

# PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

## MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Presentado para:



Preparado por:



Calle Alexander Fleming 187, Urb. Higuera, Surco, Lima, Perú  
Teléfono: 448-0808, 702-4846, Fax: 702-4846  
Web: [www.walshp.com.pe](http://www.walshp.com.pe)  
Lima – Perú

Diciembre, 2016

## ÍNDICE

1.0. INTRODUCCIÓN .....	1
2.0. MARCO LEGAL .....	2
3.0. OBJETIVOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN.....	3
3.1.    OBJETIVO GENERAL .....	3
3.2.    OBJETIVOS ESPECÍFICOS .....	3
4.0. DESCRIPCIÓN Y UBICACIÓN DEL PROYECTO.....	4
4.1.    ANTECEDENTES .....	4
4.2.    NOMBRE DEL PROYECTO.....	4
4.3.    NIVEL DE ESTUDIO .....	5
4.4.    UBICACIÓN DEL PROYECTO .....	5
4.5.    COMPONENTES DEL PROYECTO .....	5
5.0. ÁREA DE INFLUENCIA.....	6
5.1.    ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA (AID).....	6
5.2.    ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA (AII).....	6
5.3.    ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS .....	8
6.0. GRUPOS DE INTERÉS .....	9
7.0. MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	13
7.1.    TALLERES PARTICIPATIVOS .....	13
7.1.1.    TALLERES PARTICIPATIVOS DURANTE LA ELABORACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (MEIA) .....	13
7.1.1.1.    Metodología de los Talleres Participativos durante de la elaboración de la Modificación del EIA .....	14
7.1.2.    TALLERES PARTICIPATIVOS LUEGO DE PRESENTADO LA MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (MEIA).....	15
7.1.2.1.    Metodología de los Talleres Participativos luego de presentado la Modificación del EIA .....	15
7.1.3.    AUDIENCIA PÚBLICA .....	17
7.1.3.1    Metodología De La Audiencia Pública .....	18
7.1.3.2    REGISTRO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA .....	20
7.2.    ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN .....	20
7.3.    MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA COMPLEMENTARIOS .....	20
7.3.1.    EQUIPO DE PROMOTORES .....	20
8.0. SEDE Y EJECUCIÓN DE TALLERES Y AUDIENCIAS .....	22
8.1.    SELECCIÓN DE SEDES DE TALLERES Y AUDIENCIAS.....	22
8.2.    INFRAESTRUCTURA DE LOS LOCALES PROPUESTOS .....	24
9.0. MEDIOS LOGÍSTICOS .....	25
9.1.    TRASLADOS .....	25
9.2.    ALIMENTACIÓN .....	25
9.3.    EQUIPOS Y MATERIALES A EMPLEAR EN LOS TALLERES Y AUDIENCIAS.....	25
9.4.    RECURSO HUMANO .....	26
12.0. CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....	27
13.0. PERSONAL RESPONSABLE QUE BRINDARÁ INFORMACIÓN    SOBRE EL PROYECTO .....	28
13.1.    TITULAR RESPONSABLE.....	28
13.1.1.    RESPONSABLES PRESENTE EN LOS MECANISMOS DEL PPC .....	28
13.1.2.    FUNCIONES .....	28
13.2.    CONSULTORA RESPONSABLE DE LA ELABORACION DE LA MODIFICACIÓN DEL EIA .....	29

## LISTA DE CUADROS

CUADRO 1	LOCALIDADES DEL ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA .....	7
CUADRO 2	AUTORIDADES A NIVEL NACIONAL .....	9
CUADRO 3	AUTORIDADES A NIVEL REGIONAL, PROVINCIAL Y DISTRITAL .....	9
CUADRO 5	AUTORIDADES DE ORGANIZACIONES SOCIALES DE LA ZONA .....	10
CUADRO 6	AUTORIDADES LOCALES POR ZONAS .....	10
CUADRO 7	MOMENTOS DE DESARROLLO DE LOS TALLERES PARTICIPATIVOS .....	13
CUADRO 8	RESUMEN DE ACTIVIDADES PARA EL DESARROLLO DE LOS TALLERES PARTICIPATIVOS .....	16
CUADRO 9	ZONAS DE TRABAJO DEL EQUIPO DE PROMOTORES .....	21
CUADRO 10	SEDES DE TALLERES .....	22
CUADRO 11	SEDES DE AUDIENCIAS .....	23
CUADRO 12	CRONOGRAMA DEL PROCESO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA .....	27

## LISTA DE ANEXOS

ANEXO 01	DECLARACIÓN JURADA NIVEL DE ESTUDIO
ANEXO 02	MAPA DE UBICACIÓN
ANEXO 03	MEMORIA DESCRIPTIVA
ANEXO 04	MAPA ÁREA DE INFLUENCIA SOCIAL
ANEXO 05	MAPA SEDES DE TALLERES PARTICIPATIVOS
ANEXO 06	MAPA SEDES DE AUDIENCIAS PÚBLICAS
ANEXO 07	PODER DEL REPRESENTANTE LEGAL
ANEXO 08	DOCUMENTO DE IDENTIDAD DEL REPRESENTANTE LEGAL
ANEXO 09	FICHA RUC
ANEXO 10	DOCUMENTO DE IDENTIDAD DE RESPONSABLE PRESENTE EN LOS MECANISMOS DEL PPC

## 1.0.

# INTRODUCCIÓN

---

La empresa LIMA AIRPORT PARTNERS tiene previsto desarrollar la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El Plan de Participación Ciudadana, que se presenta al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (en adelante SENACE), contiene los mecanismos y medios para brindar información oportuna a la población del área de influencia del proyecto, para la etapa de elaboración y aprobación de la Modificación del estudio de impacto ambiental.

El presente Plan de Participación Ciudadana permitirá favorecer el ejercicio del derecho a la información de la población del área de influencia del proyecto y establecer los canales de comunicación que permitan resolver sus inquietudes y expresar sus percepciones acerca de las actividades a desarrollarse.

## 2.0.

### **MARCO LEGAL**

---

La Constitución Política del Perú (1993) introduce conceptos de participación ciudadana en su artículo N° 31; por otro lado, la Ley N° 26300 “Ley de los Derechos de Participación y Control Ciudadanos”, aprobada en el año 1994, regula el ejercicio de los mismos. Además los numerales 5 y 7 del artículo 2 de la Constitución, consagran el derecho de acceso a la información pública y el derecho a participar en forma individual o asociada, en la vida política, económica, social y cultural de la Nación respectivamente.

La Ley General del Ambiente, Ley N° 28611, establece que toda persona tiene derecho a participar responsablemente en los procesos de toma de decisiones, así como en la definición y aplicación de las políticas y medidas relativas al ambiente y sus componentes, que se adopten en cada uno de los niveles del gobierno.

El Decreto Supremo N° 002-2009-MINAM, señala el acceso a la información pública ambiental y participación y consulta ciudadana en asuntos ambientales, que tiene por finalidad establecer las disposiciones para facilitar el acceso de la población a la información pública con contenido ambiental. Este mismo decreto indica que su aplicación es para todos los órganos que forman parte del Sistema Nacional de Gestión Ambiental.

El Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en el Proceso de Evaluación Ambiental y Social en el Subsector Transportes – MTC, aprobado con R.D. N° 006-2004-MTC/16.

En virtud a la Ley N° 29968, Ley de Creación del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las inversiones sostenibles (SENACE) y en concordancia con la RM N° 160-2016-MINAM donde se aprueba la culminación del proceso de transferencia de funciones del subsector Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) al Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (Senace) en materia de evaluación ambiental.

### 3.0.

## OBJETIVOS DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN

---

### 3.1. OBJETIVO GENERAL

Poner a disposición de la población y grupos de interés del área de influencia del Proyecto información clara y eficaz acerca del Proyecto y la respectiva Modificación del EIA, de manera tal de asegurar su participación en todas las etapas del Proyecto.

### 3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Describir las acciones y mecanismos dirigidos a informar a la población acerca del Proyecto.
- Presentar ante las poblaciones nuevas y grupos de interés involucrados a la empresa titular del proyecto y la consultora que elaborará la modificación del estudio de impacto ambiental.
- Informar de manera adecuada y oportuna a la población involucrada y grupos de interés respecto a las actividades del Proyecto (descripción del proyecto), los resultados de la línea base ambiental, la evaluación de impactos; así como los alcances del plan de manejo ambiental y plan de relaciones comunitarias.
- Fomentar la participación de los ciudadanos del área de influencia del Proyecto.
- Conocer, analizar y sistematizar las principales preocupaciones de la población respecto a los posibles impactos sociales, económicos, ambientales y culturales que podrían generarse a partir de la construcción y funcionamiento del Proyecto.
- Conocer y recoger las medidas o recomendaciones propuestas por la población del área de influencia para prevenir o mitigar los impactos negativos percibidos y maximizar los impactos positivos del Proyecto.
- Cumplir con la legislación peruana vigente sobre el derecho al acceso a la información y consulta pública, señalados de manera general en la Ley del Ambiente y el D.S. N° 002 -2009- MINAM Reglamento sobre transparencia, acceso a la información pública ambiental y participación y consulta ciudadana en asuntos ambientales.

## 4.0.

# DESCRIPCIÓN Y UBICACIÓN DEL PROYECTO

---

## 4.1. ANTECEDENTES

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh) fue inaugurado en el año 1960 para reemplazar al antiguo Aeropuerto de Limatambo, ubicado en el distrito de San Isidro; debido a que este último había quedado rodeado por las nuevas áreas residenciales de la Lima de aquel entonces. Su nombre se debe al pionero de la aviación peruana Jorge Chávez Dartnell, el primer hombre en cruzar los Alpes con un avión monoplano, en el año 1910.

Desde sus inicios, el AIJCh fue operado por la empresa estatal CORPAC; sin embargo, en el año 2001, y como parte de un proceso de promoción para la inversión privada llevada a cabo por el Gobierno Peruano; fue entregado en concesión a la empresa privada Lima Airport Partners S. R. L. (LAP), un consorcio germano-estadounidense-peruano, con el fin de mejorar su operación, y ejecutar las remodelaciones y ampliaciones necesarias para tal fin.

Lima Airport Partners S.R.L. inició operaciones el día 14 de febrero de 2001, por un periodo mínimo de treinta (30) años, conforme al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del “Aeropuerto Internacional Jorge Chávez”, celebrado con el Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción de aquel entonces (actualmente Ministerio de Transportes y Comunicaciones). De acuerdo al Contrato de Concesión, Lima Airport Partners tiene la posesión, el uso y disfrute de los bienes de la concesión, la operación del aeropuerto, la prestación de los servicios aeroportuarios, la implementación de mejoras, entre otros derechos y obligaciones.

De acuerdo con las etapas de ampliación definidas en su Plan Maestro, LAP ha contratado al Consorcio RS&H-COSAPI para el desarrollo del Diseño de la Ampliación del AIJCh.

Asimismo, a través de R.D. N° 043-2016-MTC/16, del 15 de enero de 2016, se aprueba la Actualización del Estudio de Impacto Ambiental del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Entre los aspectos que identificó la Actualización del EIA (Ver Anexo 1), se pudo determinar que está en un área muy intervenida, inmersa dentro de una zona industrial al interior de la ciudad, donde la presencia de flora y fauna no incluida especies en protección nacional, con vegetación de parques y jardines y desierto costero y zonas agrícolas, en un área con tráfico pesado.

## 4.2. NOMBRE DEL PROYECTO

Proyecto Modificación del Estudio de Impacto Ambiental del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

### 4.3. NIVEL DE ESTUDIO

El Proyecto Modificación del Estudio de Impacto Ambiental del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se encuentra a nivel de **FACTIBILIDAD**. En el Anexo 01 se presenta la Declaración Jurada del Nivel de Estudio

### 4.4. UBICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto se encuentra ubicado en el Área de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en el distrito del Callao, provincia Constitucional del Callao, región Lima.

En el Anexo 02 se presenta el Mapa de Ubicación.

### 4.5. COMPONENTES DEL PROYECTO

El proyecto considera la construcción de una nueva pista paralela a la actual y nueva infraestructura como terminal de pasajeros calles de rodaje y conexión necesarias, y la plataforma de estacionamiento de aeronaves asociada. También se incluye la construcción de un nuevo acceso y una zona de estacionamientos junto al Edificio Terminal, una nueva Torre de Control de Tráfico Aéreo, una Base de Rescate y una Subestación Eléctrica.

La nueva infraestructura-Terminal, a ser proyectado, junto con otra infraestructura ya aprobada para el AIJCh, será emplazada sobre los terrenos que serán entregados a LAP por el Gobierno Peruano. El diseño se ha dividido en dos grandes paquetes de trabajo, que contemplan las siguientes dos áreas funcionales:

#### Lado aéreo (Airside), para uso y servicio de las aeronaves

1. Pista de Despegue / Aterrizaje N° 2
2. Sistema de Calles de Rodaje
3. Sistema de Ayudas Luminosas y Ayudas a la Aeronavegación
4. Paisajismo
5. Vías de Servicio
6. Torre de Control de Tráfico Aéreo
7. Estación de Bomberos y de Rescate
8. Plataforma de Estacionamiento de Aviones

#### Lado terrestre (Landside) para uso y servicio de pasajeros y personal

9. Nueva infraestructura - Terminal
10. Caminos de Acceso
11. Playa de Estacionamiento Vehicular
12. Líneas de Servicio

En el Anexo 03 Memoria Descriptiva se presenta un detalle de las obras que corresponden a la Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

## 5.0.

# ÁREA DE INFLUENCIA

---

El área de influencia es el espacio geográfico sobre el que las actividades de un determinado proyecto pueden ejercer algún tipo de impacto ambiental.

En ese sentido, para el presente Plan de Participación Ciudadana se ha determinado un Área de Influencia Directa e Indirecta para el Proyecto, considerando criterios contemplados en la normatividad nacional vigente así como también de entidades internacionales.

### 5.1. ÁREA DE INFLUENCIA DIRECTA (AID)

Las áreas de influencia se definen de acuerdo a los potenciales impactos que podrían derivarse de las actividades del proyecto. El área de influencia directa será aquella área en la que se percibirán los impactos directos producto de las actividades del proyecto. El área de influencia indirecta estará conformada por aquella área en la que se perciban los impactos indirectos derivados de las actividades del proyecto.

Los criterios que se proponen para definir el Área de Influencia Directa (AID) son las siguientes:

- Intervención por componentes del proyecto en las zonas: central, sur y norte del AIJCh.
- Vías de acceso al AIJCH (Av. Faucett y Tomas Valle).
- Áreas colindantes y/o adyacentes con relación al AIJCh.

En base a estos criterios se considera –de forma preliminar– como AID el área de operaciones y zona construida del AIJCh.

### 5.2. ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA (AII)

El Área de Influencia Indirecta (AII) es el territorio en el que se manifiestan los impactos ambientales indirectos –o inducidos-, es decir aquellos que ocurren en un sitio diferente a donde se produjo la acción generadora del impacto ambiental, y en un tiempo diferido con relación al momento en que ocurrió la acción provocadora del impacto ambiental.

Asimismo, el AII se define como aquella que considera a las poblaciones que se encuentran adyacentes al área de influencia directa, estableciéndose como el ámbito donde se prevé se presenten los efectos indirectos del Proyecto, tomando en cuenta lo siguiente:

- Jurisdicción político-administrativa.
- Dinamización de la actividad económica local

- Adquisición de bienes y servicios
- Contratación de mano de obra local

En tal sentido el Área de influencia Indirecta está conformada por 48 localidades ubicadas en el distrito de Callao Cercado, provincia constitucional del Callao; las mismas que se presentan el cuadro a continuación:

**Cuadro 1** Localidades del Área de Influencia Indirecta

Provincia	Distrito	Zona		Localidad/ Institución
Callao	Callao	Zona Norte colindante al AIJCh	1	Urb. Los Portales del Aeropuerto
			2	Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa
			3	Asociación Residencial La Taboada
			4	Urb. Alameda Portuaria I Etapa
			5	Urb. Aero Residencial Faucett
			6	Urb. Alameda Portuaria II Etapa
		Zona Norte Frente al AIJCh	7	Urb. Las Garzas
			8	Urb. Los Lirios
			9	Urb. La Quilla
			10	Urb. Las Fresas
			11	Urb. 7 de Agosto
			12	Cooperativa 7 de Agosto. Segundo Programa PNP
		Zona Centro - Frente al AIJCh	13	AA.HH. Población Habitacional Grimanesa
			14	AA.HH. Bocanegra Sector IV
			15	AA.HH. Bocanegra Sector V
		Zona Sur - Colindante al AIJCh	16	AA.HH. Aeropuerto
			17	AA.HH. 25 de Febrero
			18	AA.HH. 1° de Julio
			19	AA.HH. El Progreso
			20	AA.HH. Señor de Luren
			21	AA.HH. Nueva Esperanza
			22	AA.HH. 200 Millas
			23	AA.HH. Hijos de Moradores 25 de Febrero
		Zona Occidente Alto	24	Agrupación de viviendas Bocanegra
		Zona Occidente Medio	25	AAHH Daniel Alcides Carrión
			26	AAHH Francisco Bolognesi
		Zona Occidente Bajo	27	AAHH Villa Mercedes
			28	AAHH Juan Pablo II
			29	AAHH Sarita Colonia
			30	AAHH Tiwinza
			31	AAHH Acapulco
		Zona Sur - Frente al AIJCh	32	Agrupación Poblacional Max Newbauer
			33	AAHH Andrés Avelino Caceres
			34	Asociación René Núñez del Prado
			35	Urbanización Popular Valentín Paniagua
			36	Asociación de Vivienda Ongoy
			37	Asociación 3 de Mayo
			38	AA.HH. San Antonio
			39	AAHH Mariscal Ramón Castilla
			40	AAHH Gambeta Baja Este
			41	AAHH. Gambeta Baja Oeste
			42	AAHH. Santa Rosa
			43	AAHH Todos Unidos
			44	AAHH. Jose Olaya
			45	AAHH. Manuel Dulanto

Elaboración: Walsh Perú, 2016.

