0.62	0.07	13.93	5	69.6
Cierre de obra	6.61	0.31	0.04	6.96	1	7.0

Fuente: Trámite T-ITS-00217-2024

C. Emisiones atmosféricas

La operación de los equipos y maquinarias durante la ejecución de las actividades serán las principales fuentes generadoras de emisiones, a continuación, se estiman las emisiones atmosféricas.

Cuadro N° 14 Estimación de emisiones asociadas a equipos y vehículos industriales

Etapas	Valores estimados (t/año)					
	Vehículo y/o equipo	PM 10	PM 2.5	CO	NO _x	SO ₂
Construcción	Camión grúa 24 ton	0.0231	0.0198	0.1551	0.3630	0.0003
	Granalladora	0.0006	0.0006	0.0033	0.0079	0.0000
	Hidrolavadora	0.0002	0.0002	0.0010	0.0023	0.0000
	Minicargador frontal	0.0102	0.0111	0.0573	0.1386	0.0001
	Rotomartillo	0.0003	0.0003	0.0017	0.0042	0.0000
	Cortadora de concreto	0.0008	0.0008	0.0044	0.0106	0.0000
	Volquete 15 ton	0.0236	0.0202	0.1582	0.3703	0.0003
	Camión mixer	0.0494	0.0539	0.2783	0.6732	0.0004
	Pulverizador de pintura	0.0002	0.0002	0.0010	0.0023	0.0000
	Manlift	0.0031	0.0034	0.0175	0.0422	0.0000
	Camión grúa 60 ton	0.0368	0.0401	0.2073	0.5016	0.0003
	Camión de transporte	0.0247	0.0269	0.1391	0.3366	0.0002
Grupo electrógeno	0.458	0.458	1.429	6.688	0.002	
Cierre de obra	Camión grúa 60 ton	0.0184	0.0201	0.1037	0.2508	0.0001
	Camión de transporte	0.0123	0.0135	0.0696	0.1683	0.0001
	Grupo electrógeno	0.000	0.000	0.001	0.004	0.000

Fuente: Trámite T-ITS-00217-2024

D. Ruido

Los valores referenciales del nivel ruido asociado a los equipos y maquinarias (fuentes puntuales), se presentan en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 15 Estimación de los niveles de ruido

Etapas	Vehículo y/o equipo	Nivel de ruido dB(A)
Construcción	Camión grúa 24 ton	110
	Granalladora	112
	Minicargador frontal	106
	Rotomartillo	90

*“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”*

Etapas	Vehículo y/o equipo	Nivel de ruido dB(A)
	Cortadora de concreto	107
	Volquete 15 ton	110
	Camión mixer	112
	Camión grúa 60 ton	110
	Camión de transporte	110
	Manlift	92
	Grupo electrógeno	98
Cierre de obra	Camión grúa 60 ton	110
	Camión de transporte	110
	Grupo electrógeno	98

Fuente: Trámite T-ITS-00217-2024

Para la etapa de operación y mantenimiento los niveles de ruido fueron estimados mediante el modelamiento acústico del área de prueba de motores, en el siguiente Cuadro se presentan los resultados del aporte de ruido de la prueba de motores en el horizonte 2041.

Cuadro N° 16 Estimación de los niveles de ruido

Código del receptor	Zonificación	Nivel de fondo (dBA)		Aporte de niveles de ruido de la prueba de motores (dBA)		Δ Aporte de niveles de ruido (dBA) de la prueba de motores respecto de los niveles de fondo	
		A		B		B-A	
		Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno	Diurno	Nocturno
R-20	Industrial	60.20	62.40	41.10	43.20	-19.10	-19.20
R-21	Residencial	61.60	66.20	43.10	45.90	-18.50	-20.30
R-22	Residencial	53.90	46.80	42.80	45.60	-11.10	-1.20
R-23	Residencial	73.80	77.20	41.30	44.10	-32.50	-33.10
R-24	Residencial	79.70	73.70	22.30	25.10	-57.40	-48.60
R-25	Residencial	67.00	63.70	24.10	26.90	-42.90	-36.80
RA-3	Residencial	61.30	60.30	17.50	20.30	-43.80	-40.00
RA-4	Residencial	60.70	59.40	51.90	53.80	-8.80	-5.60

Leyenda:

Indica un valor que supera el ECA correspondiente (D.S. N° 085-2003-PCM).

Aportes inferiores o iguales a los niveles de fondo

E. Vibraciones

Los valores referenciales del nivel de vibraciones asociado a los equipos y maquinarias (fuentes puntuales), se presentan en el siguiente cuadro.

Cuadro N° 17 Estimación de los niveles de vibraciones

Etapas	Maquinaria y/o equipo	VPP a 25 pies (mm/s)
Construcción	Camión grúa 24 ton	2.2606
	Granalladora	1.9304
	Hidrolavadora	0.0762
	Minicargador frontal	0.0762

Etapa	Maquinaria y/o equipo	VPP a 25 pies (mm/s)
	Rotomartillo	1.9304
	Cortadora de concreto	1.9304
	Volquete 15 ton	1.9304
	Camión mixer	1.9304
	Pulverizador de pintura	0.4318
	Camión grúa 60 ton	2.2606
	Camión de transporte	1.9304
	Grupo electrógeno	0.0762
	Cierre de obra	Camión grúa 60 ton
Camión de transporte		1.9304
Grupo electrógeno		0.0762

Fuente: Trámite T-ITS-00217-2024

2.3.5 Cronograma de ejecución del Proyecto

Según el cronograma presentado en el presente ITS, la reubicación del área de prueba de motores tendrá una duración de 05 meses para su etapa constructiva y 01 mes para la etapa de cierre de obra, con respecto a la etapa de operación, las actividades se realizarán durante toda la vida útil del proyecto, es decir hasta el año 2041 y de acuerdo con lo especificado en el Contrato de Concesión firmado entre LAP y el Estado peruano.

2.3.6 Inversión

El monto de inversión para la reubicación del área de prueba de motores, se estima que el costo de la ejecución del presente Proyecto requerirá una inversión estimada de US\$ 1 071,000.00 el cual no incluye IGV.

2.3.7 Área de Influencia del Proyecto aprobado

El presente ITS se encuentra relacionado con la Primera MEIA-d y la Segunda MEIA-d.

Los componentes proyectados para este ITS consisten en la reubicación del área de prueba de motores; la cual se emplazará dentro de los terrenos de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC) y, por ende, dentro de la huella del proyecto y la Área de Influencia Directa (AID) de la primera y la segunda MEIA-d del proyecto; por lo que, se localizarán dentro del AID del IGA aprobado.