Las localidades que forman parte del área de influencia del proyecto se presenta en el Mapa de Área de Influencia Social y Componentes, Anexo 04.

### **5.3. ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS**

El proyecto, Modificación del Estudio de Impacto Ambiental del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez no implica ninguna Área Natural Protegida ni zona de amortiguamiento.

**6.0.**
**GRUPOS DE INTERÉS**

Con la finalidad de garantizar la participación activa de la población involucrada en el área de influencia del Proyecto se identificó a los grupos de interés y actores sociales. Entre los grupos de interés distinguimos los siguientes:

**Cuadro 2** Autoridades a nivel nacional

Entidad	Representante	Cargo	Dirección	Teléfono
Ministerio del Ambiente (MINAM)	Elsa Galarza Contreras	Ministra	Av. Javier Prado Oeste 1440 – San Isidro	611 6000
Organismo de Evaluación y Fiscalización Ambiental – OEFA	María Tessa Torres Sánchez	Presidenta	Calle Manuel Olaechea 247 – San Isidro	717 6079
Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería - OSINERGMIN	Jesús Tamayo Pacheco	Presidente Consejo Directivo	Bernardo Monteagudo 222 -Magdalena del Mar	Central Telefónica: 219-3400, Call Center: 219-3410 / 219-3411
Defensoría del Pueblo	Walter Gutiérrez Camacho	Defensor del Pueblo Nacional	Jirón Ucayali 394-398 – Cercado de Lima	311-0300
Dirección General de Salud Ambiental (DIGESA)	Mg. Mirtha Rosario Trujillo Almando	Directora General	Las Amapolas # 350 Urb. San Eugenio, Lince (Lima 14) Lima	442-8353 631-4430 <a href="mailto:digesa@digesa.minsa.gob.pe">digesa@digesa.minsa.gob.pe</a>
Autoridad Nacional del Agua (ANA)	Ing. Juan Carlos Sevilla Gildemeister	Jefe	Calle Diecisiete N°355, Urbanización El Palomar, San Isidro – Lima.	224 3298

Elaboración: Walsh Perú, 2016.

**Cuadro 3** Autoridades a nivel regional, provincial y distrital

Entidad	Representante	Cargo	Dirección	Teléfono
Gobierno Regional del Callao	Medico Felix Moreno Caballero	Presidente Regional	Av. Elmer Faucett N° 3970 - Callao	575-5533 575-1075
	Mg. Jorge Linares Muñoz	Gerente General Regional		
	Ing. Dante Reynaldo Rodríguez Mogrovejo	Gerencia Regional De Recursos Naturales Y Gestión Del Medio Ambiente		
	Ing. Nancy Margarita Villela Alvarado	Gerente Regional De Infraestructura		
	Jorge Fernando Villareal Ruiz	Gerente De Transportes Y Comunicaciones		
Dirección Regional de Salud Callao (DIRESA-Callao)	Dr. Ricardo Aldo Lama Morales	Director General de Salud – Callao	Jr. Colina #879 Bellavista	465-0048 , 465-1801

Entidad	Representante	Cargo	Dirección	Teléfono
Municipalidad Provincial del Callao	Sr. Juan Sotomayor García	Alcalde	Jr. Paz Soldán N 252 Callao – Perú	201-6411 / 201 – 6412
Gerencia General de Protección del Medio Ambiente de la Municipalidad Provincial del Callao	Sr. Doyle Acosta Baca	Gerente General		
	Sr. Bruno Illich Cuadros Martini	Gerente de Control Ambiental		
Gerencia General de Participación Vecinal de la Municipalidad Provincial del Callao	Sr. Pedro Martín Zapata Zapata	Gerente General		
	Sra. Gisset Edelmira Castro Ruiton	Gerente de Organizaciones Vecinales		

Elaboración: Walsh Perú, 2016.

**Cuadro 5** Autoridades de Organizaciones Sociales de la Zona

Organización	Representante	Cargo	Teléfono
Frente de Defensa del ex Fundo San Agustín	María Melgarejo Guardia	Presidenta	956273543
Asociación del Frente de Defensa y Desarrollo de la jurisdicción de La Chalaca	Cecilia Fiestas Martínez	Presidenta	983452042

**Cuadro 6** Autoridades locales por Zonas

Zona		Localidad/ Institución	Autoridad	Cargo	Referencia
<b>Zona Norte colindante al AIJCh</b>	1	Urb. Los Portales del Aeropuerto	Ana María Quispe Cruz	Presidenta de la Junta directiva	Mz. K Lt. 33 Teléfono: 577 0955
	2	Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa	Guivanne Sánchez Aguilar	Presidente de la Asociación de Propietarios	956085503 (teléfono de la Vice presidenta Edith Sonia Alva Prado)
	3	Asociación Residencial La Taboada	Santos Villacorta Castillo	Presidenta de la Junta Vecinal	Mz B Lt. 4 Tel: 988528205
	4	Urb. Alameda Portuaria I Etapa	Luis Chunga Rojas	Presidente de la Junta directiva	01- 577 1431
	5	Urb. Aero Residencial Faucett	Mónica Cristina Pérez Braga	Presidenta de la Junta directiva	
	6	Urb. Alameda Portuaria II Etapa	Carmela La Rosa Cortijo de Atahualpa	Presidenta de la Junta directiva	Mz. E1 Lt. 4 Tel.: 966125490
<b>Zona Norte Frente al AIJCh</b>	7	Urb. Las Garzas	Raúl Rivera Mendoza	Presidente de la Junta directiva	
	8	Urb. Los Lirios	Mérida Emperatriz Alvinagorta de Carnero	Presidenta de la Junta directiva	Calle Los Lirios / Esquina parque Los Lirios 997505486
	9	Urb. La Quilla	Ana María Reaño	Presidenta de la Junta directiva	Dirección: Bodega en Mz. G Lote 27
	10	Urb. Las Fresas	Juan Palacios Aguilar	Vicepresidente de la Junta directiva	963832315
	11	Urb. 7 de Agosto	Roque Juárez Valenzuela	Presidente	968288829
	12	Cooperativa 7 de Agosto. Segundo Programa PNP	Sr. Aníbal Ramírez Gutiérrez	Presidente de la Junta directiva	Mz A. Lote 16 998228845

Zona		Localidad/ Institución	Autoridad	Cargo	Referencia
<b>Zona Centro - Frente al AIJCh</b>	13	AA.HH. Población Habitacional Grimanesa	Javier Hernández Sairitúpac	Presidente de la Junta Directiva	982218708 (teléf. del Secretario de actas Javier Herrera Soto)
	14	AA.HH. Bocanegra Sector IV	Guido Fajardo Utrilla	Secretario General de la Junta Directiva	981005408
	15	AA.HH. Bocanegra Sector V	Porfirio Galindo Gonzáles	Secretario General de la Junta Directiva	Mz. G7 Lt 3 (referencia Av. Tomás Valle)
	16	AA.HH. Aeropuerto	Abel Huánuco García	Secretario General de la Junta Directiva	Oficina Local Comunal Tel.: 985948544
<b>Zona Sur - Colindante al AIJCh</b>	17	AA.HH. 25 de Febrero	Yolanda Aparcana Castillo	Presidenta de la Junta Directiva	Mz. A Lt. 17 / Tel.: 947641644
	18	AA.HH. 1° de Julio	Pedro Vázquez Guzmán	Secretario General de la Junta Directiva	982636120
	19	AA.HH. El Progreso	Alfredo Carrasco Contreras	Secretario General de la Junta Directiva	998955044
	20	AA.HH. Señor de Luren	Giovanna Benavides Caico	Secretario General de la Junta Directiva	Dir.: Mz. A Lt. 3 992424050
	21	AA.HH. Nueva Esperanza	Fabián Bruno Palomino	Secretario General de la Junta Directiva	Dir.: Mz. A Lt 4 Tel.: 988259990
	22	AA.HH. 200 Millas	Carlos Rodríguez Rodríguez	Secretario General de la Junta Directiva	993590064
	23	AA.HH. Hijos de Moradores 25 de Febrero	Olga Gálvez Fernández	Secretario General de la Junta Directiva	Mz. A Lt. 21 Tel.: 955114486
<b>Zona Occidente Alto</b>	24	Agrupación de viviendas Bocanegra	María Elena Pichón Salazar	Presidenta	AV Bocanegra
<b>Zona Occidente Medio</b>	25	AAHH Daniel Alcides Carrión	María Melgarejo	Secretario General	AAHH DAC
	26	AAHH Francisco Bolognesi	Florencio Aquino Peichi	Secretario General	AAHH F Bolognesi
<b>Zona Occidente Bajo</b>	27	AAHH Villa Mercedes	María Celinda Villegas Puentes	Secretario General	AAHH Villa Mercedes
	28	AAHH Juan Pablo II	Juan Orcco	Secretario General	AAHH Juan Pablo II
	29	AAHH Sarita Colonia	María Huapaya	Secretario General	AAHH Sarita Colonia
	30	AAHH Tiwinza	Jackelin Barabino	Secretario General	AAHH Tiwinza
	31	AAHH Acapulco	María Galarza	Secretario General	AAHH Acapulco
<b>Zona Sur - Frente al AIJCh</b>	32	Agrupación Poblacional Max Newbauer	José López Prado. Su número telefónico es	Secretario General	5593403
	33	AAHH Andrés Avelino Caceres	José Liñán Agurto	Secretario General	AAHH Andrés Avelino Caceres
	34	AA.HH. René Nuñez del Prado	Félix Lope Pianto	Secretario General	AA.HH. René Nuñez del Prado
	35	Urbanización Popular Valentín Paniagua	Manuel Ávila Arévalo	Secretario General	Urbanización Popular Valentín Paniagua
	36	Asociación de Vivienda Ongoy	Eugenio Laura Morote	Secretario General	Asociación de Vivienda Ongoy
	37	AA.HH. 3 de Mayo	Moisés Padilla Vela	Secretario General	AA.HH. 3 de Mayo
	38	AA.HH. San Antonio	Justo Ticona	Secretario General	AA.HH. San Antonio

Zona		Localidad/ Institución	Autoridad	Cargo	Referencia
	29	AAHH Mariscal Ramón Castilla	Rómulo Domínguez	Secretario General	AAHH Mariscal Ramón Castilla
	40	AAHH Gambeta Baja Este	Marcelino Quispe Hurtado	Secretario General	AAHH Gambeta Baja Este
	41	AAHH Gambeta Baja Oeste	Carlos Hurtado Quintana	Secretario General	AAHH Gambeta Baja Oeste
	42	AA.HH. Santa Rosa	Israel Cueva	Secretario General	AA.HH. Santa Rosa
	43	AAHH Todos Unidos	Rosas Vidal	Secretario General	AAHH Todos Unidos
	44	AAHH Jose Olaya	Honorato Quispe	Secretario General	AAHH Jose Olaya
	45	AAHH Manuel Dulanto	José Galán Mejía	Secretario General	AAHH Manuel Dulanto

Elaboración: Walsh Perú, 2016.

## 7.0.

# MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Como estrategia para lograr la participación de la población en el proceso de elaboración de la MEIA, de acuerdo al artículo 3.2 del Reglamento de Consulta y Participación Ciudadana en el Proceso de Evaluación Ambiental y Social en el sector Sub-transporte – MTC RD N° 006-2004-MTC, se plantea la realización de reuniones tipo Talleres Participativos y una consulta pública general para informar a la población y recoger las opiniones, percepciones y recomendaciones vinculadas a la futura ejecución del proyecto.

## 7.1. TALLERES PARTICIPATIVOS

En el marco de desarrollo del presente Modificación de Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto, se considera que los Talleres Participativos se realizarán en dos (02) momentos, el cual se encuentra señalado en el Cuadro 5.

**Cuadro 7** Momentos de desarrollo de los Talleres Participativos

N°	Momentos
1	Durante de la elaboración de la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental
2	Luego de presentado la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental

Elaboración: Walsh Perú, 2016.

### 7.1.1. TALLERES PARTICIPATIVOS DURANTE LA ELABORACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (MEIA)

En estos eventos se presentará los componentes del proyecto, y los resultados de la línea base socioambiental, además de recoger los aportes e interrogantes de los participantes a dichos eventos.

#### Convocatoria a Talleres Participativos

El proceso de convocatoria estará a cargo del titular, y será coordinada entre SENACE, el titular y las localidades, de acuerdo a los siguientes lineamientos:

- Elección y gestión de permiso o autorización de uso de local para el desarrollo de los Talleres Participativos.
- Actualización del directorio de los representantes de los grupos de interés a participar en los Talleres Informativos.
- Elaboración y entrega de cartas de invitación a los representantes de los grupos de interés que deberá realizarse como mínimo 15 días antes de la fecha de los Talleres Informativos.

- De forma complementaria, se han considerado otros mecanismos de convocatoria, tales como pegado de afiches en sectores de mayor concurrencia como centros educativos, puestos de salud, municipalidades, entre otros
- Se entregará los cargos de las cartas de invitación siete (07) días antes de la realización y otro registro de la convocatoria realizada a SENACE

#### **7.1.1.1. Metodología de los Talleres Participativos durante de la elaboración de la Modificación del EIA**

El Taller Participativo durante la elaboración de la Modificación del EIA constará de tres fases; a saber: i) Informativa (Exposición), ii) Participativa (Preguntas) y iii) Terminación del Taller, como se detallará a continuación:

##### **i) Fase Informativa (Exposición)**

- El Taller Participativo será dirigido por el representante de SENACE o de la Autoridad Regional correspondiente al área donde se desarrollará el Proyecto.
- El representante de SENACE o la Autoridad Regional informará a la población el objeto del evento.
- El representante de SENACE o la Autoridad Regional, informará lo referente a los deberes y derechos de la población, política y normatividad ambiental y de la Consulta y Participación Ciudadana.
- El representante del Titular de la Empresa, describirá el Proyecto y presentará a la consultora debidamente acreditada en el Registro de Empresas Autorizadas para la realización de Estudios de Impacto Ambiental que realizará el estudio.
- El representante de la Consultora señalará quienes conforman su equipo de trabajo e informará su programa de actividades para la elaboración del estudio. Asimismo, expondrá los Términos de Referencia.

##### **ii) Fase Participativa (Preguntas)**

- Luego de concluida la fase de exposición, el representante de SENACE o la Autoridad Regional invitará a los asistentes a formular sus preguntas escritas y orales, debiendo identificarse antes de cada intervención. Estas intervenciones deberán ser enfocadas en el Proyecto y los objetivos del Taller.
- Formulación de preguntas, sugerencias y propuestas utilizando el Formato de Preguntas, sin ninguna restricción en la cantidad.
- Formulación de preguntas, sugerencias y propuestas en forma oral, con el debido respeto e identificándose previamente.

El representante de SENACE o la Autoridad Regional procederá a la lectura ante el pleno a las preguntas formuladas por los asistentes, las cuales serán respondidas por los expositores, asegurándose que éstas se enfoquen sobre el Proyecto y los objetivos del Taller.

### iii) Término del Taller Participativo

- Seguidamente, atendidas todas las preguntas y absueltas las inquietudes de los asistentes, SENACE o la Autoridad Regional invitará a los participantes a presentar cualquier documento que consideren relevantes poner en conocimiento de la autoridad.
- Finalmente, se suscribirá un Acta dando cuenta del desarrollo del Taller Participativo.

## 7.1.2. TALLERES PARTICIPATIVOS LUEGO DE PRESENTADO LA MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (MEIA)

En estos eventos se presentará los resultados de la línea base socioambiental, el Análisis e Identificación de Impactos Ambientales, el Plan de Manejo Ambiental y el Plan de Abandono, recogiendo las observaciones y opiniones de la población involucrada.

### Convocatoria a Talleres Participativos

La realización de los Talleres Participativos luego de presentado Modificación del EIA, se realizará una vez obtenida la opinión técnica favorable del Resumen Ejecutivo por SENACE, y en estrecha entre el titular, SENACE y la población de la siguiente manera:

- La Empresa Titular del Proyecto presentará la solicitud respectiva a SENACE para efectuar la convocatoria. Dicha solicitud será acompañada con cartas de autorización para el uso del local en el lugar en donde se llevará a cabo el taller participativo, con un mínimo de 21 días calendarios de anticipación de la fecha programada para los Talleres Participativos.
- Emitidos los oficios de invitación, por parte de SENACE, la empresa Titular se hará cargo de la entrega de dichos oficios de invitación a los grupos de interés descritos en el Capítulo 6, como mínimo 15 días calendario antes de la fecha programada. Los cargos de recepción de los oficios de invitación serán entregados a SENACE con un mínimo de siete (7) días calendario antes de los Talleres Participativos.
- De forma complementaria, se han considerado otros mecanismos de convocatoria, tales como pegado de afiches en sectores de mayor concurrencia (centros educativos, puestos de salud, Municipalidades, etc.) a nivel de Área de Influencia del Proyecto, a nivel distrital, provincial y regional; reparto de volantes; y perifoneo local.

### 7.1.2.1. Metodología de los Talleres Participativos luego de presentado la Modificación del EIA

El Taller Participativo durante la elaboración de la Modificación del EIA constará de tres fases; a saber: i) Informativa (Exposición), ii) Participativa (Preguntas) y iii) Término del Taller, como se detallará a continuación:

#### i) Fase Informativa (Exposición)

- El Taller Participativo será dirigido por el representante de SENACE
- El representante de SENACE dará lectura del Acta del Taller, con el objeto de hacer recordar los compromisos asumidos en dichos eventos con relación a la Modificación del EIA.
- El representante de la Empresa describirá y explicará brevemente el Proyecto.