2.4 Respecto de la información actualizada de los componentes socioambientales

2.4.1 Características del medio físico

Mediante DC-1 del Trámite T-ITS-00217-2024, el Titular presentó la caracterización del clima (precipitación, temperatura, humedad relativa, dirección

*“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”*

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, 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, para la caracterización de los parámetros meteorológicos (temperatura, humedad relativa, velocidad y dirección del viento y precipitación), utilizó como fuentes de información las siguientes Estaciones Meteorológicas (E.M) “Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” (1990 a 2020), “Campo de Marte CGFAP – SENAMHI” (1971 a 1981), “Campo de Marte – SENAMHI” (2000 a 2019) y “San Martín de Porres” (2020 a 2023); presentando lo siguiente:

- La temperatura media mensual varió de 13,7 °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 desde el sur y desde el suroeste.

Para caracterizar la calidad del aire, el Titular utilizó información secundaria¹², del cual se advierte que los parámetros evaluados: PM₁₀, PM_{2.5}, SO₂, NO₂, CO, H₂S, O₃, C₆H₆, y Pb cumplen los ECA para aire¹³, con algunas excedencias puntuales¹⁴ para los parámetros PM₁₀, PM_{2.5}, CO, NO₂ y O₃. Al respecto, conforme a lo presentado en ítem 3.5.1.2 “Calidad de aire y ruido” (pág. 41 a 64), en relación con los registros históricos de los parámetros analizados, se evidencia que la tendencia general de sus concentraciones se encuentra regularmente cumpliendo el ECA para aire, verificándose que las excedencias son puntuales debido a eventos originados por factores externos como el parque automotor, zonas urbanas y establecimientos de combustibles.

¹² El Titular utilizó los resultados de los Monitoreos de Calidad de Aire ejecutado por LAP en virtud a Programa de monitoreo de calidad del aire del EIA (Golder-ERM 2002), aprobado mediante R.M. N° 779-2002 MTC/02, la Línea base de calidad del aire de la Actualización del EIA (2016), aprobado mediante R.D. N° 043-2016-MTC/16, La Línea base y programa de monitoreo de calidad del aire de la Primera Modificación del EIA (2018), aprobado mediante la R.D. N° 036-2018-SENACE-PE-DEIN (Periodo 2017-2021), el Programa de Monitoreo Ambiental de la Evaluación Ambiental Preliminar del Proyecto “Mejoramiento de la Av. Néstor Gambeta- Callao Tramo III B”, aprobado mediante la R. D. N° 363- 2015-MTC/16, y la Segunda Modificación del EIA (2022); para lo cual utilizó información de las estaciones AIR-1, AIR-2, AIR-3, AIR-4, AIR-4B, AIR-5, AIR-6, AIR-7, AIR-4B, ECA 01, ECA 2, ECA 3, ECA 4, CA-01, CA-02, CA-03 y CA-04; mayor detalle se puede encontrar en el ítem 3.5.1.2 “Calidad de aire y ruido” (pág. 41 a 64).

¹³ Mediante Decreto Supremo N° 003-2017-MINAM, se aprueba los Estándares de Calidad Ambiental para Aire.

¹⁴ Excedencias puntuales para el parámetro PM₁₀ en las estaciones AIR-02 y CA-03, el PM_{2.5} en las estaciones CA-01, CA-02, CA-04, AIR-05, AIR-06 y AIR-07, el NO₂ en las estaciones AIR-02 y AIR-07, el CO en la estación, el O₃ en las estaciones CA-01, CA-03 y CA-04; mayor detalle se puede encontrar en el ítem 3.5.1.2 “Calidad de aire y ruido” (pág. 41 a 64).

“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”

Para caracterizar los niveles de ruido, el Titular utilizó información secundaria¹⁵; de la cual, se advierte que en estaciones de muestreo: RA-18, se identificó excedencias tanto para horario diurno como nocturno los ECA para ruido en zona comercial¹⁶, mientras que en las estaciones R-20 y R-07, se identificó excedencias tanto para horario diurno como nocturno los ECA para ruido en zona industrial¹⁷; respecto a las excedencias el Titular precisó que éstas se encuentran asociadas al sobrevuelo de aeronaves, tránsito de vehículos, actividades comerciales, actividades industriales y actividades propias de la población (recreación y esparcimiento)

Sobre fisiografía¹⁸ del área de intervención está sobre Planicie aluvial (Pa). Asimismo, identificó a la unidad geológica¹⁹ denominada “*Depósitos Aluvial Fluvial*” (Q-alf). Con relación a la geomorfología²⁰, precisó 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 sismicidad²¹, precisó que el área del AIJC se encuentra asentada en las Zona 2.

Para la caracterización del suelo²², identificó al tipo de Suelo San Agustín (Typic Ustifluvents). Sobre la capacidad de uso mayor de tierras²³, se caracteriza por presentar las siguientes unidades: Tierras aptas para cultivos en limpio con limitaciones por fertilidad y riego (A3s(r)). Respecto al uso actual de tierras²⁴ 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, aproximadamente²⁵, también

¹⁵ El Titular utilizó los resultados de los Monitoreos de Calidad de Ruido ejecutado por LAP en virtud a la Línea base de calidad de ruido ambiental de la Actualización del EIA (2016), aprobado mediante R.D. N° 043-2016-MTC/16, La Línea base y programa de monitoreo de ruido ambiental de la Primera Modificación del EIA (2018), aprobado mediante la R.D. N° 036-2018-SENACE-PE-DEIN (Periodo 2017-2021), el Programa de Monitoreo Ambiental de la Evaluación Ambiental Preliminar del Proyecto “Mejoramiento de la Av. Néstor Gambeta- Callao Tramo III B”, aprobado mediante la R. D. N° 363- 2015-MTC/16, y la Segunda Modificación del EIA (2022); para lo cual utilizó información de las estaciones RA-18, RA-3, RA-4, RA-7, R-21, R-22, R-23, R24, R-25, R-20, ECR-01, ECR-02, ECR-03 y ECR-05; mayor detalle se puede encontrar en el ítem 3.5.1.2 “*Calidad de aire y ruido*” (pág. 64 a 72).

¹⁶ Mediante Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, aprueban los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido
¹⁷ Mediante Decreto Supremo N° 085-2003-PCM, aprueban los Estándares Nacionales de Calidad Ambiental para Ruido
¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

²¹ 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.

²² 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.

²³ 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.

²⁴ 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.

²⁵ 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”

precisó información del estático del agua subterránea²⁶, donde los niveles se ubican entre 1,36 y 12,46 mbpr²⁷.

2.4.2 Características del medio biológico

De acuerdo con la información presentada en el trámite T-ITS-00217-2024, 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 presente ITS se ubica sobre la unidad de vegetación “*Planicies y laderas desérticas*”.

Para caracterizar la flora y fauna utilizó información secundaria²⁸, la cual cumple con las condiciones de aplicabilidad²⁹, validez³⁰, representatividad³¹ y similitud³² en cuanto a composición biológica del área del Proyecto. Del reporte de especies de flora, en la zona prevista para la futura modificación mediante el presente ITS, no se encontraron especies con relevancia biológica en cuanto a categorías de conservación.

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.

Situación actual

El área donde se emplazará el proyecto del presente ITS es un área ya intervenida por actividades correspondientes a la Segunda MEIA-d (Knight Piésold. 2022) que involucraron la liberación del área y desbroce en la etapa constructiva. Asimismo, de acuerdo con las fotografías³³ georreferenciadas del 2023 de los meses de marzo y octubre del 2023; se evidencia la ausencia de vegetación y fauna en el área de la concesión. En ese sentido, la modificación motivo del presente ITS al

²⁶ Tabla 3.5.1 - 50. Inventario de fuentes de agua subterránea – Julio 2021.

²⁷ Mbpr: Metros bajo el punto de referencia

²⁸ Mediante Documentación Complementaria DC-1 el Titular indicó en el ítem 3.5.2 “*Ambiente biológico*” que la caracterización biológica fue realizada en base a la Segunda MEIA-d (Knight Piésold, 2022) aprobado por R.D. N° 00167-2022-SENACE-PE/DEIN que su vez se basa en la Línea de Base Biológica (LBB) de la Primera MEIA del Proyecto aprobado por R.D. N° 36-2018-SENACE-PE/DEIN (Walsh, 2018).

²⁹ 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).

³⁰ 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.

³¹ 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

³² Similitud: 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 (tipo de biotopo, forma de vida o hábito de crecimiento, formación vegetal, etc.) de acuerdo a las formaciones ecológicas identificadas (cobertura vegetal, ecosistemas, etc.).

³³ Mediante DC-1 del trámite T-ITS-00217-2024, el Titular presentó el Detalle 3.5.4 “*Evidencias de la intervención por las actividades de construcción del Proyecto de Ampliación del AICJ*” (Folio 3-131), fotografías georreferenciadas del área de la concesión.

emplazarse sobre áreas intervenidas, no prevé afectación a flora o fauna por las actividades que serán ejecutadas.

2.4.3 Características del medio social, económico y cultural

El proyecto se ubica en la Provincia Constitucional del Callao. Asimismo, el Titular identificó en su área de intervención del ITS a 46 unidades poblacionales tales como:

La Agrupación de Viviendas Bocanegra (Junta vecinal Los Ferroles); perteneciente a la "Zona Oeste Alto", A.H. Daniel Alcides Carrión, A.H. Francisco Bolognesi; "Zona oeste medio", Agrupación Poblacional Max Newbauer, A.H. Villa Mercedes, A.H. Juan Pablo II, A.H. Sarita Colonia, A.H. Tiwinza, A.H. Acapulco; pertenecientes a la "Zona Oeste bajo", Urb. Los Portales del Aeropuerto, Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa, Asociación Residencial la Taboada, Urb. Alameda Portuaria I Etapa, Urb. Aero 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 Grinamanesa, A.H. Bocanegra Sector IV, A.H. Bocanegra V, pertenecientes a la "Zona Norte colindante", 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; pertenecientes a la "Zona Sur frente", A.H. 200 Millas, A.H. 25 de Febrero, A.H. 1º de Julio, A.H. El Progreso, A.H. Señor de Luren, A.H. Nueva Esperanza, A.H. Hijos de Moradores 25 de Febrero y el A.H. El Buen Pastor, pertenecientes a la "Zona Sur colindante".

En el AESE se identificaron 46 asociaciones y juntas vecinales, evidenciándose que, en la distribución según sexo, el 50,23% son mujeres y el 49,77% son hombres. A nivel de grupos etarios, es predominante el grupo poblacional de 30 a 64 años, siendo mayor su presencia en la Zona Los Ferroles (47,17%). Así también, se identificó que el flujo migratorio en los últimos cinco años presenta un mayor dinamismo en la Zona Norte y Centro (5,67%), seguida de la Zona Sur Colindante (5,28%).

Educación: se identificó que el mayor nivel alcanzado por la población es el secundario: Zona Los Ferroles (47,06 %); Zona Oeste (50,35%); Zona Norte y Centro (43,60%); Zona Sur Colindante (46,95%); y en la Zona Sur Frente (49,97%). A nivel de analfabetismo, las cifras fluctúan entre el 1,94% y los 12,20%.

Salud: las enfermedades más frecuentes son las relacionadas a los dolores osteomusculares, enfermedades endocrinas, procesos o enfermedades de vías respiratorias, cardiovasculares, entre las principales.

Económico: La población de las 46 unidades poblacionales analizadas para el presente ITS, se dedican al rubro de la construcción, comercio y transporte. En la "Zona los Ferroles", se identificó la presencia de mercados de abastos y establecimientos comerciales como "Tottus" y "Minka"; y en la "Zona oeste", se

"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"

identificó la presencia de mercados locales, que ofrecen diversos productos de primera necesidad.

2.5 Respeto a la revisión de la identificación y evaluación de los potenciales impactos ambientales

Mediante DC-2 del trámite T-ITS-00217-2024 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 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° 17. 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: Cuadro 3.6.1. "Valores de importancia del impacto y su clasificación" (pág. 276) de la DC-2 del Trámite T- ITS-00217-2024.

Posteriormente, los impactos del ITS fueron comparado con los impactos que fueron identificados en la Primera y 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° 18. 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 ³⁴
IGAs Aprobados	ITS	
Compatible	Compatible	Leve

³⁴ 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":



“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”

Nivel de Importancia del impacto ambiental		Clasificación de Impactos Ley de SEIA y su Reglamento ³⁴
IGAs Aprobados	ITS	
Moderado	Moderado	Moderado
Severo	Severo	Alto
Crítico	Crítico	

Fuente: Cuadro 3.6.1. “Valores de importancia del impacto y su clasificación” (pág. 276) de la DC-2 del Trámite T- ITS-00217-2024.

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 Primera y Segunda MEIA-d del AIJC.

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



“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° 19. Comparativo de impactos ambientales entre el ITS, y la Primera y Segunda MEIA-d

Etapa	Elementos del ambiente	Impactos ambientales potenciales identificados en el ITS		Impactos ambientales potenciales identificados en la 1era MEIA-d		Impactos ambientales potenciales identificados en la 2da MEIA-d		Cambio*
		Impactos ambientales	Nivel de importancia o significancia	Impactos ambientales	Nivel de importancia o significancia	Impactos ambientales	Nivel de importancia o significancia	
Construcción	Aire	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo leve	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo compatible) al que genera la Primera y Segunda MEIA-d (negativo moderado)
	Ruido Ambiental	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo leve	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo compatible) al que genera la Primera y Segunda MEIA-d (negativo moderado)
	Empleo y actividades económicas	Incremento del ingreso familiar	(+) Impacto positivo leve	Incremento del ingreso familiar	(+) Impacto positivo moderado	Incremento del ingreso familiar	(+) Impacto positivo leve	El presente ITS genera un impacto menor (positivo leve) al que genera la Primera MEIA-d (positivo moderado) y similar a la Segunda MEIA-d
Operación y mantenimiento	Ruido Ambiental	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo leve	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo compatible) al que genera la Primera y Segunda MEIA-d (negativo moderado)
Cierre de Obra	Aire	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo leve	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo compatible) al que genera la Primera y Segunda MEIA-d (negativo moderado)
	Ruido Ambiental	Incremento de los niveles de ruido	(-) Impacto negativo leve	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	Alteración de la calidad del aire	(-) Impacto negativo moderado	El presente ITS genera un impacto menor (negativo compatible) al que genera la Primera y Segunda MEIA-d (negativo moderado)