- El o los representantes de la Consultora informará sobre los resultados de la elaboración de la Línea Base Ambiental, el Análisis de Identificación de Impactos Ambientales, el Plan de Manejo Ambiental y el Plan de Abandono.
- El representante de SENACE explicará en forma clara y sencilla el llenado del formato de preguntas.

## ii) Fase Participativa (Preguntas)

- Luego de concluida la fase de exposición, el representante de SENACE invitará a los asistentes a formular sus preguntas escritas y orales, y a su vez solicitará la debida identificación en cada intervención.
- Formulación de preguntas, sugerencias y propuestas utilizando el Formato de Preguntas, sin ninguna restricción en la cantidad.
- Formulación de preguntas, sugerencias y propuestas en forma oral, con el debido respeto e identificándose previamente.
- El representante de SENACE procederá a la lectura ante el pleno a las preguntas formuladas por los asistentes, las cuales serán respondidas por los expositores, asegurándose que éstas se enfoquen sobre el Proyecto y los objetivos del Taller.

## iii) Término del Taller Participativo

- Seguidamente, atendidas todas las preguntas y absueltas las inquietudes de los asistentes, SENACE invitará a los participantes a presentar cualquier documento que consideren relevante poner en conocimiento de la autoridad.
- Finalmente, se suscribirá un Acta dando cuenta del desarrollo del Taller Participativo.

En el Cuadro 6 se presenta el cuadro resumen de actividades para el desarrollo de los Talleres Participativos:

**Cuadro 8** Resumen de actividades para el desarrollo de los Talleres Participativos

Actividad	Responsable / Expositor
- Registro de participantes	- Walsh Perú, con formato proporcionado por el representante de SENACE
- Presentación Taller	- Representante de SENACE o Autoridad Regional (Talleres Participativos Durante la elaboración de la Modificación del EIA y Talleres Participativos Luego de presentado la Modificación del EIA).
- Inauguración del taller	- Representante de SENACE o Autoridad Regional y Autoridad Local presente
- Presentación del programa del taller - Exposición de normativas de la MEIA y proceso de participación ciudadana	- Representante de SENACE o Autoridad Regional (Talleres Participativos Durante la elaboración de la Modificación del EIA y Talleres Participativos Luego de presentado la Modificación del EIA).
- Aspectos generales, características y componentes del Proyecto	- Representante de la empresa Titular del Proyecto
- Componentes y metodología de la Modificación del EIA.	- Representantes de consultora WALSH

Actividad	Responsable / Expositor
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presentación de línea base ambiental y social/</li> <li>- Identificación, análisis y evaluación de impactos y plan de manejo ambiental de la Modificación del EIA.</li> </ul>	
Ronda de formulación de la preguntas, sugerencias y comentarios por parte de los asistentes a los talleres participativos: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Por escrito</li> <li>- Por oral</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Participantes</li> </ul>
Ronda de absolución de las preguntas, sugerencias y comentarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Representante de SENACE, Titular del Proyecto y Consultora encargada el EIA o quien corresponda enfocado al Proyecto o los objetivos del Taller</li> </ul>
Redacción y firma del Acta de Taller Participativo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- El representante de SENACE o Autoridad redactan el Acta de Taller Participativo.</li> <li>- Firman el Acta: los representantes de SENACE, la empresa Titular, la Consultora y las autoridades locales, distritales, provinciales, regionales y participantes (de forma voluntaria)</li> </ul>

Elaboración: Walsh Perú, 2016.

### 7.1.3. AUDIENCIA PÚBLICA

La Audiencia Pública es obligatoria como parte de la etapa de revisión de la Modificación del EIA y tiene como objetivo principal sustentar e informar a la población sobre el resultado de la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental

El Titular del Proyecto solicitará a SENACE que se efectúe la convocatoria de la Audiencia Pública acompañando a su solicitud la carta de autorización de uso de local en donde se desarrollará el evento. SENACE en coordinación con el Titular del Proyecto definirá las fechas y locales para la realización de la Audiencia.

#### Convocatoria a la Audiencia Pública

La convocatoria para la realización de la Audiencia Pública, se realizará de la siguiente manera

- Difusión con treinta (30) días de anticipación en el diario oficial “El Peruano” y en el diario de mayor circulación a nivel local donde influya el proyecto. Se publicará un aviso en cada uno de los diarios establecidos , de acuerdo al formato proporcionado por SENACE , invitando a la ciudadanía en general para que participe en la Audiencia Pública.
- Se publicará un aviso reiterativo con las mismas especificaciones antes señaladas, con mínimo de siete (07) días calendario antes de la fecha programada para la realización de dicha audiencia. Al día siguiente de publicado el referido aviso, el titular del Proyecto remitirá copia de los avisos a la autoridad regional y municipales del área de influencia directa del Proyecto. Cabe señalar, que los avisos señalarán las sedes en que estarán a disposición la Modificación del EIA y el Resumen Ejecutivo hasta 30 días posterior a la Audiencia Pública.
- Se presentará las páginas completas de dicha publicación a SENACE dentro del plazo de máximo de siete (07) días calendario contado desde la publicación, donde se apreciará claramente la fecha de publicación y el diario utilizado.
- Asimismo, se colocarán avisos en tamaño A2, por lo menos en los siguientes lugares públicos:

- i) La Sede Principal de las Oficinas del Gobierno Regional del Callao.
- ii) El local de la Municipalidad Provincial del Callao
- iii) Locales de mayor afluencia de público, como mercados, postas, clubes deportivos, parroquias entre otros. .
- iv) Locales Comunales.

Los avisos serán colocados a más tardar, al tercer día de realizadas las publicaciones respectivas, las mismas que estarán en estos lugares hasta el día en que se lleven a cabo las Audiencias Públicas.

- Se difundirán cuatro (04) anuncios diarios en las emisoras radiales de mayor alcance y sintonía en las localidades del Área de Influencia. Los avisos radiales serán difundidos durante cinco (05) días calendario después de publicado el aviso en los diarios, y durante diez (10) días calendario antes de la realización de la Audiencia. En los avisos se precisará los siguientes aspectos:
  - i) Lugares en donde los estudios ambientales se encontrarán a disposición de los interesados.
  - ii) Lugar, fecha y hora de realización de la Audiencia Pública.
- Se remitirá a SENACE o la Autoridad Regional una copia de los documentos suscritos con las emisoras radiales.

#### **7.1.3.1 Metodología De La Audiencia Pública**

La Audiencia Pública será realizada como se detalla a continuación:

- Se conformará la Mesa Directiva que dirigirá cada Audiencia Pública, la que tendrá como Presidente al representante de SENACE y como Secretario al representante del Gobierno Regional. La ausencia del representante del Gobierno Regional en las Audiencias Públicas no impedirá el desarrollo ésta, pudiendo el Presidente de Mesa Directiva asumir dicha actuación por sí mismo o designar a otra autoridad o persona asistente.
- El Presidente de la Mesa Directiva podrá invitar a incorporarse a la Mesa Directiva, al Presidente del Gobierno Regional, el Alcalde de la provincia y al alcalde de los distritos incluidos en el Área de Influencia del Proyecto, así como a otras autoridades públicas que se encuentren presentes. No obstante, su inasistencia no impedirá que se realicen las Audiencias Públicas.
- Los representantes del SENACE que participen en la Mesa Directiva serán designados por Resolución Directoral de SENACE , la cual será leída al momento de la instalación.
- Al inicio de cada Audiencia Pública, como parte de la instalación, la Mesa Directiva solicitará la acreditación al representante de la empresa Titular del Proyecto, así como a los representantes de la consultora que elaboró la Modificación del EIA, quienes deberán estar facultados según el Registro de Empresas Autorizadas para la realización de Estudios Ambientales, dándose lectura a dichas acreditaciones.
- Para garantizar la seguridad de las personas presentes el Titular del Proyecto en coordinación con SENACE la autoridad regional y autoridad política del lugar efectuará las previsiones correspondientes, pudiendo solicitar apoyo a la Policía Nacional del Perú.
- La Mesa Directiva, a través de los efectivos policiales que resguardan el orden deberá prohibir el ingreso de las personas en los siguientes casos:

- i) Cuando se encuentre en evidente estado etílico o bajo la influencia de drogas.
- ii) Cuando porten armas de fuego, o cualquier objeto que pueda causar heridas o intimide a los asistentes.
- iii) Cuando impida u obstaculice el inicio y desarrollo del evento.
- iv) Cuando se incumpla la disposiciones de orden que emita la autoridad que conduce el evento.

La metodología a utilizar constará de dos fases, a saber: i) Informativa (Exposición), y ii) Participativa (Debate), como se detalla a continuación:

#### **i) Fase Informativa (Exposición)**

- Se dará lectura a la Resolución Directoral mediante la cual se designa a los representantes del SENACE.
- La Mesa Directiva solicitará la acreditación al representante del titular del proyecto, así como de los representantes de la consultora los que deben estar facultados según Registro de Empresas Autorizadas. Dándose posterior lectura de dichas acreditaciones.
- El representante de la Consultora conjuntamente con el representante del titular del proyecto. expondrán y sustentarán el Estudio.

#### **ii) Fase Participativa (Debate)**

- Finalizada la sustentación de la Modificación del EIA, el Presidente de la Mesa Directiva invitará a los asistentes a formular preguntas, tanto escritas como orales.
- Formulación de preguntas, sugerencias y propuestas – de forma escrita - utilizando el Formato de Preguntas sin ninguna restricción en la cantidad.
- Las preguntas serán contestadas por los expositores o por los integrantes de la Mesa Directiva.
- Para la formulación de preguntas orales, los participantes deberán inscribirse durante el desarrollo de la Audiencia ante la Mesa Directiva.
- Concluida las respuestas por parte de los expositores se dará inicio a una segunda rueda de preguntas y aclaraciones finales (no mayor a cinco minutos y enfocada al Proyecto y objetivo de la Audiencia); de igual manera las preguntas serán absueltas por los expositores o por los miembros de la Mesa Directiva.
- Concluida las dos ruedas de preguntas, se realizará la transcripción de las preguntas y respuestas formuladas, así como los documentos que pudieran presentar los interesados hasta la finalización de la Audiencia y estos serán adjuntados al expediente de Evaluación del Estudio Ambiental los que serán tomados en cuenta para la evaluación correspondiente.
- Finalizada la Audiencia Pública, se dará lectura del Acta en la cual constará todo lo actuado en dicha Audiencia. Posteriormente firmarán el Acta todos los miembros de la Mesa Directiva, el representante LIMA AIRPORT PARTNERS. y de la Consultora. Asimismo, cualquier observación ó incidente durante las Audiencias Públicas será registrada en el acta.

### 7.1.3.2 REGISTRO DE LA AUDIENCIA PÚBLICA

- Se registrará el desarrollo de cada Audiencia Pública a través de medios audiovisuales (foto y video), los mismos que serán remitidos sin edición a SENACE en máximo siete (07) días calendarios posterior a la realización de la Audiencia.
- Cualquier persona podrá tener acceso a una copia del Acta de la Audiencia Pública así como de la versión de audio o grabación audiovisual de la misma, mediante el proceso de Acceso a la Información Pública regulado en el Texto Único Ordenado de la ley de Transparencia y Acceso a la información Pública, Aprobado mediante Decreto Supremo N° 043-2003-PCM.

## 7.2. ESTRATEGIA DE COMUNICACIÓN

La metodología empleada en los Talleres Participativos y Audiencias Públicas considera además los siguientes aspectos:

- Una estrategia de comunicación dinámica y participativa (uso de términos y lenguaje sencillo, comunicación horizontal y espacios para retroalimentación a través de la formulación y absolución de preguntas), permitiendo que la información sea transmitida de forma participativa.
- Las exposiciones serán apoyadas mediante diapositivas, de ser posible, considerándose también el uso de papelógrafos y/o banners informativos.
- Se repartirá material informativo (impresiones) sobre las características del Proyecto, de la Modificación del EIA sus resultados y planes de manejo y los otros temas de exposición. Se entregará lapicero y hojas en blanco para que el asistente pueda realizar sus apuntes.
- Se registrará en forma audiovisual los Talleres Participativos y Audiencias Públicas y serán remitidos a SENACE en formato DVD sin editar.

## 7.3. MECANISMOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA COMPLEMENTARIOS

Se propone la aplicación de un mecanismo complementario, según se detalla a continuación:

### 7.3.1. EQUIPO DE PROMOTORES

Consiste en un profesional contratado por el titular del proyecto que realizará visitas en el área de influencia del proyecto a fin de informar y recoger percepciones sobre el Proyecto, sobre sus posibles impactos y medidas de prevención, control, mitigación u otras a implementar.

En cada visita se elaborará un acta de visita por cada lugar que visite, donde consignara los datos de identificación de las personas entrevistadas y de ser posible sus firmas, así como sus observaciones y sugerencias.

En el siguiente cuadro se presentan los sectores donde trabajará el equipo de promotores:

**Cuadro 9** Zonas de trabajo del Equipo de Promotores

Zona		Localidad/ Institución	Promotores
<b>Zona Norte colindante al AIJCh</b>	1	Urb. Los Portales del Aeropuerto	<b>Promotor 1</b>
	2	Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa	
	3	Asociación Residencial La Taboada	
	4	Urb. Alameda Portuaria I Etapa	
	5	Urb. Aero Residencial Faucett	
	6	Urb. Alameda Portuaria II Etapa	
<b>Zona Norte Frente al AIJCh</b>	7	Urb. Las Garzas	
	8	Urb. Los Lirios	
	9	Urb. La Quilla	
	10	Urb. Las Fresas	
	11	Urb. 7 de Agosto	
	12	Cooperativa 7 de Agosto. Segundo Programa PNP	
<b>Zona Centro - Frente al AIJCh</b>	13	AA.HH. Población Habitacional Grimanesa	<b>Promotor 2</b>
	14	AA.HH. Bocanegra Sector IV	
	15	AA.HH. Bocanegra Sector V	
	16	AA.HH. Aeropuerto	
<b>Zona Sur - Colindante al AIJCh</b>	17	AA.HH. 25 de Febrero	
	18	AA.HH. 1º de Julio	
	19	AA.HH. El Progreso	
	20	AA.HH. Señor de Luren	
	21	AA.HH. Nueva Esperanza	
	22	AA.HH. 200 Millas	
	23	AA.HH. Hijos de Moradores 25 de Febrero	
<b>Zona Sur - Frente al AIJCh</b>	24	Agrupación Poblacional Max Newbauer	
	25	AAHH Andrés Avelino Caceres	
	26	AA.HH. René Nuñez del Prado	
	27	Urbanización Popular Valentín Paniagua	
	28	Asociación de Vivienda Ongoy	
	29	AA.HH. 3 de Mayo	
	30	AA.HH. San Antonio	
	31	AAHH Mariscal Ramón Castilla	
	32	AAHH Gambeta Baja Este	
	33	AAHH Gambeta Baja Oeste	
	34	AA.HH. Santa Rosa	
	35	AAHH Todos Unidos	
	36	AAHH Jose Olaya	
	37	AAHH Manuel Dulanto	
<b>Zona Occidente Alto</b>	38	Agrupación de viviendas Bocanegra	<b>Promotor 3</b>
<b>Zona Occidente Medio</b>	29	AAHH Daniel Alcides Carrión	
	40	AAHH Francisco Bolognesi	
<b>Zona Occidente Bajo</b>	41	AAHH Villa Mercedes	
	42	AAHH Juan Pablo II	
	43	AAHH Sarita Colonia	
	44	AAHH Tiwinza	
	45	AAHH Acapulco	

Las actas recabadas por cada uno de los promotores, serán remitidas a la autoridad luego de realizar cada periodo de participación ciudadana (Taller durante la elaboración de la Modificación del EIA, Taller Luego de Presentado la Modificación del EIA y Audiencia Pública)

**8.0.**
**SEDE Y EJECUCIÓN DE TALLERES Y AUDIENCIAS**
**8.1. SELECCIÓN DE SEDES DE TALLERES Y AUDIENCIAS**

La selección de las sedes y locales se ha realizado teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- **Accesibilidad:** deberán ser de fácil acceso para los pobladores, considerando que por su tamaño, infraestructura, accesibilidad y seguridad, resulte apropiado para albergar de manera segura y cómoda a los participantes
- **Afinidad:** entre las poblaciones que confluyen a una misma sede, procurando agrupar poblaciones con similares características (problemáticas, necesidades) y evitando propiciar situaciones de rivalidad entre poblaciones que pudieran tener ciertas diferencias.

Por ello se, se ha considerado la realización de doce (12) talleres Participativos en 02 rondas (Durante y Luego) y seis (06) Audiencias Públicas.