(*) 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
 Fuente: Cuadro 3.6.12. “Matriz de comparación de resumen del nivel de importancia: ITS vs IGA aprobado (Primera Modificación del EIA, 2018 y Segunda Modificación del EIA (2022)” (pág. 314) de la DC-2 del Trámite T-ITS-00217-2024

*"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"*

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

2.5.1 Medidas de manejo del Medio Físico

Mediante DC-2 del trámite T-ITS-00217-2024, 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.

2.5.2 Plan de Manejo Ambiental

Mediante DC-2 del trámite T-ITS-00217-2024, 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. A continuación, se presenta un resumen de dichas medidas:

a. Programa de control de emisiones y ruido

Material Particulado

- Para evitar los efectos del polvo en los accesos regará y/o humedecerá a través de un camión cisterna u otro similar. Esta medida se aplicará con mayor frecuencia e intensidad en la estación de verano para humedecer la superficie de rodadura y reducir incremento de material particulado generado por el tránsito de los vehículos.
- Instalarán señales que indiquen los límites de velocidad (mínimo una señal al ingreso de la zona de trabajo y en el tramo central del acceso). La velocidad definida en el interior de las instalaciones será de 30 km/h. La circulación por vías externas y por vías locales podrá llegar al máximo permitido según las normas de tránsito definidas por las autoridades del Estado para vías públicas.
- Restringirán 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. Para la realización de los cambios del presente ITS el material de corte y relleno se usará dentro de las zonas de modificación.

Emisiones (material particulado y gases)

- Las maquinarias, vehículos y equipos cumplirán con las condiciones mecánicas y de carburación en buen estado, para minimizar las emisiones de gases contaminantes como el dióxido de azufre (SO) monóxido de carbono (CO) y óxidos de nitrógeno (NO₂). Por tal motivo, se recomienda

"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"

que los vehículos cuenten con las revisiones técnicas correspondientes, según las normativas sectoriales.

- Los vehículos y maquinarias con antigüedad mayor a 3 años, pasarán revisiones técnicas anualmente, teniendo en cuenta lo indicado en el Decreto Supremo (D.S.) N° 025-2008-MTC, D.S. N° 024-2009-MTC, D.S. N° 015-2010-MTC, D.S. N° 009-2016-MTC y D.S. N° 047-2001-MTC y sus modificatorias.
- 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.
- Se realizarán los trabajos de construcción acorde a los horarios que se establezcan en los permisos otorgados por la municipalidad.

Ruido

- Realizarán un programa de mantenimiento (i.e., preventivo y correctivo) del equipo pesado y vehículos en general, con la finalidad de controlar los niveles de ruido.
- Los camiones de transporte de materiales y maquinarias evitarán el uso de las bocinas, 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.
- Realizarán los trabajos de construcción acorde con los horarios que se establezcan en los permisos otorgados por la municipalidad.
- En concordancia con la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, y su reglamento, aprobado mediante D.S. N° 050-2001-MTC, se considera la normativa de la OACI presente en el Volumen I del Anexo 16 – Protección del Medio Ambiente, referido a estándares de ruido en aeronaves, métodos recomendados y directrices para homologaciones acústicas, cuando dichas aeronaves se dediquen a la navegación aérea internacional. Esta medida busca mantener estándares en las aeronaves que limiten las emisiones de ruido.

b. 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.
- El almacén será impermeabilizado, cercado, techado, señalizado.
- La estantería será fija, anclada al piso, techo o paredes, rotulada según códigos de segregación de los productos.

"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"

- El acceso será controlado y limitado.

2.5.3 Plan de Minimización y Manejo de residuos sólidos. líquidos y efluentes

Mediante DC-2 del trámite T-ITS-00217-2024, 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.

2.5.4 Programa de Vigilancia Ambiental

Mediante DC-2 del trámite T-ITS-00217-2024, 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 para la calidad de aire y ruido ambiental

Componente Ambiental	Parámetros	Estación	Coordenadas UTM (WGS 84, Zona 18S)		Frecuencia	Normativa de comparación
			Este (m)	Norte (m)		
Aire (*)	PM ₁₀ , PM _{2.5} , CO, NO ₂ , SO ₂ , O ₃ , Pb en PM ₁₀	AIR-2	269 450	8 672 296	Construcción, Operación y Mantenimiento, y Cierre de Obra: Semestral ³⁵	ECA para aire (D.S. N° 003-2017-MINAM)
		AIR-4B	271 478	8 668 866		
		AIR-6	267 682	8 672 387		
		AIR-7	270 175	8 667 939		
Ruido de aeronaves sistema GEMS	Nivel de presión sonora con ponderación de tiempo slow y ponderación de frecuencia A (LAS). Nivel de presión sonora continua equivalente en un segundo con ponderación de frecuencia A (LAeq,1s). Nivel de exposición sonora (SEL, por sus siglas en inglés).	Sector 1	270 689	8 667 919	Continuo (365 días/24horas)	ECA para Ruido (D.S. N° 085-2003-PCM) para zonas de aplicación residencial, comercial, industrial y de protección especial, según aplique. Las zonas de aplicación serán definidas en función de los planos de zonificación urbana actualizados de los distritos donde se ubican las estaciones de monitoreo. Federal Aviation Regulation, Part 150 (FAR 150) de la FAA
			271 129	8 667 981		
			271 171	8 667 564		
			270 744	8 667 533		
		Sector 3	268 905	8 668 172		
			269 803	8 667 986		
			269 931	8 667 505		
		Sector 7b	268 794	8 667 859		
268 670	8 673 220					
		268 658	8 672 944			

³⁵ El Titular precisó que solo monitoreará benceno en las estaciones AIR-2 y AIR-7 durante la etapa de operación.