**Cuadro 10** Sedes de Talleres

Distrito	Zona	Nro. de sede	Sede de taller		Localidades invitadas al taller
Callao	Zona Occidente Alto	1	Local comunal de Alameda Portuario - I Etapa	1	Agrupación de viviendas Bocanegra
	Zona Norte colindante al AIJCh			2	Urb. Los Portales del Aeropuerto
				3	Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa
				4	Asociación Residencial La Taboada
				5	Urb. Alameda Portuaria I Etapa
				6	Urb. Aero Residencial Faucett
				7	Urb. Alameda Portuaria II Etapa
	Zona Norte Frente al AIJCh	2	Local comunal de Urb. Las Fresas	8	Urb. Las Garzas
				9	Urb. Los Lirios
				10	Urb. La Quilla
				11	Urb. Las Fresas
				12	Urb. 7 de Agosto
				13	Cooperativa 7 de Agosto. Segundo Programa PNP
	Zona Centro - Frente al AIJCh	3	Local comunal de AA.HH. Aeropuerto	14	AA.HH. Población Habitacional Grimanesa
				15	AA.HH. Bocanegra Sector IV
				16	AA.HH. Bocanegra Sector V
				17	AA.HH. Aeropuerto
	Zona Sur - Colindante al AIJCh	4	Local comunal de AA.HH. 200 Millas	18	AA.HH. 25 de Febrero
				19	AA.HH. 1º de Julio
				20	AA.HH. El Progreso
				21	AA.HH. Señor de Luren
				22	AA.HH. Nueva Esperanza

Distrito	Zona	Nro. de sede	Sede de taller		Localidades invitadas al taller
				23	AA.HH. 200 Millas
				24	AA.HH. Hijos de Moradores 25 de Febrero
	Zona Sur - Frente al AIJCh	5	Loza deportiva de AA.HH. Andrés A. Cáceres	25	Agrupación Poblacional Max Newbauer
				26	AAHH Andrés Avelino Cáceres
				27	AA.HH. René Nuñez del Prado
				28	Urbanización Popular Valentín Paniagua
				29	Asociación de Vivienda Ongoy
				30	AA.HH. 3 de Mayo
				31	AA.HH. San Antonio
				32	AAHH Mariscal Ramón Castilla
	6	Local comunal de AA.HH. Ramón Castilla	33	AA.HH. Gambeta Baja Este	
			34	AA.HH. Gambeta Baja Oeste	
	7	Local comunal Sal y Rosas (AAHH Gambeta Baja Este)	35	AA.HH. Santa Rosa	
					36
	8	Local comunal del Adulto Mayor del AAHH Santa Rosa	37	AA.HH. Jose Olaya	
38					AA.HH. Manuel Dulanto
9	Local comunal de AA.HH. Manuel Dulanto	39	AAHH Daniel Alcides Carrión		
				40	AAHH Francisco Bolognesi
Zona Occidente Medio	10	Local comunal de AA.HH. Daniel A. Carrión	41	AAHH Villa Mercedes	
Zona Occidente Bajo			11	Local comunal del AAHH Sarita Colonia	42
	12	Local comunal de AA.HH. Acapulco			43
44			AAHH Tiwinza		
45	AAHH Acapulco				

Elaboración: Walsh Perú, 2016.

En el Anexo 05 se presenta el Mapa de Sedes de Talleres Participativos.

### Cuadro 11 Sedes de Audiencias

Distrito	Zona	Nro. de Audiencia	Sede de Audiencia		Localidades invitadas al taller
Callao	Zona Occidente Alto	Audiencia 1	Gobierno Regional del Callao	1	Agrupación de viviendas Bocanegra
	Zona Norte colindante al AIJCh			2	Urb. Los Portales del Aeropuerto
				3	Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa
				4	Asociación Residencial La Taboada
				5	Urb. Alameda Portuaria I Etapa
				6	Urb. Aero Residencial Faucett
				7	Urb. Alameda Portuaria II Etapa
				8	Urb. Las Garzas
				9	Urb. Los Lirios
				10	Urb. La Quilla
				11	Urb. Las Fresas
	12			Urb. 7 de Agosto	
	13			Cooperativa 7 de Agosto. Segundo Programa PNP	
	Zona Centro - Frente al AIJCh	Audiencia 2	AA.HH. Aeropuerto	14	AA.HH. Población Habitacional Grimanesa
				15	AA.HH. Bocanegra Sector IV
				16	AA.HH. Bocanegra Sector V

Distrito	Zona	Nro. de Audiencia	Sede de Audiencia		Localidades invitadas al taller
	Zona Sur - Colindante al AIJCh	Audiencia 3	AA.HH. 200 Millas	17	AA.HH. Aeropuerto
				18	AA.HH. 25 de Febrero
				19	AA.HH. 1º de Julio
				20	AA.HH. El Progreso
				21	AA.HH. Señor de Luren
				22	AA.HH. Nueva Esperanza
				23	AA.HH. 200 Millas
	Zona Sur - Frente al AIJCh	Audiencia 4	Local comunal de AA.HH. Ramón Castilla	24	AA.HH. Hijos de Moradores 25 de Febrero
				25	Agrupación Poblacional Max Newbauer
				26	AAHH Andrés Avelino Caceres
				27	AA.HH. René Nuñez del Prado
				28	Urbanización Popular Valentín Paniagua
				29	Asociación de Vivienda Ongoy
				30	AA.HH. 3 de Mayo
				31	AA.HH. San Antonio
				32	AAHH Mariscal Ramón Castilla
				33	AA.HH. Gambeta Baja Este
	Zona Occidente Medio	Audiencia 5	Local Comunal AAHH Manuel Dulanto	34	AA.HH. Gambeta Baja Oeste
				35	AA.HH. Santa Rosa
				36	AA.HH. Jose Olaya
				37	AA.HH. Todos Unidos
				38	AA.HH. Manuel Dulanto
	Zona Occidente Bajo	Audiencia 6	Centro de Desarrollo Juvenil del Gobierno Regional del Callao	39	AAHH Daniel Alcides Carrión
				40	AAHH Francisco Bolognesi
				41	AAHH Villa Mercedes
42				AAHH Juan Pablo II	
43				AAHH Sarita Colonia	
44				AAHH Tiwinza	
45				AAHH Acapulco	

Elaboración: Walsh Perú, 2016.

En el Anexo 06 se presenta el Mapa de Sedes de Audiencias Públicas.

El número de talleres y audiencias es tentativo. En caso la autoridad competente solicite el incremento del número de sedes y audiencias se coordinará oportunamente con la población.

## 8.2. INFRAESTRUCTURA DE LOS LOCALES PROPUESTOS

Los locales propuestos cuentan con servicios básicos suficientes (electricidad, agua y servicios higiénicos), una infraestructura adecuada, apropiada y segura; garantizando de esta manera la asistencia y comodidad de los asistentes, el normal desarrollo de los Talleres Participativos y Audiencias Pública, y la seguridad e integridad de las autoridades locales, distritales y participantes convocados.

## 9.0.

# MEDIOS LOGÍSTICOS

---

La logística propuesta está destinada para que se realice de manera efectiva los eventos (Talleres Participativos y Audiencias Públicas), en una (01) brigada de trabajo

### 9.1. TRASLADOS

El titular brindará facilidades para el traslado de ida y vuelta tanto al equipo ponente (profesionales de la empresa ejecutora del Proyecto y Walsh), como a los pobladores de las localidades invitados a las respectivas sedes de taller, que voluntariamente deseen asistir a los Talleres Participativos y Audiencias Públicas programadas.

### 9.2. ALIMENTACIÓN

Se realizará las coordinaciones previas con los proveedores de servicios de alimentación tanto para el equipo de la empresa y de la consultora, así como también para los presentes

### 9.3. EQUIPOS Y MATERIALES A EMPLEAR EN LOS TALLERES Y AUDIENCIAS

Para el acondicionamiento del local se contempla:

- Sillas para asistentes y mesa para autoridades (según capacidad).
- Amplificador de sonido y micrófono.
- Equipo de proyección y de multimedia.
- Cámara fotográfica digital.
- Cámara de videograbación con trípode.
- Grupo electrógeno, en caso se requiera.

Para el registro de los talleres y audiencia se empleará:

- Formato de Registro de Asistencia , Formato de Preguntas Escritas, Acta de Taller y Audiencia que será proporcionado por SENACE

Material informativo:

- Banners sobre el tema expositivo.
- Presentación en Power Point en digital e impresa (para entregar a cada asistente).
- Material para cada asistente: lapicero, papel y fólder.

## **9.4. RECURSO HUMANO**

Para los Talleres Informativos y Audiencias Públicas se dispondrá de un equipo de especialistas sociales, quienes realizarán coordinaciones para la convocatoria: reparto de oficios de invitación, difusión de los eventos; y coordinaciones logísticas para garantizar el buen desarrollo de los eventos.

En el caso de la ejecución de los Talleres y Audiencias, se contará con un equipo de profesionales con experiencia en el tema social y ambiental, y también del personal de la empresa Titular del Proyecto:

### **Especialistas**

- 01 expositor de la empresa Titular del Proyecto.
- 02 expositores de la Consultora (especialista ambiental y social).

### **Especialista de Apoyo**

- Relacionistas Comunitarios.

12.0.  
**CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN DEL PLAN DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA**

**Cuadro 12** Cronograma del Proceso de Participación Ciudadana

Actividades	Mes 1	Mes 2	Mes 3	Mes 4	Mes 5	Mes 6	Mes 7
<b>Elaboración y Presentación de PPC</b>	■						
<b>Evaluación de PPC</b>	■ ■						
<b>Aprobación de PPC</b>		■					
<b>Mecanismos Obligatorios</b>							
<b>1.- Taller Participativo durante la elaboración de la MEIA</b>							
Solicitud de uso de local a las Localidades		■					
Convocatoria: Elaboración cartas invitación (titular) y envío a las localidades del AI y actores involucrados		■ ■					
Entrega de Cargos de oficios de invitación a SENACE			■				
Ejecución de Talleres en localidades AI			■ ■				
<b>2.- Entrega de la MEIA y Aprobación del Resumen Ejecutivo</b>							
Entrega de MEIA				■			
Evaluación y aprobación del Resumen Ejecutivo.				■ ■ ■			
<b>3.- Taller Informativo luego de la presentación de la MEIA</b>							
Solicitud convocatoria a SENACE y presentación autorización uso de local a SENACE.					■		
Proceso de convocatoria: Entrega de oficios de invitación de SENACE a las localidades del AI y actores involucrados.					■ ■		
Ejecución de Talleres					■ ■		
<b>4.- Audiencia Publica</b>							
Solicitud de convocatoria a SENACE y presentación autorización uso de local a SENACE						■	
Publicación y difusión.						■ ■ ■	
Ejecución de Audiencias							■
<b>Mecanismos Complementarios</b>							
1. Equipo de Promotores				■			■
Entrega de Fichas de promotores a SENACE					■		■

Elaboración: Walsh Perú S.A.

Importante: Las fechas propuestas pueden variar de acuerdo a los avances de acuerdo al tiempo que se aprueben los documentos y el avance de la Modificación del EIA.

## 13.0.

# PERSONAL RESPONSABLE QUE BRINDARÁ INFORMACIÓN SOBRE EL PROYECTO

### 13.1. TITULAR RESPONSABLE

Empresa: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL  
Representante Legal: Begoña Maite Lizaraburu Petrozzi  
DNI: 42259085  
Cargo: Abogado  
Correo Electrónico: [blizaraburu@lima-airport.com](mailto:blizaraburu@lima-airport.com)  
Teléfono: 01 - 5173350  
Dirección: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – Av. Elmer Faucett S/N Edificio Central piso 7, Callao

#### 13.1.1. RESPONSABLES PRESENTE EN LOS MECANISMOS DEL PPC

Empresa: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL

Representante: Mario Pinto  
Cargo: Supervisor de Sistemas de Gestión  
Correo Electrónico: [mpinto@lima-airport.com](mailto:mpinto@lima-airport.com)  
Teléfono: 517-3420  
Dirección: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Av. Elmer Faucett S/N Edificio Central piso 6, Callao

Representantes: Julissa Salavarría  
Cargo: Gerente de Sistemas de Gestión  
Correo Electrónico: [jsalavarría@lima-airport.com](mailto:jsalavarría@lima-airport.com)  
Teléfono: 517-3379  
Dirección: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, Av. Elmer Faucett S/N Edificio Central piso 6, Callao

#### 13.1.2. FUNCIONES

- Representar a la empresa durante la ejecución de los mecanismos obligatorios del proceso de participación ciudadana.
- Recibir las opiniones y observaciones de la población del Área de Influencia del Proyecto durante el proceso de participación ciudadana.

## 13.2. CONSULTORA RESPONSABLE DE LA ELABORACION DE LA MODIFICACIÓN DEL EIA

Nombre: Walsh Perú S.A.  
Representante Legal: Gonzalo Morante Coello.  
R.U.C.: 20260047567.  
Teléfono: (01) 4480808.  
Telefax: (01) 4480808 Anexo 300.  
Dirección: Calle Alexander Fleming 187  
Urbanización Higuiereta, Santiago de Surco, Lima.  
Registro en MINEM: 63913.

**ANEXO 01**  
**DECLARACIÓN JURADA NIVEL DE ESTUDIO**



Callao, 01 de diciembre de 2016

### Declaración Jurada

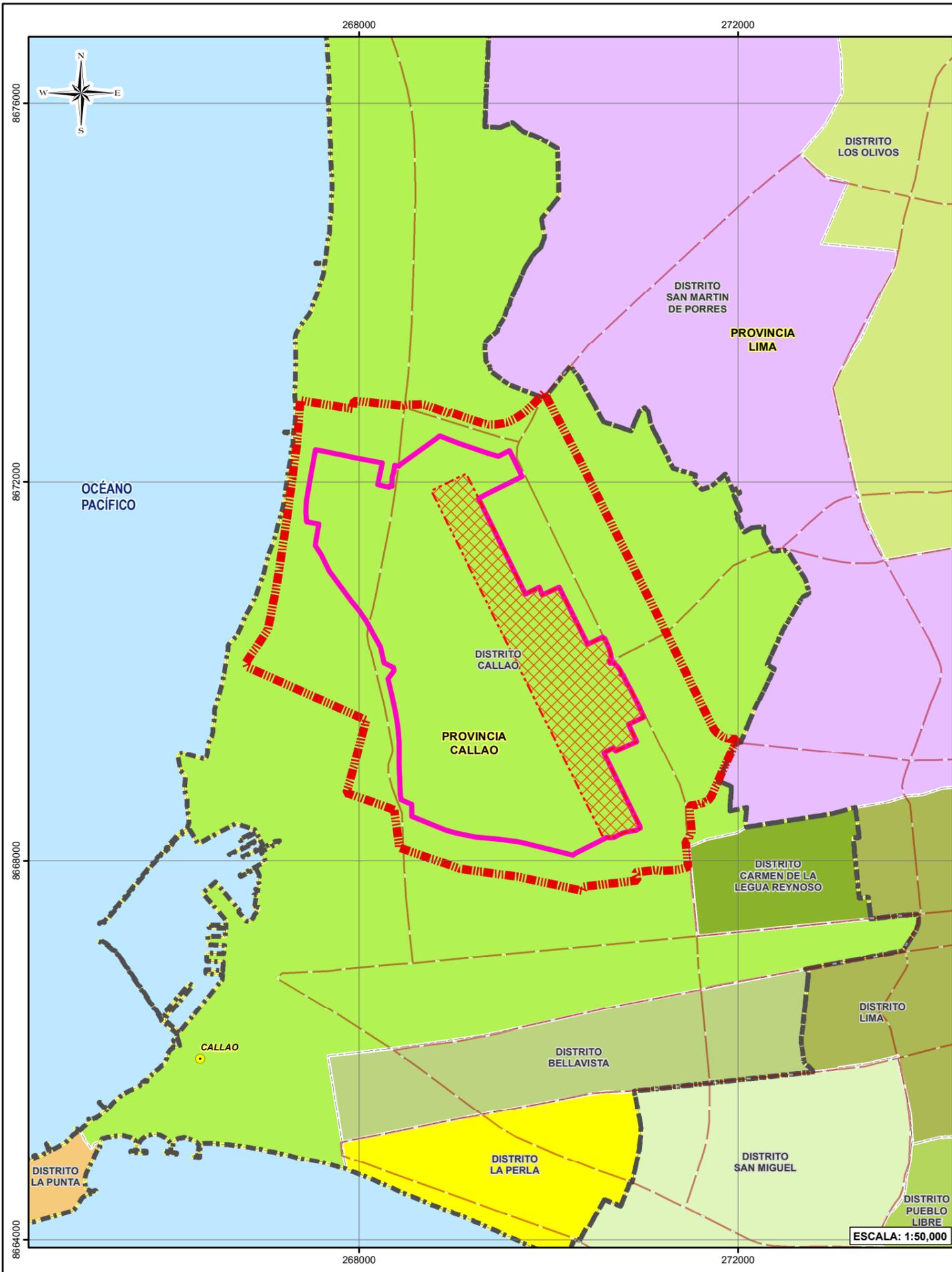
Por medio de la presente, Begoña Maite Lizarzaburu Petrozzi, identificada con DNI N° 42259085 con domicilio para estos efectos en Av. Elmer Faucett, s/n, distrito y provincia de Callao, en calidad de Apoderada de la empresa Lima Airport Partners S.R.L. según poderes inscritos en el Asiento C00084 la Partida Electrónica N° 11250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, Zona Registral N° IX, Sede Lima, declaro bajo juramento que el Proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", se encuentra a la fecha a Nivel de Factibilidad y desarrollo de la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental.

El proyecto se desarrollará en la Región Callao, Provincia Constitucional del Callao, distrito de Callao.

**LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.**

  
.....  
**BEGOÑA LIZARZABURU PETROZZI**  
**APODERADA**

**ANEXO 02**  
**MAPA DE UBICACIÓN**



<b>SIMBOLOGÍA</b>	
Capital de Provincia	
Vía Asfaltada	
Límite Distrital	
Límite Provincial	
Límite Departamental	
Límite de Concesión Actual	

<b>ÁREAS DE INFLUENCIA</b>	
Area de Influencia Directa	
Area de Influencia Indirecta	

**TÉRMINOS DE REFERENCIA MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ**

**TÍTULO:** MAPA DE UBICACIÓN DEL PROYECTO

Escala: 1:50,000  
 Proyección: UTM; Datum: Wgs 84; Zona: 18 Sur

**CLIENTE:**

<b>ELABORADO POR:</b> Walsh Perú S.A.	<b>PROYECTO:</b> TRAN 1094	<b>FECHA:</b> Diciembre, 2016	<b>MAPA:</b>	<b>LÁMINA:</b>
--	-------------------------------	----------------------------------	--------------	----------------

**FUENTE:** INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática), IGN (Instituto Geográfico Nacional), MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones).

**ANEXO 03**  
**MEMORIA DESCRIPTIVA**

# MEMORIA DESCRIPTIVA DE INGENIERÍA

## AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ

Presentada por:



Ante:



Elaborado por



Alexander Fleming 187. Urb. Higuera, Surco, Lima 33, Perú  
Teléfono: 4480808, Fax: 4480808 Anexo 300  
E-mail: [postmast@walshp.com.pe](mailto:postmast@walshp.com.pe)  
<http://www.walshp.com.pe>

Diciembre 2016

## ÍNDICE

<b>1.0. GENERALIDADES</b> .....	<b>1</b>
1.1. INTRODUCCIÓN.....	1
1.2. UBICACIÓN DEL AEROPUERTO.....	2
1.3. ALCANCE.....	4
1.4. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL PROYECTO.....	4
<b>2.0. PLANEAMIENTO AEROPORTUARIO</b> .....	<b>7</b>
2.1. PARÁMETROS DEL LADO AIRE.....	7
<b>3.0. MOVIMIENTO DE TIERRAS</b> .....	<b>8</b>
3.1. DESCRIPCIÓN DEL TERRENO.....	8
3.2. GEOTECNIA.....	9
3.2.1. CONDICIONES DEL TERRENO.....	10
3.2.2. HIDROLOGÍA.....	10
3.3. ZONA DE INUNDACIÓN EN CASO DE TSUNAMI.....	11
3.4. SANEAMIENTO DEL TERRENO.....	12
3.4.1. ÍTEMS ESPECÍFICOS.....	13
3.4.1.1. BOTADERO NOROESTE DE LA AVENIDA GAMBETA.....	13
3.4.1.2. BOTADERO SUROESTE DE LA PISTA 15R.....	13
3.4.1.3. INSTALACIONES INDUSTRIALES AL NORTE DE LA AVENIDA GAMBETA.....	13
3.5. MOVIMIENTO DE TIERRAS MASIVO.....	14
3.5.1. CONSIDERACIONES DEL DISEÑO.....	14
3.5.2. METODOLOGÍA DEL DISEÑO.....	14
3.5.3. ANÁLISIS DEL CORTE Y RELLENO.....	14
<b>4.0. PAVIMENTACIÓN</b> .....	<b>16</b>
4.1. MATERIALES PARA EL PAVIMENTO.....	16
4.1.1. DISEÑO DEL PAVIMENTO PARA LA PISTA DE ATERRIZAJE.....	16
4.1.1.1. DISEÑO DEL MARGEN DE PAVIMENTO DEL LADO AIRE AEREO.....	16
4.1.2. DISEÑO DE PAVIMENTACIÓN DE CALLES DE RODAJE.....	17
4.1.3. SEÑALIZACIÓN DEL PAVIMENTO DE LAS CALLES DE RODAJE.....	17
4.1.3.1. SEÑALIZACIÓN DE EJE DE LAS CALLES DE RODAJE.....	17
4.1.3.2. SEÑALIZACIÓN DE LOS MÁRGENES.....	18
4.1.3.3. SEÑALIZACIÓN DE LAS FRANJAS LATERALES DE CALLES DE RODAJE.....	18
4.1.3.4. SEÑALIZACIÓN RESALTADA DE EJES.....	18
4.1.3.5. SEÑALIZACIÓN CON INSTRUCCIONES OBLIGATORIAS.....	18
4.1.3.6. SEÑALIZACIÓN DE PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA.....	19
4.1.3.7. SEÑALIZACIÓN DE PUNTOS DE ESPERA INTERMEDIOS.....	19
<b>5.0. ARQUITECTURA</b> .....	<b>20</b>
5.1. ACERCAMIENTO AL CONCEPTO DE DISEÑO.....	20
5.1.1. COMPOSICIÓN EXTERIOR DEL TERMINAL.....	20
5.1.2. COMPOSICIÓN INTERIOR DEL TERMINAL.....	21

5.1.3.	ORGANIZACIÓN DEL ENTORNO DEL TERMINAL .....	21
5.2.	ORGANIZACIÓN DEL EDIFICIO DEL TERMINAL .....	23
<b>6.0.</b>	<b>SUMINISTRO Y DISTRIBUCIÓN DE AGUA.....</b>	<b>25</b>
6.1.	SISTEMAS DE AGUA POTABLE DOMÉSTICA.....	26
6.2.	SISTEMAS DE AGUA DE REPOSICIÓN DEL HVAC .....	26
6.3.	SISTEMAS DE AGUA POTABLE DE LA AERONAVE.....	27
<b>7.0.</b>	<b>ÁREAS DE SERVICIO .....</b>	<b>28</b>
7.1.	EDIFICIOS MECÁNICOS .....	28
<b>8.0.</b>	<b>SISTEMA SANITARIO .....</b>	<b>34</b>
8.1.	SISTEMA DE AGUA.....	34
8.1.1.	FUENTE DE ABASTECIMIENTO .....	34
8.1.2.	SISTEMA DE DESAGÜE.....	37
8.1.3.	SISTEMA DE RESIDUOS SÓLIDOS.....	41

### LISTA DE CUADROS

CUADRO 3.1	INVESTIGACIONES GEOTÉCNICAS PREVIAS.....	10
------------	--	----

### LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1.1	VISTA EN PLANTA DEL AIJCH (ACTUAL).....	2
FIGURA 1.2	ÁREA DE ESTUDIO DE LA AMPLIACIÓN DEL AIJCH.....	3
FIGURA 1.3	DIAGRAMA GENERAL DEL PROYECTO (FIGURA REFERENCIAL).....	6
FIGURA 3.1	PLANO ACTUAL DEL AIJCH. ....	9
FIGURA 3.2	PROFUNDIDAD DE REMOCIÓN DE SUELO INADECUADO (FIGURA REFERENCIAL).....	10
FIGURA 3.3	PROFUNDIDAD DEL SUELO ADECUADO SECO (FIGURA REFERENCIAL).....	11
FIGURA 3.4	ZONA DE INUNDACIÓN EN CASO DE TSUNAMI (FIGURA REFERENCIAL).....	12
FIGURA 3.5	INTERFERENCIAS DEL MOVIMIENTO DE TIERRAS EN EL AEROPUERTO (FIGURA REFERENCIAL).....	13
FIGURA 3.6	ÁREA DE ALMACENAJE DE TIERRA REMOVIDA – DEPÓSITOS DE MATERIAL EXCEDENTE. (FIGURA REFERENCIAL).....	15
FIGURA 4.1	CENTRO DE LÍNEA DE LA CALLE DE RODAJE, HOMBRILLO, RAYADO DEL LADO DE TAXEO Y MARCA DE PUNTO DE ESPERA INTERMEDIO (FIGURA REFERENCIAL).....	18
FIGURA 4.2	PISTA EN POSICIÓN DE ESPERA. SIGNO DE INSTRUCCIÓN OBLIGATORIA Y MARCAS DEL CENTERLINE MEJORADAS. (FIGURA REFERENCIAL).....	19
FIGURA 5.5	PLANO DEL SITIO EXISTENTE (FIGURA REFERENCIAL).....	22
FIGURA 6.1	ESQUEMA DEL SISTEMA DE SUMINISTRO DE AGUA POTABLE DE LAS AERONAVES. (FIGURA REFERENCIAL).....	27
FIGURA 7.1	UBICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE EDIFICIOS MECÁNICOS (FIGURA REFERENCIAL).....	29
FIGURA 7.2	UBICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE EDIFICIOS ELÉCTRICOS (FIGURA REFERENCIAL).....	30
FIGURA 7.3	UBICACIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE EDIFICIOS SANITARIOS (FIGURA REFERENCIAL).....	31
FIGURA 7.4	EDIFICIO DE ALMACENAMIENTO AGUA (FIGURA REFERENCIAL).....	32
FIGURA 7.5	BLOQUE SANITARIO (FIGURA REFERENCIAL).....	32

## ABREVIATURAS

A continuación se muestra una lista de abreviaturas usadas en el planeamiento.

Abbreviation	Meaning
ACRP	United States Transportation Research Board, Airport Cooperative Research Program
ACTVAT	Federal Aviation Administration, Air Traffic Control Visibility Analysis Tool
ADRM	IATA, Airport Development Reference Manual, Version 10
AJCh	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (ver también LIM / see also LIM)
ATCT	Torre de Control de Tráfico Aéreo / Air Traffic Control Tower
A&D	Llegadas y Salidas / Arrivals and Departures
ATFR	Air Traffic Forecast Report
ATM	Air Traffic Movement
CORPAC	Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial
DD	Día de Diseño / Design Day
DDFS	Día de Diseño del Horario de Vuelos / Design Day Flight Schedule
DHP	Número de Pasajeros en la Hora de Diseño / Design Hour Passenger (see also PPH and PHP)
D-I	Doméstico a Internacional / Domestic to International
DOM	Pasajeros Domésticos / Domestic Passengers
EH	Altura mínima de visual de controlador de tráfico aéreo / Minimum Airport Traffic Controller Eye Height
FAA	U. S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration
HR	Hora / Hour
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Authority
ID	Internacional a Doméstico / International to Domestic
I-I	Internacional a Internacional / International to International
INT/INTL	Pasajeros Internacionales / International Passengers
LAP	Lima Airport Partners S. R. L.
LIM	Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (ver también AJCh / see also AJCh)
LOS	En el contexto de Lado Aire significa "Línea de Vista", en el contexto de edificaciones significa "Nivel de Servicio" / Airfield context meaning Line-Of-Sight; Buildings context meaning, Level Of Service
m	Metro(s) / meters
lm	Metro(s) lineal(es) / Linear meter(s)

Abbreviation	Meaning
m <sup>2</sup>	Metro(s) cuadrado(s) / Square Meters (see also Sqm)
MAP	Millones de pasajeros anuales / Millions of Annual Passengers
MARS	Sistema Múltiple de Rampa para Aviones / Multiple Aircraft Ramp System
MAX OCC	Uso máximo / Maximum Occupancy
MEP	Millones de pasajeros embarcados / Millions of Enplaning Passengers
MIN	Minuto / Minute
MOP	Millones de pasajeros de origen / Millions of Originating Passengers
MPPA	Millones de pasajeros por año / Millions of Passengers per Annum
MTR	Requerimientos Técnicos Mínimos (referido al contrato de concesión) / Minimum Technical Requirements (refer to concession agreement)
NMI	Milla náutica / Nautical Miles
OAL	Otras aerolíneas (aerolíneas que operan en el AJCh pero no son parte de la Alianza One World, Star o Sky Team) / Other Airlines (Airlines that serve LIM but are not part of OneWorld, Star, or Sky Team Alliances)
OSITRAN	Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público
PAX	Pasajeros / Passengers
PHOP	Número de pasajeros de origen en la hora pico / Peak Hour Originating Passengers
PHP	Número de pasajeros en la hora pico (ver también DHP y PPH) / Peak Hour Passengers (see also DHP and PPH)
PHTP	Número de pasajeros en transferencia en la hora pico / Peak Hour Transfer Passenger
PPH	Pasajeros en la hora pico (ver también DHP y PHP) / Passenger in Peak Hour (see also DHP and PHP)
REDIM	Modelo interactivo para el diseño de salida de pista / Runway Exit Design Interactive Model
RET	Salida de pista / Runway Exit
RFFS	Estación de Rescate y Bomberos / Rescue Fire Fighting Station
RON	Pernocte / Remain Over Night
SEC	Segundo / Second
SIMMOD	Modelo de simulación de aeropuerto y espacio aéreo / Airport and Airspace Simulation Model
SQM	Metro(s) cuadrado(s) / Square Meters (see also m <sup>2</sup> )
SSCP	Punto de control para inspección de seguridad / Security Screening Check Point

## 1.0.

**GENERALIDADES****1.1. INTRODUCCIÓN**

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh) fue inaugurado en el año 1960 para reemplazar al antiguo Aeropuerto de Limatambo, ubicado en el distrito de San Isidro; debido a que este último había quedado rodeado por las nuevas áreas residenciales de la Lima de aquel entonces. Su nombre se debe al pionero de la aviación peruana Jorge Chávez Dartnell, el primer hombre en cruzar los Alpes con un avión monoplano, en el año 1910.

Desde sus inicios, el AIJCh fue operado por la empresa estatal CORPAC; sin embargo, en el año 2001, y como parte de un proceso de promoción para la inversión privada llevada a cabo por el Gobierno Peruano; fue entregado en concesión a la empresa privada Lima Airport Partners S. R. L. (LAP), un consorcio germano-estadounidense-peruano, con el fin de mejorar su operación, y ejecutar las remodelaciones y ampliaciones necesarias para tal fin.

Lima Airport Partners S.R.L. inició operaciones el día 14 de febrero de 2001, por un periodo mínimo de treinta (30) años, conforme al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del "Aeropuerto Internacional Jorge Chávez", celebrado con el Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción de aquel entonces (actualmente Ministerio de Transportes y Comunicaciones). De acuerdo al Contrato de Concesión, Lima Airport Partners tiene la posesión, el uso y disfrute de los bienes de la concesión, la operación del aeropuerto, la prestación de los servicios aeroportuarios, la implementación de mejoras, entre otros derechos y obligaciones.

De acuerdo con las etapas de ampliación definidas en su Plan Maestro, LAP ha contratado al Consorcio RS&H – COSAPI para el desarrollo del Diseño de la Ampliación del AIJCh.

El presente documento tiene por propósito entregar la ingeniería básica del proyecto de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez a fin de que la autoridad conozca sus alcances y posibles efectos sobre el entorno, con miras a la obtención de los términos de referencia para la elaboración del instrumento de gestión ambiental respectivo. Todos los planos e imágenes mostrados en este documento son de carácter referencial.

## 1.2. UBICACIÓN DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se encuentra ubicado en la Av. Elmer Faucett s/n, Provincia Constitucional del Callao - Perú, aproximadamente a 9.0 Km. al noroeste del centro de la Ciudad de Lima. La Figura 1.1 muestra la ubicación del aeropuerto actual y la Figura 1.2 muestra el área de ampliación del aeropuerto.

- Coordenadas geográficas (WGS-84): Latitud: S 12°01'18.4" - Longitud: W 77°06'51.6"
- Coordenadas UTM (WGS-84): Zona 18L, 269 806 m E , 8 670 153 m S
- Elevación: 15-30 m s.n.m.

Figura 1.1 Vista en planta del AIJCh (actual)



Figura 1.2 Área de Estudio de la ampliación del AIJCh



### 1.3. ALCANCE

El AIJCh aún no ha desarrollado totalmente su potencial comercial y posee una gama de posibilidades de mejoramiento. El proyecto considera la construcción de una nueva pista paralela a la actual y nueva infraestructura como terminal de pasajeros calles de rodaje y conexión necesarias, y la plataforma de estacionamiento de aeronaves asociada. También se incluye la construcción de un nuevo acceso y una zona de estacionamientos junto al Edificio Terminal, una nueva Torre de Control de Tráfico Aéreo, una Base de Rescate y una Subestación Eléctrica. Un diagrama general del proyecto se presenta en la Figura 1.3.

La nueva infraestructura - Terminal, a ser proyectado, junto con otra infraestructura ya aprobada para el AIJCh, será emplazada sobre los terrenos que serán entregados a LAP por el Gobierno Peruano. El diseño se ha dividido en dos grandes paquetes de trabajo, que contemplan las siguientes dos áreas funcionales:

#### Lado aéreo (Airside), para uso y servicio de las aeronaves

1. Pista de Despegue / Aterrizaje N° 2
2. Sistema de Calles de Rodaje
3. Sistema de Ayudas Luminosas y Ayudas a la Aeronavegación
4. Paisajismo
5. Vías de Servicio
6. Torre de Control de Tráfico Aéreo
7. Estación de Bomberos y de Rescate
8. Plataforma de Estacionamiento de Aviones

#### Lado terrestre (Landside) para uso y servicio de pasajeros y personal

9. Nueva infraestructura - Terminal
10. Caminos de Acceso
11. Playa de Estacionamiento Vehicular
12. Líneas de Servicio

### 1.4. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DEL PROYECTO

Las principales características del proyecto son las siguientes:

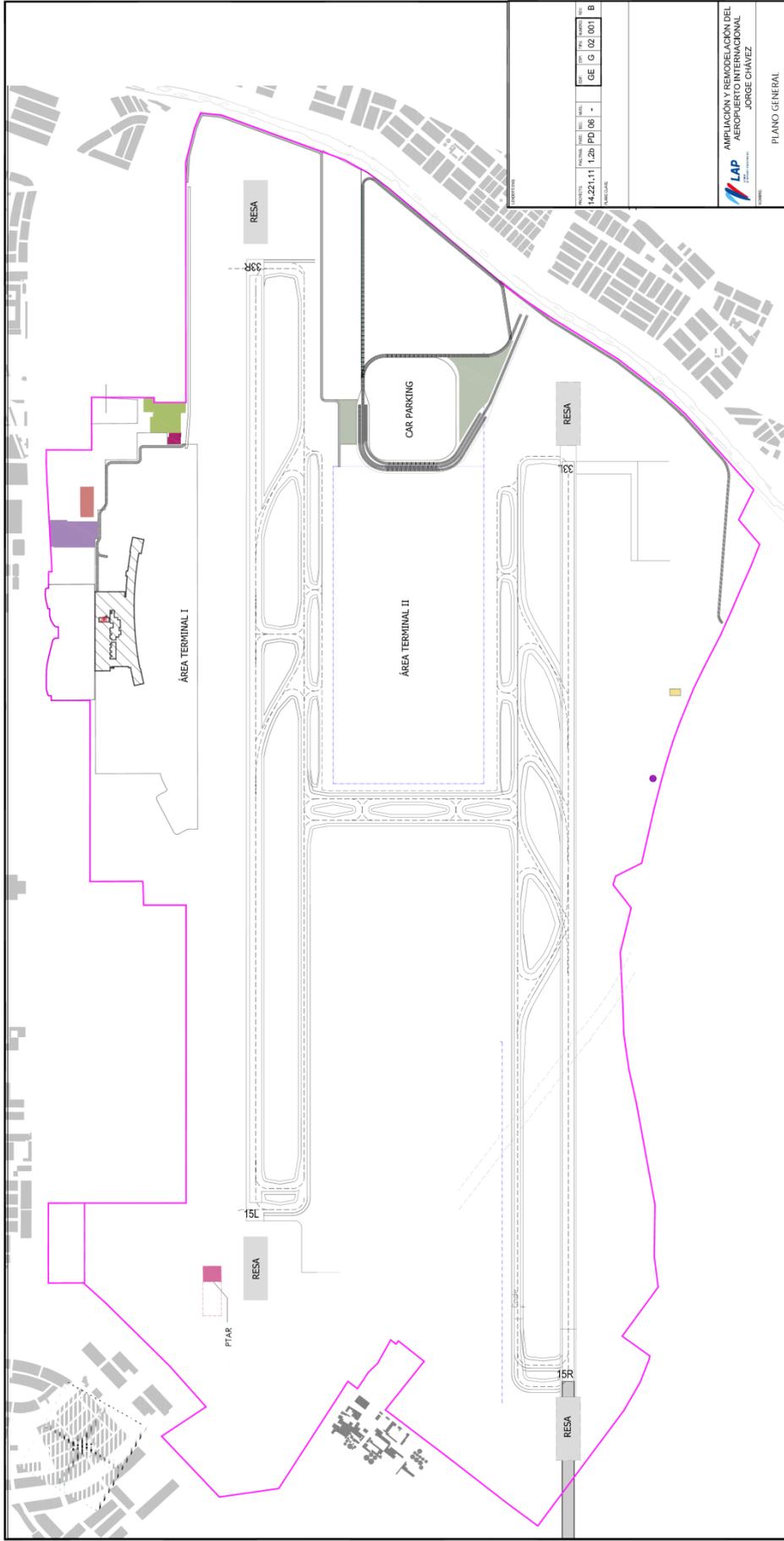
1. Pista de Despegue / Aterrizaje N°2: denominada, es una pista de aproximadamente 3500 m de longitud, 45m de ancho, pavimento de asfalto, diseñada para operaciones de aviones tipo OACI clave 4E.
2. Sistema de calles de rodaje: incluye calles de rodaje de longitud variable, dos de las cuales son paralelas a las pistas, dos cruzan el campo aéreo transversalmente a las pistas y las calles de rodaje de salida rápida. El pavimento de las calles de rodaje es diseñado para operaciones de aviones tipo OACI clave 4E.

3. Sistemas de Ayudas Luminosas y Ayudas a la Aeronavegación: las ayudas luminosas OACI Categoría II; consiste en Luces de Aproximación (ALS), sistemas visuales indicadores de pendiente de aproximación, luces de eje de pista, luces de borde de pista, luces de umbral y extremo de pista, luces de zona de toma de contacto en la pista, luces indicadoras de calle de salida rápida, luces de eje de calle de rodaje, luces de borde y balizas de borde de calle de rodaje, luces de barras de parada o de prohibida la entrada, luces de protección de pista, luces de punto de espera intermedio, luces de punto de espera en la vía de vehículos, señales, e indicador de dirección de viento. Las ayudas visuales para la navegación incluye antena de pendiente de planeo en Pista 15R, antena del localizador en pista 15R, alcance visual en la pista (RVR), equipo de medición de distancias, y sistema automático de observación meteorológica.
4. Paisajismo: para estabilizar las franjas de pista, las áreas de seguridad de extremo de pista, las franjas de calles de rodaje y otras áreas, se ha propuesto la compactación del terreno y/o el uso de un polímero modificador de suelos.
5. Vías de Servicio: vías para tránsito de vehículos que permiten conectar el lado aire con el lado tierra.
6. Torre de Control de Tráfico Aéreo: consiste en una torre de concreto armado. Permitirá el control aéreo de todo el aeropuerto, **incluyendo la pista existente**.
7. Estación de Bomberos y de Rescate: diseñado para asistir en el rescate de pasajeros y tripulación ante un accidente aéreo.
8. Nueva infraestructura - Terminal: Permitirá el flujo de pasajeros de salidas, de llegadas, y de transferencia. Contará con sistemas de agua potable, desagüe, manejo de residuos sólidos, electricidad, sistema de manejo de equipajes, aire acondicionado con "chiller"<sup>1</sup>, extinción de incendios, equipos para circulación vertical y horizontal de pasajeros y carga, suministro de gas, señalética operacional, seguridad y evacuación, detección de incendios y sistema de comunicaciones y control.
9. Plataforma de Estacionamiento de Aeronaves: El pavimento será concreto simple o asfalto dependiendo de las áreas. Contará con alumbrado y una red de combustible para aeronaves.
10. Caminos de Acceso Internos: permitirán ingresar al aeropuerto desde el exterior y unir las diferentes áreas del aeropuerto. Han sido diseñados para soportar la carga vehicular en la hora pico de diseño.
11. Playa de Estacionamiento Vehicular: Cuenta con estacionamiento normal, guardianía y estacionamiento para buses, para los diferentes usuarios del servicio.
12. Líneas de Servicios: comprende todas las redes exteriores a los edificios, agua, desagüe, electricidad, comunicaciones, gas, agua helada, combustible diésel, y extinción de incendios. Se ha definido un área de servicios en donde se ha centralizado la ubicación de las cisternas, los cuartos de bombas, el bloque sanitario, la subestación principal, etc.

---

<sup>1</sup> Un Chiller es una unidad enfriadora de líquidos, capaz de enfriar el ambiente usando la misma operación de refrigeración que los aires acondicionados o deshumidificadores, enfría el agua, aceite o cualquier otro fluido. Esta solución enfriada puede ser usada en un amplio rango de operaciones.

Figura 1.3 Diagrama general del proyecto (Figura referencial)



## 2.0.

**PLANEAMIENTO AEROPORTUARIO**

Se contemplan los parámetros de planeamiento aeroportuarios del lado aéreo, así como los elementos de lado tierra de la nueva infraestructura del terminal entre la pista existente y la pista paralela futura. La distancia de separación de las dos pistas, eje a eje, es de aproximadamente 1200 metros. El programa incluiría también una nueva Torre de Control de Tráfico Aéreo (ATCT), Estación de Rescate (RFFS), accesos y estacionamientos del lado tierra, y otras instalaciones requeridas.

**2.1. PARÁMETROS DEL LADO AIRE**Nueva Pista y Sistema de Calles de Rodaje

- Salidas al oeste de la pista existente, deben soportar el tráfico generado por el nuevo terminal.
- Salidas de la pista nueva para soportar flujos del norte y del sur.
- Todos los flujos de rodaje desde y hacia la nueva plataforma operarán eficientemente así como también las operaciones aéreas.

**• Nueva Pista y Terminal**

Construcción del terminal contempla la nueva pista de aterrizaje de aproximadamente 3500 metros de largo y el sistema de calles de rodaje para llegar a la pista desde el edificio del terminal existente. La pista tendrá varias calles de rodaje de salida rápida para minimizar el tiempo de ocupación de la pista.

**• Calles de Rodaje**

Para conectar la nueva pista con las áreas pavimentadas existentes, con el nuevo terminal y hasta la plataforma del campo medio.

**• Torre de Control**

La torre de control debe ser construida en una altura suficiente, incluyendo antenas, que permita la visualización libre con un ángulo de incidencia de 1.0 grado. Esto permitirá la vista sin obstáculos de los cuatro extremos de la pista y sobre el punto más alto de la nueva terminal así como la ubicación de la Estación de Bomberos y Rescate (RFFS por sus siglas en inglés).

**Estación de Rescate y Extinción de Incendios (SEI)**

Para cumplir con los tiempos de respuesta de la OACI para la lucha contra incendios y emergencia, la nueva estación de rescate y extinción de incendios (SEI) estará en funcionamiento cuando se abra la pista.

### 3.0.

## MOVIMIENTO DE TIERRAS

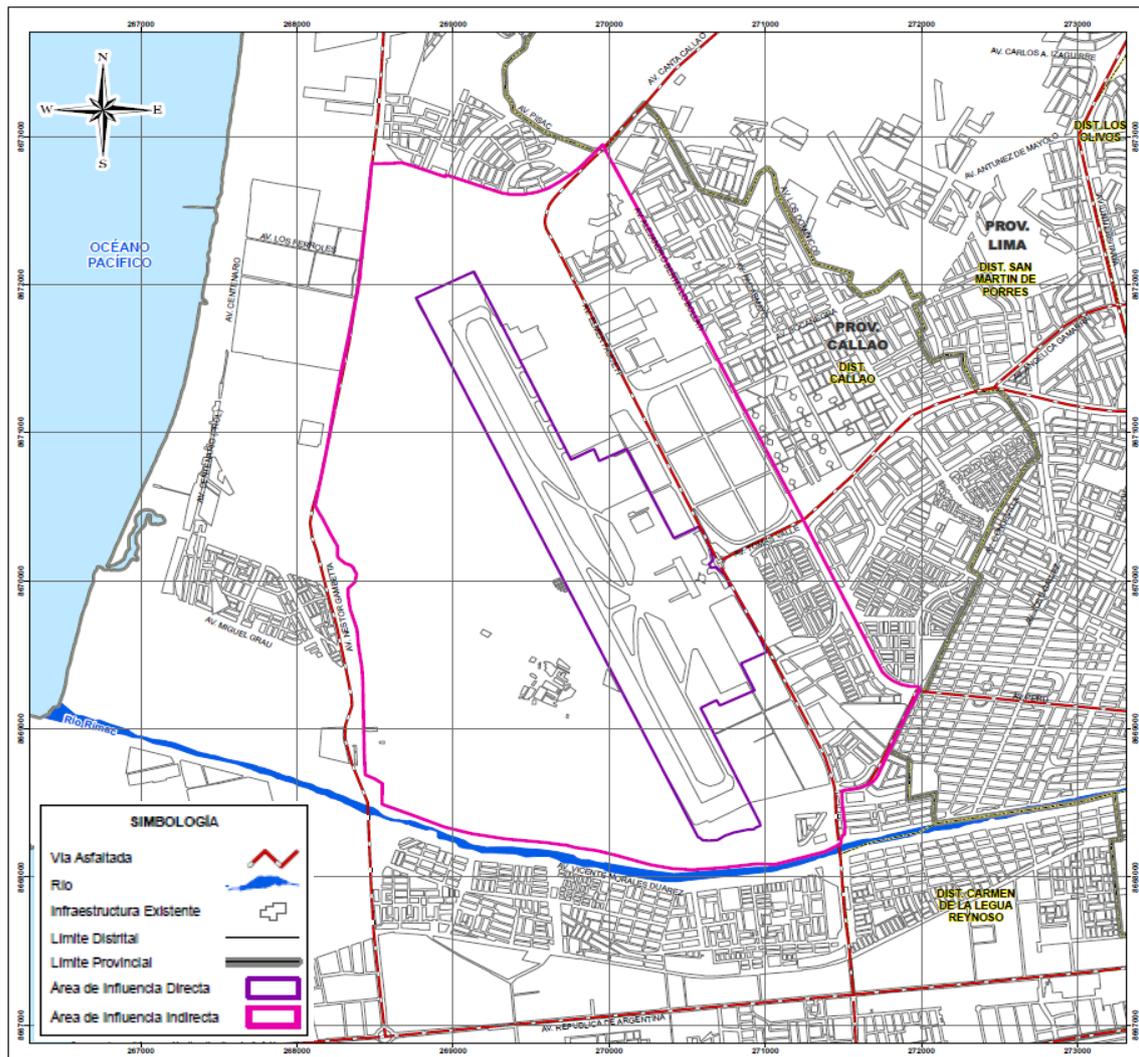
---

El diseño del campo aéreo sigue los lineamientos proporcionados por el OACI en la medida de lo posible. Las recomendaciones del OACI se han complementado con los lineamientos de la FAA. Este informe indica específicamente cuándo se utilizaron los lineamientos de la FAA para complementar el diseño.

### 3.1. DESCRIPCIÓN DEL TERRENO

El terreno existente está compuesto mayormente por un antiguo terreno agrícola y un desarrollo industrial en el extremo noroeste del terreno, además de dos terrenos usados como botaderos informales. La Figura 3.1 indica la ubicación existente del proyecto con IGA aprobado y en operación actual.

Figura 3.1 Plano actual del AIJCh.



El nuevo Túnel Gambeta, actualmente en construcción por el MTC, se ubica en el extremo noroeste del terreno. Una vez terminado, el túnel permitirá la construcción de los pavimentos del campo aéreo con el fin de eliminar las interferencias con operaciones aeroportuarias futuras.

El estudio topográfico indica que el terreno está inclinado gradualmente desde el sureste hasta el noroeste, con una pendiente relativamente plana en la zona noroeste (una excepción a esto siendo el botadero). La pendiente crea una capa freática que está justo debajo de la superficie existente en el extremo noroeste.

### 3.2. GEOTECNIA

El Cuadro 3.1 muestra las investigaciones geotécnicas dentro de los límites del proyecto que se han realizado en los últimos 10 años. Investigaciones geotécnicas adicionales se completarán durante el proceso del diseño final.

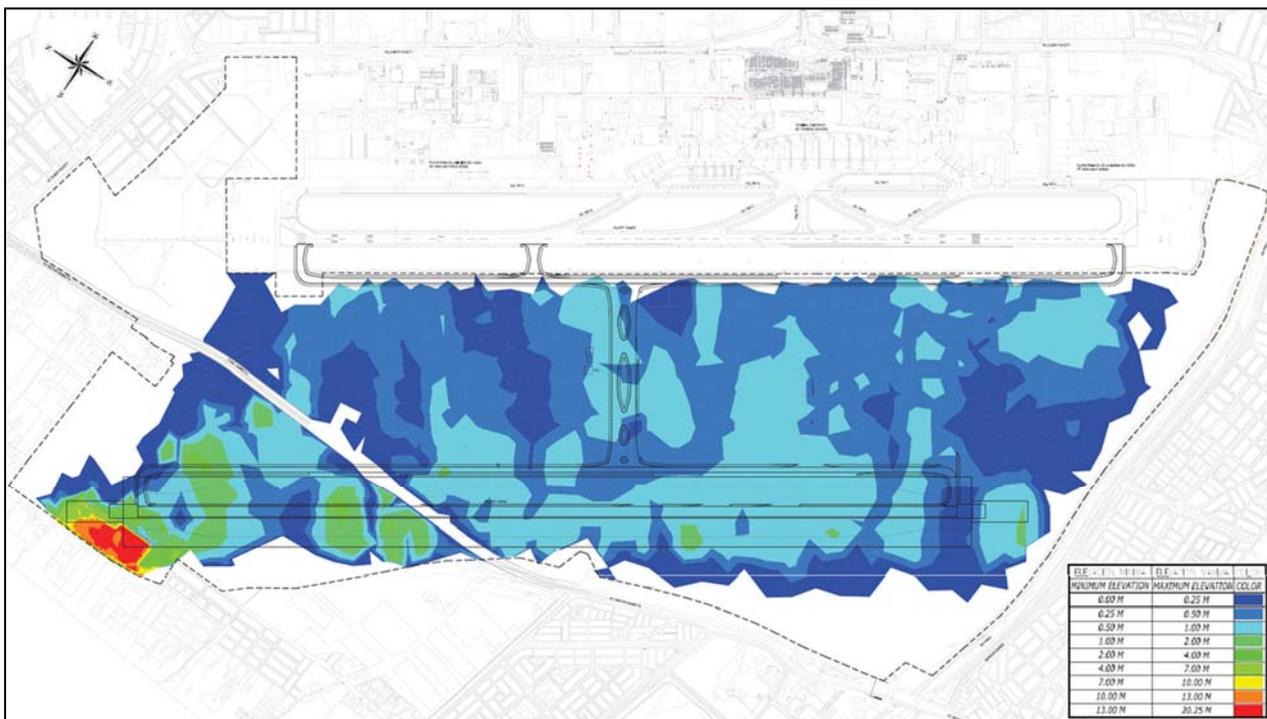
**Cuadro 3.1** Investigaciones geotécnicas previas

Año	Trabajo Realizado	Ubicación del Estudio
2006	Calicatas	Calle de rodaje G, Plataforma de terminal
2007	Calicatas	Calle de rodaje y plataforma propuesta
2013	Calicatas y pruebas de penetración estándar	Túnel Gambetta
2014	Calicatas y pozos	Túnel Gambetta
2014	Calicatas	Pista, calle de rodaje y plataforma propuesta

### 3.2.1. CONDICIONES DEL TERRENO

Las condiciones del terreno varían a lo largo de la ubicación existente. Existe una capa de material orgánico que se extiende en la superficie, cuyo espesor es de 0 a 4 metros. Este material será retirado como preparación para la construcción de pavimentos y estructuras. La Figura 3.2 ilustra la profundidad del material que será retirado para este trabajo. Los colores más cálidos (rojo y naranja) representan una mayor profundidad de excavación mientras que los colores más fríos (verde y azul) representan una profundidad menor de excavación.