*"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)		
	Nivel de presión sonora máximo (i.e., LAS,max o LAeq,1s,max). Niveles de ruido promedio día y noche (Ldn o DNL).		268 553	8 673 001		
			268 567	8 673 233		
		Sector 8	267 283	8 670 494		
			267 461	8 671 585		
			267 563	8 671 563		
			267 375	8 670 414		

Fuente: Tabla 3.7.8 "Estaciones de monitoreo ambiental aprobadas y relacionadas con el cambio propuesto" (DC-2 del Trámite T-ITS-00217-2024, hoja 339)

Nota:

(*) El Titular refirió 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)"

2.6 Programa de contingencias

Mediante DC-2 del trámite T-ITS-00217-2024, el Titular identificó los siguientes Procedimientos:

- Plan de contingencia en caso de emergencia estructural (Alerta VI) – Aeropuerto.
- Plan de contingencia en caso de derrame de materiales peligrosos (Alerta VI) – Aeropuerto.
- Plan de contingencia en caso de eventos de fenómenos naturales (sismos y tsunamis) – Proyecto.
- Plan de Contingencia en caso de inundación por incremento de lluvias – Proyecto.

2.7 Plan de cierre

Mediante DC-2 del trámite T-ITS-00217-2024, el Titular señaló 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 definitivo 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.

2.8 Presupuesto y Cronograma de las Medidas de Manejo Ambiental

Mediante DC-2 del trámite T-ITS-00217-2024, el Titular precisó el presupuesto³⁶ correspondiente a la etapa de Construcción y Cierre de Obra por un monto de S/. 6 414 423,97, para la etapa de Operación y Mantenimiento por un monto de S/. 26 076 806,62. Asimismo, incluyó un cronograma de la implementación (etapa de Construcción y Cierre de Obra) de la EMA correspondiente a cinco (05) 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-1 y DC-2 del Trámite T-ITS-00217-2024; de fechas 13 y 20 de noviembre de 2024, respectivamente; se concluye que las ocho (08) observaciones formuladas por la DEIN Senace descritas en el Anexo N° 01 del Informe N° 00005-2024-SENACE-PE/DEIN-UT, de fecha 30 de octubre 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 ocho (08) observaciones descritas en el Informe N° 00005-2024-SENACE-PE/DEIN-UT y remitidas al Titular mediante Auto Directoral N° 00403-2024-SENACE-PE/DEIN, de fecha 30 de octubre 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 de la Segunda Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: Reubicación del Área de Prueba de Motores del Proyecto de Ampliación del AIJC"*, 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 proyecto. Asimismo, debe acreditar el derecho que le permite intervenir el área superficial, cumpliendo las formalidades que prevé el marco normativo vigente.

³⁶ 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

V. RECOMENDACIONES

- 5.1 Remitir el presente informe al Director de la DEIN Senace para la emisión de la Resolución Directoral correspondiente.
- 5.2 La Resolución Directoral que se emita deberá disponer los siguientes actos:
- Remitir el presente Informe y la Resolución Directoral a emitirse a Lima Airport Partners S.R.L., para conocimiento y fines correspondientes.
 - Remitir copia del expediente, en formato digital a la Dirección General de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público 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.
 - Publicar la Resolución Directoral y el informe que la sustenta en la página web del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (www.senace.gob.pe), 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

Crizia María Pizarro Breña
Especialista Legal I
Senace



PERÚ

Ministerio
del Ambiente

Servicio Nacional de Certificación
Ambiental para las Inversiones
Sostenibles

Dirección de Evaluación
Ambiental para Proyectos de
Infraestructura

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

Julissa Victoria Zuñiga Perez
Especialista I en Gestión Social
Senace

Emperatriz Aranibar Pareja
Especialista en Sistemas de
Información Geográfica I
Senace

Nómina de especialistas³⁷

Eberth Emerson Antúnez Huerta
Especialista en Ingeniería del GTE de
Descripción de Proyectos – Nivel II
Senace

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

Paula Leonor Martínez Mercado
Especialista Biológica del GTE Biológico – Nivel II
Senace

Lima, 22 de noviembre de 2024

Visto el Informe N° **00032-2024-SENACE/DEIN-UT** de fecha de 22 de noviembre de 2024, que antecede; y estando de acuerdo con lo expresado en el mismo, la suscrita lo hace suyo en todos sus extremos; por lo tanto, **ELÉVESE** el expediente al Director de la Dirección de Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura, para la emisión de los actuados procedimentales y/o documentos correspondientes.

Eva del Rosario Mori Briones
Coordinadora de la Unidad Funcional
de Transporte
Senace

³⁷ 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 de la Segunda Modificación del Estudio de Impacto Ambiental Detallado del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez: Reubicación del Área de Prueba de Motores del Proyecto de Ampliación del AIJC", presentado por Lima Airport Partners S.R.L.