**Figura 3.2** Profundidad de remoción de suelo inadecuado (Figura referencial)



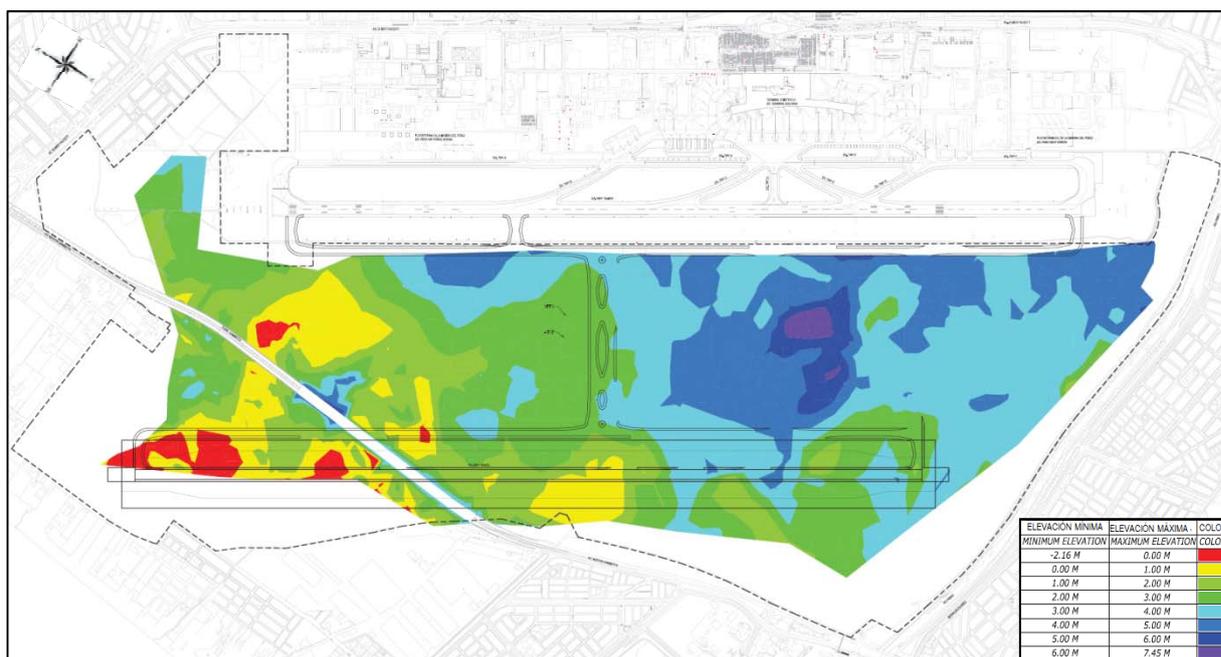
### 3.2.2. HIDROLOGÍA

El AIJCh está ubicado a lado del Río Rímac y en el litoral del Océano Pacífico. La altitud del extremo noroeste del Proyecto está a nivel del mar. Estos factores ocasiona una capa freática que se extiende en la superficie del nivel existente. Una vez que el material orgánico sea removido, la capa freática alcanzará la superficie cerca al umbral de la Pista 15R. Para mitigar esto, se construirá

la superficie del pavimento de la pista, la franja de la pista y el área de seguridad del extremo de la pista encima de la capa freática, para lo cual se implementará un relleno con material inerte.

La Figura 3.3 muestra la profundidad de la capa freática con relación al material adecuado. El color rojo representa las áreas donde la capa freática está por encima de la superficie del material adecuado. La gradiente avanza hacia los colores fríos (desde el amarillo hasta el morado) así como la superficie del material adecuado aumenta en profundidad por encima de la capa freática. En las áreas de color rojo, se requerirá que se realice drenaje para disminuir la capa freática para la construcción del pavimento y servicio.

**Figura 3.3** Profundidad del suelo adecuado seco (Figura referencial)



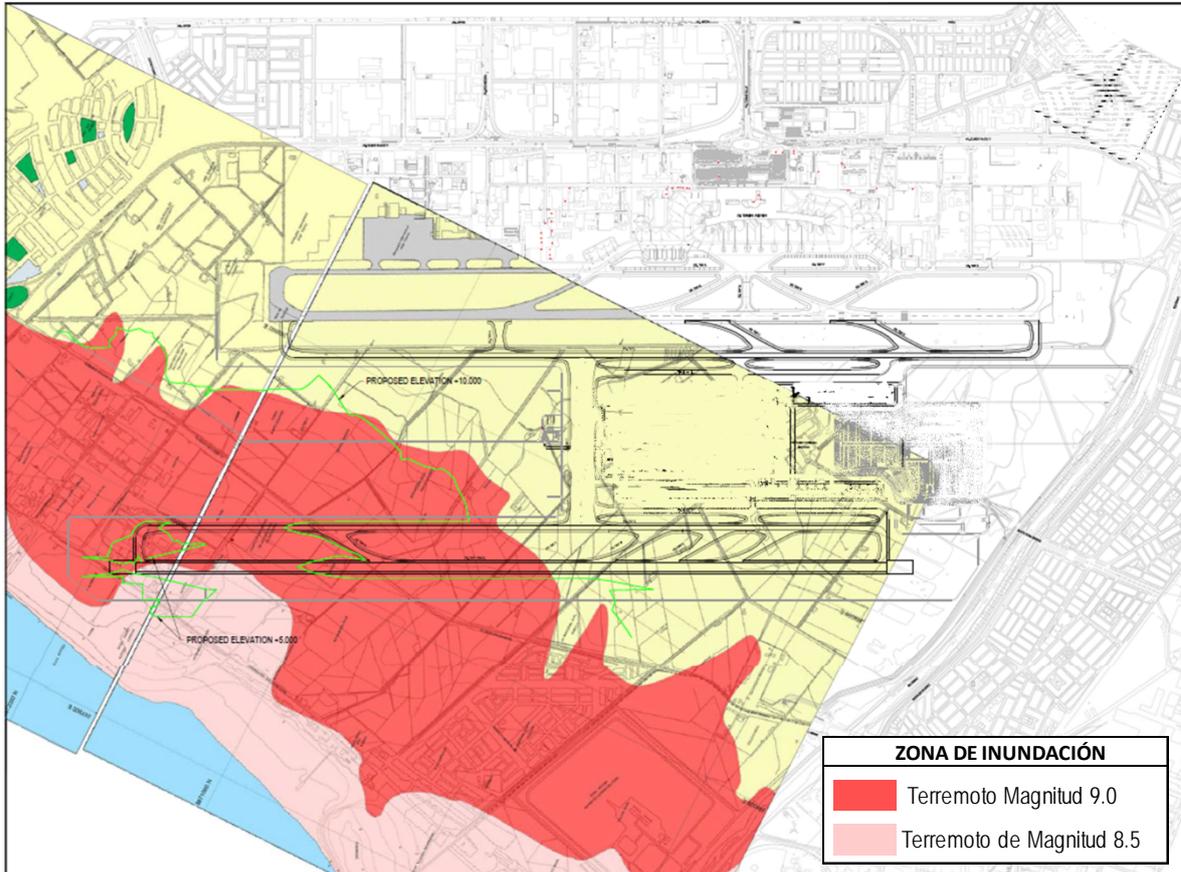
Las elevaciones de la capa freática son aproximadas y han sido interpoladas basándose en los registros históricos de investigación geotécnica. Además, con el fin de ayudar en la construcción del Túnel Gambeta, se instalaron bombas para desaguar el lugar y disminuir de forma efectiva la capa freática en esta ubicación. Las bombas serán retiradas al final de la construcción permitiendo que la capa freática regrese al nivel natural. Con estos puntos en consideración, se realizará mayor investigación en esta área en la fase final del diseño para asegurar que la Pista y la Calle de Rodaje sean construidas por encima de la capa freática existente.

### 3.3. ZONA DE INUNDACIÓN EN CASO DE TSUNAMI

Debido a las elevaciones más bajas en la esquina noroeste del sitio, la ampliación del aeropuerto es vulnerable a la inundación por un tsunami. Sobre la base de los mapas de inundaciones proporcionados por la Dirección de Hidrografía y Navegación, Departamento de Oceanografía, la zona de inundación de un tsunami creado por un terremoto de magnitud 8,5 alcanzaría el borde de pavimento de la pista 15R. Un terremoto de magnitud 9,0 inundaría el pavimento del aeropuerto en superficies de hasta aproximadamente 10,00 m. elevación sobre el nivel del mar. Esto sumergiría

los primeros 750 metros de la pista 15R. La Figura 3.4 ilustra los límites de la zona de inundación por tanto un terremoto de magnitud 8,5 (color rosa) y 9,0 (de color salmón).

**Figura 3.4** Zona de Inundación en caso de Tsunami (Figura referencial)



### 3.4. SANEAMIENTO DEL TERRENO

La ubicación existente está compuesta mayormente por un antiguo terreno agrícola y un desarrollo industrial en el extremo noroeste del terreno del Proyecto. Antes de la construcción de las instalaciones aeroportuarias, el saneamiento del terreno debe estar finalizado por el Estado. Esto incluye el retiro de botaderos informales y reubicación de instalaciones existentes.

### 3.4.1. ÍTEMS ESPECÍFICOS

#### 3.4.1.1. BOTADERO NOROESTE DE LA AVENIDA GAMBETA

Este botadero se extiende en el noroeste de la Avenida Gambetta y debe ser retirado antes de la construcción del terraplén del pavimento, la franja y el área de seguridad del extremo de la Pista 15R. Se estima que el volumen del retiro del botadero sea de alrededor de 500,000 metros cúbicos. Este volumen se ha calculado usando el estudio topográfico existente y estimando la parte inferior del botadero desde los puntos disponibles de los estudios topográficos. La Figura 3.6 muestra la ubicación del botadero noroeste. Un adicional de cerca de 270,000 metros cúbicos de botadero debe ser retirado por el Concedente fuera de la propiedad del aeropuerto para liberar el espacio aéreo cuatro metros debajo de la Limitación de Obstáculos de Superficie (OLS).

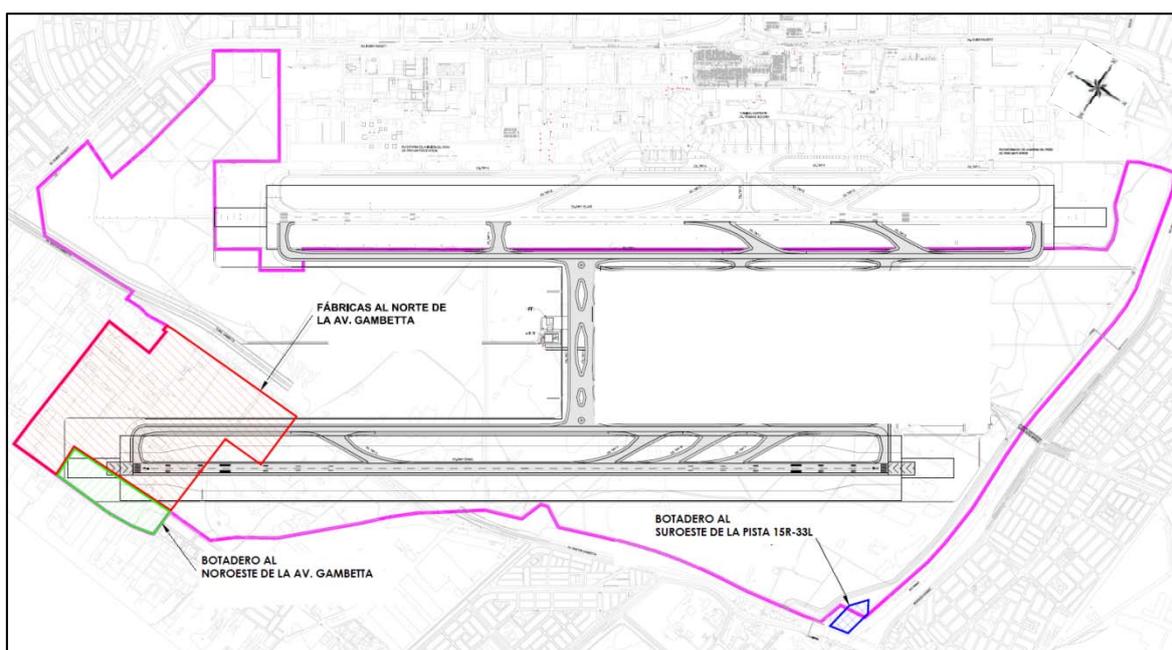
#### 3.4.1.2. BOTADERO SUROESTE DE LA PISTA 15R

El terraplén del botadero se encuentra en el suroeste de la Pista 15R donde la Avenida Gambetta cruza el Río Rímac. Este botadero debe ser retirado para terminar el cerco de seguridad. Se estima que el volumen del retiro del botadero sea de aproximadamente 100,000 metros cúbicos, que deben ser retirados por el concedente. La Figura 3.6 muestra la ubicación del botadero suroeste.

#### 3.4.1.3. INSTALACIONES INDUSTRIALES AL NORTE DE LA AVENIDA GAMBETA

Las instalaciones industriales existentes al norte de la Avenida Gambetta, entre las aproximaciones de las Pistas, han cesado sus operaciones. Las instalaciones e infraestructura relacionadas con esta zona deben ser retiradas y el terreno saneado y mitigado de suelos contaminados.

**Figura 3.5** Interferencias del movimiento de tierras en el Aeropuerto (Figura referencial)



### 3.5. MOVIMIENTO DE TIERRAS MASIVO

#### 3.5.1. CONSIDERACIONES DEL DISEÑO

El objetivo del proyecto es diseñar las pendientes de las instalaciones del aeropuerto con el fin de obtener una ejecución balanceada del movimiento de tierras para todo el terreno. Este objetivo reduce la necesidad de acarrear material a botadero dentro o fuera de la propiedad aeroportuaria.

#### 3.5.2. METODOLOGÍA DEL DISEÑO

El movimiento de tierras del proyecto ha sido modelado usando el Autodesk Civil 3D. Este programa permite el uso de alineamientos, perfiles verticales y ensamblajes para poder construir superficies. Las superficies incluyen contornos así como datos de los cálculos del volumen del movimiento de tierras. Para las nivelaciones propuestas con los alineamientos de la pista y calle de rodaje, se han utilizado superficies con líneas futuras para completar las áreas complejas. Debido a la geometría compleja, se ha modelado la plataforma del terminal usando líneas características. Con el fin de describir con precisión la parte superior de la sub-rasante del espesor del pavimento, se ha disminuido la superficie de la plataforma del terminal para poder calcular el movimiento de tierras.

#### 3.5.3. ANÁLISIS DEL CORTE Y RELLENO

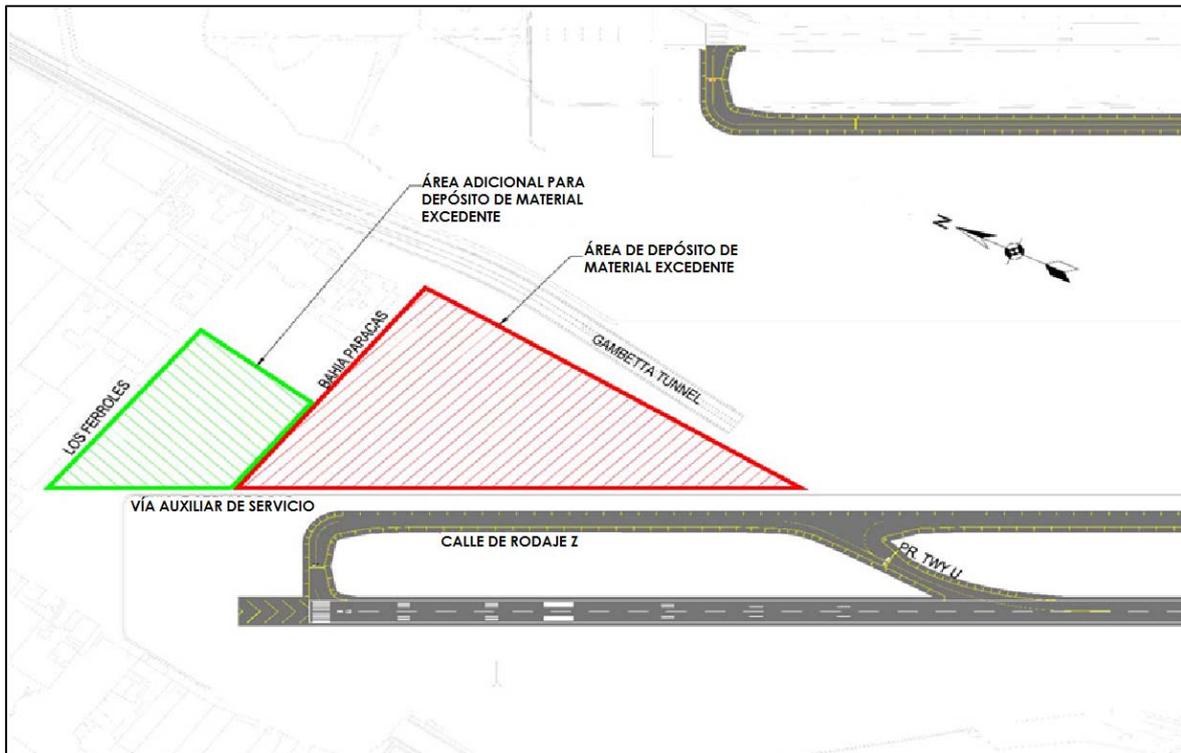
Se ha realizado el Análisis del Corte y Relleno del material adecuado, no adecuado y del botadero dentro del terreno aeroportuario. El material adecuado que es cortado de la subrasante existente podría ser reutilizado como relleno del terraplén para los pavimentos del campo aéreo y las estructuras de los edificios. Por lo tanto, es balanceado con la finalidad de minimizar el acarreo dentro o fuera del lugar. El balance reflejado en este análisis incluye el movimiento de tierras relacionado con la excavación de las cimentaciones y sótanos del edificio del terminal, así como las áreas dentro del campo entre las franjas de la pista y calle de rodaje.