N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	CONDICIÓN
DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO					
1.	<p>Capítulo 3 "Proyecto de modificación mediante el ITS"</p> <p>Ítem 3.3.1.2 "Descripción del cambio propuesto" (pág. 3-2)</p> <p>Anexo 3.2. "Ficha ambiental" (pág.3)</p> <p>Anexo 3.1. "Planos de ingeniería de los cambios propuestos"</p>	<p>Componentes del Proyecto de modificación</p> <p>De la información presentada, se advierte que el Titular:</p> <p>a. En el Anexo 3.2. "Ficha ambiental":</p> <p>a.1. No adjuntó fotografías del área donde se reubicará el área de prueba de motores.</p> <p>a.2. Presentó una imagen (pág.5), sin título ni leyenda que permita su identificación y comprensión.</p> <p>b. En el Anexo 3.1. "Planos de ingeniería de los cambios propuestos" no incluyó una leyenda en todos los planos que permita identificar los elementos plasmados en estos; asimismo, no se diferencia el área de prueba de motores (vértices del polígono).</p> <p>c. En el Anexo 3.1. "Plano de cctv estado proyectado replanteo y detalles", consignó un cuadro de coordenadas UTM (datum WGS 84) cuyos valores se ubican fuera del área de influencia del proyecto, asimismo, utiliza la denominación "sur" para referirse a las coordenadas "este".</p> <p>d. En el Anexo 3.1. Presentó "planos de ingeniería de los cambios propuestos", sin</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. En el Anexo 3.2. "Ficha ambiental":</p> <p>a.1. Adjuntar fotografías del área donde se reubicará el área de prueba de motores.</p> <p>a.2. Incluir el título y la leyenda que permita identificar la información representada en la imagen consignada; caso contrario, adjuntar un esquema acorde con el Proyecto propuesto a través del ITS materia del presente informe</p> <p>b. En el Anexo 3.1. "Planos de ingeniería de los cambios propuestos" incluir una leyenda en todos los planos que permita identificar los elementos plasmados en estos; asimismo, identificar claramente los vértices del área de prueba de motores.</p> <p>c. En el Anexo 3.1. "Plano de cctv estado proyectado replanteo y detalles", corregir el cuadro de coordenadas UTM (datum WGS 84); asimismo, modificar la denominación "sur" por "este" en concordancia con la ubicación del Proyecto.</p> <p>d. En el Anexo 3.1. Presentar los "planos de ingeniería de los cambios propuestos",</p>	<p>Mediante DC-1 del Trámite T-ITS-00217-2024, el Titular:</p> <p>a. En el Anexo 3.2. "Ficha ambiental":</p> <p>a.1. Adjuntó dos (02) fotografías del área donde se reubicará el área de prueba de motores.</p> <p>a.2. Incluyó el título y la leyenda que permite identificar la información representada en la imagen consignada.</p> <p>b. En el Anexo 3.1. "Planos de ingeniería de los cambios propuestos" incluyó la leyenda en todos los planos que permiten identificar los elementos plasmados en estos; asimismo, identificó claramente los vértices del área de prueba de motores.</p> <p>c. En el Anexo 3.1. "Plano de cctv estado proyectado replanteo y detalles", corrigió el cuadro de coordenadas UTM (datum WGS 84); asimismo, modificó la denominación "sur" por "este" en concordancia con la ubicación del Proyecto.</p> <p>d. En el Anexo 3.1. Presentó los "planos de ingeniería de los cambios propuestos".</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	SUBSANACIÓN	CONDICIÓN
		embargo, omitió la firma de los profesionales encargados de su elaboración.	debidamente firmados por los profesionales encargados de su elaboración.	debidamente firmados por el profesional encargado de su elaboración. Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.	
2.	<p>Ítem 3.3.1.3 "Etapas."</p> <p>"Sistemas de iluminación y vigilancia (1.4)" (pág. 3-7)</p> <p>"Redes enterradas BT/ICT (1.5)" (pág. 3-8)</p>	<p>Etapas del Proyecto</p> <p>Se advierte que el Titular, en la <u>Etapas de construcción:</u></p> <p>a. En el apartado "Sistemas de iluminación y vigilancia (1.4)" del ítem 3.3.1.3 "Etapas" (pág. 3-7), presentó un listado de actividades, sin embargo, omitió indicar la cantidad y ubicación en coordenadas UTM (datum WGS 84) de las torres o postes de iluminación a instalar; asimismo, omitió describir cómo realizará la nueva cimentación.</p> <p>b. En el apartado "Redes enterradas BT/ICT (1.5)" del ítem 3.3.1.3 "Etapas" (pág. 3-8), indicó la construcción de buzones de registros, banco de ductos y pozo de red de tierra, no obstante, omitió indicar la cantidad de buzones de registro a implementar e incluir en una tabla las coordenadas UTM (datum WGS 84) de su ubicación.</p>	<p>Se requiere al Titular, en la <u>Etapas de construcción:</u></p> <p>a. En el apartado "Sistemas de iluminación y vigilancia (1.4)" del ítem 3.3.1.3 "Etapas" (pág. 3-7), indicar la cantidad y ubicación en coordenadas UTM (datum WGS 84) de las torres o postes de iluminación a instalar. Asimismo, describir cómo ejecutará la cimentación de las nuevas torres y/o postes propuestos.</p> <p>b. En el apartado "Redes enterradas BT/ICT (1.5)" del ítem 3.3.1.3 "Etapas" (pág. 3-8), indicar la cantidad de buzones de registro a implementar e incluir en una tabla las coordenadas UTM (datum WGS 84) de su ubicación.</p>	<p>Mediante DC-1 del Trámite T-ITS-00217-2024, el Titular:</p> <p>a. En el Cuadro 3.3.1 "Ubicación referencial de las torres de iluminación y postes para CCTV con luminarias" (pág. 3-8), indicó la cantidad y ubicación en coordenadas UTM (datum WGS 84) de las torres de iluminación a instalar. Asimismo, describió el proceso de cimentación de las nuevas torres propuestos.</p> <p>b. En el Cuadro 3.3.2 "Ubicación referencial de los buzones de registro" (pág. 3-9), indicó la cantidad de buzones de registro a implementar e incluyó en una tabla las coordenadas UTM (datum WGS 84) de su ubicación.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	Absuelta
3.	<p>Ítem 3.3.2.5 "Materiales e Insumos" (pág.3-15)</p> <p>Anexo 3.3. "Las hojas de datos de seguridad"</p>	<p>Requerimientos</p> <p>Se advierte que el Titular:</p> <p>a. En el Cuadro 3.3.6 "Materiales e insumos para la etapa de construcción y cierre de obra" (pág. 3-15), precisó que ejecutará obras de concreto, no obstante, omitió indicar cómo se abastecerá de este insumo.</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. En el Cuadro 3.3.6 "Materiales e insumos para la etapa de construcción y cierre de obra" (pág. 3-15), precisar cómo se abastecerá de concreto para las obras propuestas en el ITS. En caso indique que se abastecerá de una planta de concreto aprobada para el Proyecto, deberá</p>	<p>Mediante DC-1 del Trámite T-ITS-00217-2024, el Titular:</p> <p>a. Precisó que el concreto que se utilizará para las obras propuestas en el presente ITS materia de evaluación se comprará de terceros, es decir, el abastecimiento será desde una planta de concreto externa.</p>	Absuelta



N°	UBICACIÓN	SUSTENTO	OBSERVACIÓN	SUBSANACIÓN	CONDICIÓN
	(MSDS) para los materiales e insumos químicos peligrosos".	b. En el Cuadro 3.3.6 "Materiales e insumos para la etapa de construcción y cierre de obra" (pág. 3-15 a 3-16), presentó una lista de materiales e insumos para las etapas de construcción y cierre progresivo, sin embargo, omitió indicar los criterios de peligrosidad: inflamable, corrosivo, reactivo, explosivo y tóxico por cada insumo del Proyecto, asimismo, en el Anexo 3.3. "hojas MSDS", presentó 02 Hojas de seguridad (MSDS) para los insumos identificados como peligrosos, sin embargo, omitió adjuntar la hoja MSDS de la pintura galvanizante.	indicar el acto administrativo que le otorgó la certificación ambiental correspondiente. b. En el Cuadro 3.3.6 "Materiales e insumos para la etapa de construcción y cierre de obra" (pág. 3-15 a 3-16), presentar la lista de insumos indicando los criterios de peligrosidad: inflamable, corrosivo, reactivo, explosivo y tóxico por cada uno de ellos; asimismo, en el Anexo 3.3. "hojas MSDS", adjuntar la hoja MSDS de la pintura galvanizante.	b. En el Cuadro 3.3.8 "Materiales e insumos para la etapa de construcción y cierre de obra", presentó la lista de insumos indicando los criterios de peligrosidad: inflamable, corrosivo, reactivo, explosivo, y tóxico por cada uno de ellos; asimismo, en el Anexo 3.3. "hojas MSDS", adjuntó la hoja MSDS de la pintura galvanizante. Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.	
4.	"Plano de demoliciones y desmontajes plano general".	Aspectos de Forma En el Anexo 3.1. "Plano de demoliciones y desmontajes plano general", presentó un plano donde se visualizan las señalizaciones horizontales a implementar, observándose un error en la denominación del plano.	En el Anexo 3.1. "Plano de demoliciones y desmontajes plano general", corregir la denominación del plano acorde con la información que este contiene.	Mediante DC-1 del Trámite T-ITS-00217-2024, el Titular, en el Anexo 3.1, actualizó el nombre del Plano 1122-B-CSP-5NA0-A00000-002 a "Señalización horizontal Detalles", acorde con la información que este contiene. Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.	Absuelta
IDENTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE IMPACTOS AMBIENTALES					
5.	ítem 3.6.4 "Evaluación de impactos" (pág. 304 a 312)	Respecto a la valoración de impactos ambientales, se verifica lo siguiente: En el ítem 3.6.4 "Evaluación de impactos" (pág. 304 a 312) presentó la justificación del valor asignado a los atributos de cada impacto ambiental; considerando los aspectos ambientales relacionados a la "Segunda Modificación del EIA (2022)". Por ejemplo: en el ítem "Aire" precisó que, "(...) Asimismo, no se estima movimientos de tierras (corte y relleno) debido a que el cambio propuesto se ubica en una zona ya intervenida, puesto que cuenta con una plataforma de concreto existente; mientras	Se requiere al Titular, en el ítem 3.6.4 "Evaluación de impactos" complementar la justificación de los valores y niveles de importancia asignados para todos los impactos ambientales del proyecto; en comparación a los aspectos e impactos ambientales analizados en la Primera Modificación del EIA (2018); conceptualizando la situación actual del componente ambiental (línea base), su variación a consecuencia de las actividades del Proyecto y el tiempo de ejecución, afectación o de vida útil del	Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00217-2024, el Titular: Mediante el ítem 3.6.4 "Evaluación de impactos" (pág. 305 a 313) complementó la justificación de los valores y niveles de importancia asignados para todos los impactos ambientales que identificó en el ITS; en comparación a los aspectos e impactos ambientales analizados en la Primera Modificación del EIA (2018); en línea al análisis comparativo realizado con la Segunda Modificación del EIA (2022). Conceptualizado	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	SUBSANACIÓN	CONDICIÓN
		<p>que la cantidad de maquinaria y vehículos a utilizar suma un total de 18, valor muy por debajo de los 361 que se aprobaron para la etapa de construcción en la Segunda Modificación del EIA (2022)". No obstante, omitió considerar los aspectos relacionados a la Primera Modificación del EIA (2018); puesto que mediante el ítem 3.2 "Justificación del proyecto a modificar" (pág. 1 a 2) indicó que el componente del proyecto "Área de Prueba de Motores" fue aprobada como parte de la Primera Modificación del EIA (2018).</p> <p>Además de haber presentado en el ítem 3.6.5 "Comparación de los impactos ambientales entre el IGA aprobado y el presente ITS" (pág. 311 a 313) el análisis comparativo de los niveles de importancia entre los impactos identificados del ITS con la Primera MEIA-d (2018) y la Segunda MEIA (2022); sin embargo, no es congruente con el ítem 3.6.4.</p>	<p>proyecto³⁸; a fin de verificar que los impactos del ITS son no significativos en comparación a los impactos de la Primera y la Segunda MEIA-d. Dicha información debe mantener concordancia con el contenido del ítem 3.6.5 "Comparación de los impactos ambientales entre el IGA aprobado y el presente ITS".</p>	<p>en función a la situación actual del componente ambiental (línea base), su variación a consecuencia de las actividades del Proyecto y el tiempo de ejecución. Permitiendo verificar que los impactos del ITS son no significativos en comparación a los impactos de la Primera y la Segunda MEIA-d; en concordancia con el contenido del ítem 3.6.5 "Comparación de los impactos ambientales entre el IGA aprobado y el presente ITS" (pág. 313 a 134).</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	
ESTRATEGIA DE MANEJO SOCIO AMBIENTAL					
6.	Ítem 3.7.4 "Programa de vigilancia" (pág. 334 a 338)	<p>Programa de Monitoreo</p> <p>Respecto al programa de vigilancia, se verifica lo siguiente:</p> <p>Mediante el cuadro 3.7.8 "Estaciones de monitoreo ambiental aprobadas y relacionadas con el cambio propuesto" (pág. 337) presentó la ubicación de las estaciones de monitoreo de</p>	<p>Se requiere al Titular:</p> <p>a. En el subtítulo "Calidad de aire" considerar como estaciones de monitoreo a las estaciones que utilizó en la caracterización de la línea base³⁹, ECA-03, ECA-04, y CA-04; las cuales le permitan cumplir el criterio (barlovento y</p>	<p>Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00217-2024, el Titular:</p> <p>a. Mediante el subtítulo "Calidad de aire" (pág. 335 a 339, ítem 3.7.8) incorporó a las estaciones de monitoreo AIR-06 y AIR-4B; la cuales se ubican referencialmente a</p>	Absuelta

³⁸ De reconocer impactos que se manifestaron en el proyecto, 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

³⁹ De acuerdo a la información presentada en el cuadro 3.5.5 "Ubicación de estaciones de monitoreo de la calidad de aire" (línea base), se verifican otras estaciones ubicadas en dirección norte del Área de Prueba de Motores, como la estación ECA-03, ECA-04 y CA-04.



"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	SUBSANACIÓN	CONDICIÓN
		<p>calidad de aire y ruido ambiental para las actividades del ITS. No obstante, se verifica lo siguiente:</p> <p>a. En el subtítulo "<i>Calidad de aire</i>" (pág. 334 a 335) indicó que, para la ubicación de las estaciones de monitoreo de calidad de aire utilizó como criterio "<i>2 estaciones en la red de monitoreo, en posiciones de barlovento y sotavento</i>"; identificando a las estaciones AIR-02 y AIR-07. No obstante, la georreferenciación de las referidas estaciones (Google Earth) permite visualizar que no mantienen esa disposición (barlovento y sotavento); al no mantenerse en el mismo trazo (imaginario) con el Área de Prueba de Motores; considerando además que en el subtítulo "<i>Dirección y velocidad del viento</i>" (pág. 38) indicó que la dirección predominante del viento es desde el sur.</p> <p>b. En el subtítulo "<i>Niveles de ruido ambiental</i>" (pág. 335 a 336) indicó como estaciones de monitoreo a las estaciones Sector 7b y Sector 8; refiriendo como criterio de ubicación a la proximidad entre el Componente propuesto y los posibles receptores. los cuales se observan en la figura 3.7.1. Sin embargo:</p> <ul style="list-style-type: none"> De la revisión del cuadro 3.5.16 "<i>Ubicación de estaciones de monitoreo de niveles de ruido ambiental</i>" (pág. 65. línea base); se verifica una mayor cantidad de receptores sensibles ubicados más cerca que los sectores 7b y 8; como el caso de la estación RA-4. ECR-05. ECR-01 y RA-18. que 	<p>sotavento); en consideración a la ubicación del Área de Prueba de Motores y la dirección predominante del viento (desde el sur).</p> <p>b. En el subtítulo "<i>Niveles de ruido ambiental</i>", presentar la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> Incorporar a las estaciones de monitoreo vinculadas a receptores sensibles: RA-4, ECR-05, ECR-01 y RA-18. De no considerar su incorporación deberá presentar una justificación técnica. Incorporar la figura 3.7.1 en el 3.7.4 "<i>Programa de vigilancia</i>" 	<p>barlovento en consideración a la ubicación de las estaciones AIR-02 y AIR-07, y la dirección del viento. Además de haber considerado el criterio de receptores sensibles para el emplazamiento de las estaciones AIR-02 y AIR-06.</p> <p>b. En el subtítulo "<i>Niveles de ruido ambiental</i>" (pág. 337 a 339, ítem 3.7.8), presentó la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> Incorporó a las estaciones de monitoreo vinculadas a receptores sensibles Sector 1, Sector 3 y Sector 7a; considerando la ubicación del Área de Prueba de Motores y receptores sensibles poblacionales, cercanos al aeropuerto. Mediante Anexo PDF "Cap3figuras" (pág. 44) incorporó la figura 3.7.1, en la misma que se puedan visualizar las estaciones de monitoreo de ruido ambiental propuestas; además de las estaciones de monitoreo de calidad de aire planteadas en el 3.7.4 "<i>Programa de vigilancia</i>" <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	SUBSANACIÓN	CONDICIÓN
		<p>serían representativas para verificar la eficacia de las medidas de manejo ambiental y los efectos sobre los receptores más cercanos.</p> <ul style="list-style-type: none"> Citó a la figura 3.7.1; sin embargo, ésta no ha sido identificada, ni alguna otra similar en el ítem 3.7.4 "Programa de vigilancia". 			
CRONOGRAMA Y PRESUPUESTO					
7.	<p>ítem 3.7.8 "Cronograma y presupuesto de la estrategia de manejo ambiental" Pág. 373 a 377</p>	<p>Presentó un cronograma y presupuesto de implementación para la Estrategia de Manejo Ambiental (EMA). No obstante, se advierte que el Capítulo de la EMA se encuentra observado en la presente matriz por lo que, de corresponder la inclusión o reformulación de medidas, deberá reestructurar tanto el cronograma de implementación de la EMA como su presupuesto asignado.</p>	<p>Se requiere al Titular lo siguiente: revisar y actualizar el cronograma y presupuesto de implementación de la EMA, teniendo en cuenta las modificaciones que realizará a las medidas, planes y/o programas incluidos y aplicables al presente proyecto producto de las observaciones realizadas en la presente matriz.</p>	<p>Mediante DC-2 del Trámite T-ITS-00217-2024, el Titular:</p> <p>Actualizó el ítem 3.7.8 "Cronograma y presupuesto de la estrategia de manejo ambiental" (pág. 375 a 379), en función a las modificaciones que realizó sobre las medidas, planes y/o programas aplicables al presente ITS.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	Absuelta
ANEXOS					
8.	<p>Ítem 7.6.2.3 "Orientación de los motores durante la prueba de motores" (pág. 18)</p> <p>y</p> <p>Ítem 7.6.2.4 "Deflector de chorro" (págs. 18 - 19)</p>	<p>Modelamiento acústico de la prueba de motores</p> <p>En el Anexo 3.4 "Informe de Modelamiento acústico de la prueba de motores", ítem 7.6.2.3 "Orientación de los motores durante la prueba de motores" (pág. 18), precisó que, a fin de caracterizar la directividad asociada a la orientación hacia el nor-noroeste de las actividades a realizar (prueba de motores) y determinar su influencia sobre la propagación del sonido, se empleó el modelo de propagación SAE-AIR-1845.</p> <p>Asimismo, en el ítem 7.6.2.4 "Deflector de chorro" (págs. 18 - 19), el Titular señaló que "Con el fin de modelar adecuadamente los niveles de ruido</p>	<p>Se requiere al Titular. lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> Presentar una vista en 3D, que permita verificar la inclusión de la barrera deflectora de chorro en el desarrollo del estudio de modelamiento. Precisar si para el desarrollo del modelamiento, la inclusión de la barrera deflectora de chorro supone una atenuación por barrera o apantallamiento (perdida por inserción de barrera - insertion loss). de ser este el caso, deberá precisar las características del tipo de material de la barrera deflectora; además deberá indicar que 	<p>Mediante DC-1 del Trámite T-ITS-00217-2024, el Titular:</p> <ol style="list-style-type: none"> En el Anexo 3.4 "Informe de Modelamiento acústico de la prueba de motores", ítem 7.6.2.4 "Deflector de chorro" (pág. 19), presentó una vista en 3D, que permite verificar la inclusión de la barrera deflectora de chorro en el desarrollo del estudio de modelamiento. En el Anexo 3.4 "Informe de Modelamiento acústico de la prueba de motores", ítem 7.6.2.4 "Deflector de chorro" (págs. 19 a 21), 	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	SUBSANACIÓN	CONDICIÓN
		<p><i>del área de estudio, se considera en el <u>escenario modelado</u> la inserción de una barrera deflectora de chorro (JBD, por sus siglas en inglés) en la zona norte del área de prueba de motores, de acuerdo con las características proporcionadas por LAP (...)</i>, presentando las dimensiones de la barrera deflectora en mención y una imagen referencial (Detalle 7.3) de sus características.</p> <p>Sin embargo, de la revisión de la información señalada, se tiene lo siguiente:</p> <p>a. No presentó una vista en 3D, mediante la cual, se pueda verificar la inclusión de la barrera deflectora de chorro en el desarrollo del estudio de modelamiento.</p> <p>b. Considerando la inserción de la barrera deflectora, no precisó si para el desarrollo del modelamiento, esta supone una atenuación por barrera o apantallamiento⁴⁰ (perdida por inserción de barrera - insertion loss).</p>	<p>la barrera cumplirá con los requerimientos señalados en la norma internacional ISO 9613-2, y presentar el valor del Insertion loss que supone la barrera deflectora de chorro.</p>	<p>precisó que, para el desarrollo del modelamiento, la inclusión de la barrera deflectora de chorro supone una atenuación por barrera y no por apantallamiento, asimismo, indicó el cálculo referencial de la pérdida por inserción del deflector de chorros con el fin de evaluar su influencia como infraestructura en el modelamiento.</p> <p>Por lo expuesto se considera que la observación ha sido absuelta.</p>	

⁴⁰ De ser este el caso, no precisó que la barrera deflectora de chorro cumplirá con los requerimientos señalados en la norma internacional ISO 9613-2 "Acoustics – Attenuation of sound during propagation outdoors, Part. 2: General method calculation", las cuales son los siguientes: (i) Densidad superficial de al menos 10 kg/m², (ii) El objeto debe tener una superficie cerrada sin grandes grietas o huecos