El esfuerzo para mantener un balance del movimiento de tierras en el terreno aeroportuario no considera el corte de material no adecuado. Este debe ser removido antes de dar forma a la subrasante de los pavimentos del campo aéreo. El material no adecuado está compuesto por materiales orgánicos tales como la capa superficial del suelo, vegetación y raíces que no pueden ser utilizados para la construcción de terraplén por debajo de los pavimentos. Se considera adecuado a todo el material del movimiento de tierras que está por debajo de esta capa, a pesar de que se ha considerado la estabilización del suelo en algunas ubicaciones. Está previsto un aproximado total de 2 730 000 metros cúbicos de corte para el suelo no adecuado, el cual podría permanecer dentro del terreno aeroportuario.

Se ha identificado un área de forma triangular como Depósito de Material Excedente (DME) para el almacenamiento del material adecuado y no adecuado, la cual se presenta en la Figura 3.6. Esta ubicación limita por el norte con la calle Bahía Paracas, por el este con el Túnel Gambeta y por el oeste con las vías de servicio del lado aéreo. El almacén temporal debe permanecer por debajo de las Superficies Limitadoras de Obstáculos. El almacenamiento debe considerar una pendiente 3:1,

por lo que esta área podría almacenar cerca de 3 millones de metros cúbicos de material si se mantiene a una distancia de 10 metros con la Superficie Limitadora de Obstáculos.

**Figura 3.6** Área de almacenaje de tierra removida – Depósitos de Material Excedente. (Figura referencial)



Se retirarán los suelos contaminados y el botadero del terreno aeroportuario. Esto incluye cerca de 500 000 metros cúbicos en el botadero noroeste y 100 000 metros cúbicos en el botadero suroeste. Además, el almacenamiento del material será ubicado en la zona industrial. Se debe retirar un total estimado de 70 000 metros cúbicos de suelos contaminados antes de la construcción del terraplén de almacenamiento. Para ajustar la reconsolidación del botadero existente, el material de relleno incluye un consumo adicional de 2 % en el lugar.

## 4.0.

# PAVIMENTACIÓN

---

La pista de aterrizaje del aeropuerto de Lima tendrá un pavimento flexible.

### 4.1. MATERIALES PARA EL PAVIMENTO

La Administración Federal de Aviación (FAA) publica las especificaciones técnicas para los materiales de pavimentación considerados en el software de diseño FAARFIELD. Estas especificaciones muestran controles específicos según las propiedades de los materiales y métodos de construcción. Durante la fase de construcción, se debe seguir estrictamente dichas especificaciones al momento de aplicar la capa de pavimento descrita en el software FAARFIELD.

#### 4.1.1. DISEÑO DEL PAVIMENTO PARA LA PISTA DE ATERRIZAJE

La nueva pista de aterrizaje ha sido diseñada para soportar el peso máximo al despegue de cada avión por un período de vida de diseño de 20 años.

El diseño de pavimento flexible incluye el espesor de la carpeta asfáltica de 100 mm, de acuerdo con las recomendaciones de espesor mínimas de la FAA para capas de superficie bituminosas. La capa de superficie bituminosa estabilizada ha sido diseñada con un espesor (180 mm) que no permita que los daños acumulados del pavimento bituminoso excedan 1.0 al final de la vida de diseño. La FAA brinda directrices para diseños flexibles con flotas de aviones A340 o B777 para incluir un espesor mínimo de 250 mm para la capa base de agregado chancado.

##### 4.1.1.1. DISEÑO DEL MARGEN DE PAVIMENTO DEL LADO AIRE AEREO

La FAA proporciona directrices para el diseño del margen de pavimento a través de la Circular de Asesoramiento (AC) 150/5320-6e. Este se basa en la selección del avión más exigente (MDA). La Circular de asesoramiento describe el proceso al momento de reducir la flota a unos cuantos aviones clave.

Para establecer el MDA, se ha determinado una sección de pavimento inicial. Para dicha flota, primero se seleccionó una sección utilizando una sección teórica de pavimento (una capa superficial bituminosa de 100mm sobre otra capa base de agregado chancado de 360mm). El segundo paso consiste en establecer las salidas anuales de cada avión de la flota a 1,200.

La tasa de crecimiento anual seleccionada para este proceso es de 0,00 %. El tercer paso es verificar el tiempo de vida de la sección de pavimento para los datos presentados anteriormente y revisar el "Factor de Daño Acumulado Máximo para Aviones". Los valores muestran que solo cinco aviones exceden el CDF de 2,000: A340-600, B777-200, B777 Freighter, y B777-300.

El diseño de la sección del margen se basa en estos cinco aviones. La circular de asesoramiento también brinda orientación sobre este proceso. En primer lugar, se debe seleccionar un avión de la flota. Las salidas anuales serán de 1.0 con un nivel de crecimiento cero y un tiempo de vida de 10 años. Esto da como resultados 10 salidas en total. Posteriormente, se completa el diseño para cada avión. Se establece que la sección de pavimento tendrá una capa superficial bituminosa de 100mm. Se utilizó el software FAARField para calcular el grosor de la capa base de agregado chancado requerido para cada avión. El avión más crítico, A340-600, requiere de una capa base de 385.4mm, que será redondeada a 390mm.

#### **4.1.2. DISEÑO DE PAVIMENTACIÓN DE CALLES DE RODAJE**

Las calles de rodaje paralelas, calles de rodaje transversales y calles de rodaje conectoras serán diseñadas para la misma flota que la pista. Esto dará como resultado el mismo espesor de pavimento para las calles de rodaje.

Se estima que las calles de salida rápida experimenten únicamente la carga de aeronaves considerando el peso máximo al aterrizaje (MLW). La flota ha sido ajustada al peso máximo al aterrizaje, lo cual origina la reducción del espesor del pavimento. Las calles de salida rápida han sido diseñadas para una vida de 20 años tanto para pavimentos flexibles como rígidos.

El diseño de pavimento flexible incluye un espesor de la capa de superficie de 100 mm, de acuerdo con las recomendaciones de espesor mínimas de la FAA para capas de superficie bituminosas. La capa de superficie bituminosa estabilizada ha sido diseñada con un espesor (130mm) que no permite que los daños acumulados del pavimento bituminoso excedan 1.0 al final de la vida de diseño. La FAA brinda directrices para diseños flexibles con flotas de aeronaves A340 o B777 para incluir un espesor mínimo de 250mm para la capa sub-base de agregado chancado. Considerando estos datos de entrada, FAARFIELD calcula el espesor requerido para la capa sub-base de agregado no chancado.

#### **4.1.3. SEÑALIZACIÓN DEL PAVIMENTO DE LAS CALLES DE RODAJE**

La señalización del pavimento de las calles de rodaje deberá ser de color amarillo con excepción de las señalizaciones de instrucción obligatorias.

##### **4.1.3.1 SEÑALIZACIÓN DE EJE DE LAS CALLES DE RODAJE**

De acuerdo con los estándares de la OACI, la señalización de los ejes de las calles de rodaje se extenderá a lo largo de todo el eje de la calle. Deberá tener un ancho de 0.15 metros. En la intersección de una calle de rodaje y una pista de aterrizaje, donde la calle aún no termina, la señalización del eje de la calle de rodaje será curva hacia el eje de la pista por una distancia de 60 metros después del punto de tangencia. La distancia entre la señalización del eje de la pista y el eje de la calle de rodaje deberá ser de 0.9 metros de un eje al otro. Las señalizaciones del eje de la calle de rodaje respetarán los estándares establecidos por la OACI.

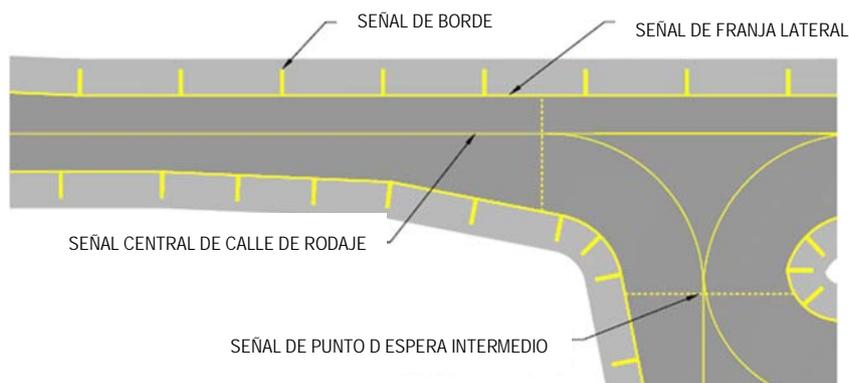
#### 4.1.3.2. SEÑALIZACIÓN DE LOS MÁRGENES

La OACI no cuenta con estándares sobre señalización de márgenes, de modo que se respetará los estándares establecidos por la FAA en la Circular de Asesoramiento 150/5340-1L. En las secciones rectas, la separación máxima entre las señalizaciones es de 30 metros, mientras que en las secciones curvas la separación máxima será de 15 metros. La distancia se mide a lo largo del borde del pavimento a utilizar. La señalización se extiende hacia el borde del margen de forma perpendicular. La señalización tiene un ancho de 1 metro y una longitud de 7,5 metros. Ver Figura 4.2.

#### 4.1.3.3. SEÑALIZACIÓN DE LAS FRANJAS LATERALES DE CALLES DE RODAJE

De acuerdo con los estándares de la OACI, la señalización de las franjas laterales de las calles de rodaje consistirá en un par de líneas sólidas, cada una de 0,15 metros de ancho, espaciadas por 0,15 metros. El borde externo de la señalización deberá ir en el borde del pavimento a utilizar.

**Figura 4.1** Centro de Línea de la calle de rodaje, hombrillo, rayado del lado de taxeo y marca de punto de espera intermedio (Figura referencial)



#### 4.1.3.4. SEÑALIZACIÓN RESALTADA DE EJES

La señalización resaltada de los ejes deberá ser realizada al lado de los puntos de espera de la pista conforme a los estándares de la OACI. La señalización será colocada en el lado de espera de la señalización de los puntos de espera de la pista. El eje resaltado consta de franjas espaciadas uniformemente y espacios en ambos lados de la señalización del eje con una longitud total de 47 metros. Existe un espacio de 0,15 metros entre en borde de la señalización del eje y el borde de la señalización resaltada del eje. La señalización empieza a 0,9 metros del inicio de los puntos de espera de la pista. Las franjas tienen una longitud de 3 metros mientras que los espacios tienen una longitud de 1 metro. En el aeropuerto de Lima, todos los puntos de espera nuevos tendrán señalizaciones resaltadas de los ejes, conforme a los estándares establecidos por la OACI.

#### 4.1.3.5. SEÑALIZACIÓN CON INSTRUCCIONES OBLIGATORIAS

La señalización con instrucciones obligatorias será colocada en el lado de espera de la señalización de los puntos de espera de la pista. Debería colocarse dos señalizaciones cerca de cada señalización de los puntos de espera de la pista, una a cada lado del eje de la calle de rodaje. El borde más cercano de la señalización y la señalización de los puntos de espera de la pista o la

señalización resaltada del eje deberá medir más de 1 metro. Esta señalización consta de letras y números blancos que designan la próxima pista de aterrizaje sobre fondo rojo.

#### 4.1.3.6. SEÑALIZACIÓN DE PUNTOS DE ESPERA DE LA PISTA

Los puntos de espera de la pista serán colocados en las calles de rodaje que intersecan la pista de aterrizaje, conforme a los estándares establecidos por la OACI. Esta señalización consta de 4 líneas con un ancho de 0,3 metros cada una, separadas por tres espacios con un ancho de 0,3 metros cada uno. Las dos líneas en el lado de espera de la señalización deben ser líneas sólidas. Las dos líneas más cercanas a la pista constan de franjas y espacios separados uniformemente. Estas franjas y espacios deberán tener una longitud de 0,9 metros. La distancia entre el eje de la pista y el inicio de la primera franja sólida debe medir 90 metros.

#### 4.1.3.7. SEÑALIZACIÓN DE PUNTOS DE ESPERA INTERMEDIOS

De acuerdo con los estándares de la OACI, la señalización de los puntos de espera intermedios deberá ser colocada en la intersección de dos calles de rodaje pavimentadas. Esta señalización consta de una línea discontinua de 0,3 metros de ancho. Cada franja y espacio debe medir 0,9 metros de largo.

**Figura 4.2** Pista en posición de espera. Signo de Instrucción obligatoria y marcas del centerline mejoradas. (Figura referencial)



## 5.0.

**ARQUITECTURA****5.1. ACERCAMIENTO AL CONCEPTO DE DISEÑO**

El acercamiento al diseño está basado en las influencias culturales y en cómo el edificio será operado. El diseño del nuevo Terminal de Lima involucra la búsqueda de algo único y el espíritu de lugar. Es un reflejo de elementos que tienen sus raíces en la arquitectura y cultura peruana, mientras crea también un edificio contemporáneo de última generación.

Como terminal aeroportuaria, es la ruta de entrada en el país y muchos de los destinos de los turistas de Perú. La experiencia del viajero debería comenzar en el terminal. El diseño del terminal busca crear una identidad única que servirá como un bastidor textural para mostrar el arte del país, su cultura y su gente. Grandes muros, pantallas, tratamientos de cielos rasos, y patrones de diseño en los pavimentos, ofrecen oportunidades de diseño para la integración del arte y la arquitectura. El primer nivel del terminal incluirá más espacios de concesión en las áreas seguras y públicas del terminal. El terminal mostrará los patrones y motivos artísticos peruanos inspirados en la naturaleza, artesanos y cultura local. El espacio completo de los muros del terminal actuarán como bastidores para colocar murales y pintura. Habrá también oportunidades para colgar publicidad con una estrategia integrada del edificio.

El concepto de orientación debería ser más que simple señalética. Debería reflejar un sentido intuitivo de cómo moverse a través del espacio según como la arquitectura está definida, como los espacios están organizados, como los volúmenes están articulados y dirigidos.

**5.1.1. COMPOSICIÓN EXTERIOR DEL TERMINAL**

La fachada principal del lado tierra puede ser definida como una serie de sólidos y translúcidos que crean un ritmo que ayuda a organizar el hall de facturación adentro. Los sólidos y translúcidos son traducidos en muros engrosados y cristal visual. Los muros son una metáfora de las raíces culturas del lugar y contrastan con el vidrio que representa las aspiraciones presentes y futuras de la población Peruana.

La visibilidad hacia el hall de facturación a través del cristal permite al pasajero ver los mostradores de facturación dentro y permite una conexión visual con el entorno exterior. Los muros gruesos sirven como nichos en el interior para organizar los carros, sillas de ruedas, asientos, monitores, y como base para pintura y publicidad. Las paredes en la fachada exterior y techo repuntan con volúmenes arquitectónicos que actúan como faros en la noche y como monitores iluminados durante el día. La luz natural ingresa profundamente en el terminal por medio del monitor iluminado.

El concepto "Kit of Parts" establece una familia de detalles, materiales y una paleta de color que puede ser usada a través de la arquitectura del terminal para crear un diseño unificado.

### 5.1.2. COMPOSICIÓN INTERIOR DEL TERMINAL

La claridad en el diseño y la apropiada distribución de los espacios se usa para crear un terminal eficiente que conecta con la experiencia del pasajero. La planta del terminal está organizada como una serie de largos ambientes que tienen una secuencia, lógica, intuitiva, y directamente informado por los flujos de los pasajeros de llegadas y salidas. Los ambientes no están totalmente separados, sino que están conectados visualmente para permitir al pasajero que se oriente fácilmente, y está reforzado con la ayuda intuitiva.

Muchos de los muros que separan los espacios más grandes llegarán casi hasta el techo y algunos estarán en transición con muros acristalados que permiten conectividad visual entre espacios. El muro posterior del hall de facturación de llegadas se convierte en un bastidor para la ubicación e integración de componentes de arte y publicidad. Esta pared posterior expondrá imágenes que promocionen la Amazonía, el valle sagrado, y muchos otros destinos turísticos que el aeropuerto ofrece como ruta de escape primaria. Este muro tiene el potencial de ser adaptado con tecnología de punta para crear un muro dinámico "vivo".

En el corazón del terminal están localizadas las áreas de procesos de aduanas e inmigración de los pasajeros que conectan el lado tierra público con el lado aire seguro. Más allá del área de procesos está localizado el hall de las concesiones internacionales y en un nivel superior el hall de concesiones nacionales. Abundante luz natural será estratégicamente filtrada a través del techo de aquellos espacios para una experiencia de compras placentera. La ruta de circulación hacia la sala de espera y las salas de embarque pasarán directamente por la mayoría de concesiones para maximizar su exposición.

En la salida de los halls de concesiones están ubicados un portal y nodo que sirve de transición al viajero para las salas de espera de salida y las salas de embarque. Este portal usará un similar "paquete de partes" de arquitectura como en los portales de transición previos en la entrada del hall de facturación, en las concesiones de Perú Plaza de lado tierra, las áreas de proceso de seguridad y migraciones, y la entrada a las concesiones del lado aire. Los portales contendrán muros de cerramiento de ladrillo o concreto para complementar a las puertas de cristal y umbrales. Los muros gruesos están inspirados por los muros incas en las zonas prominentes de Perú. Las salas de embarque de salida maximizan la visual y la iluminación natural que comienza la conexión con el viaje aéreo y los cielos.

### 5.1.3. ORGANIZACIÓN DEL ENTORNO DEL TERMINAL

El nuevo terminal en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se ubicará al suroeste del edificio del terminal existente, cruzando la pista de aterrizaje. Estará localizado con accesos similares hacia las dos pistas de aterrizaje existentes al este y una nueva pista de aterrizaje que será desarrollada al oeste. El estacionamiento principal para pasajeros del terminal estará ubicado al sur.

El nuevo terminal será un edificio multinivel configurado con el headhouse (procesador) hacia el borde sur del emplazamiento.

Figura 5.5 Plano del Sitio Existente (Figura referencial)

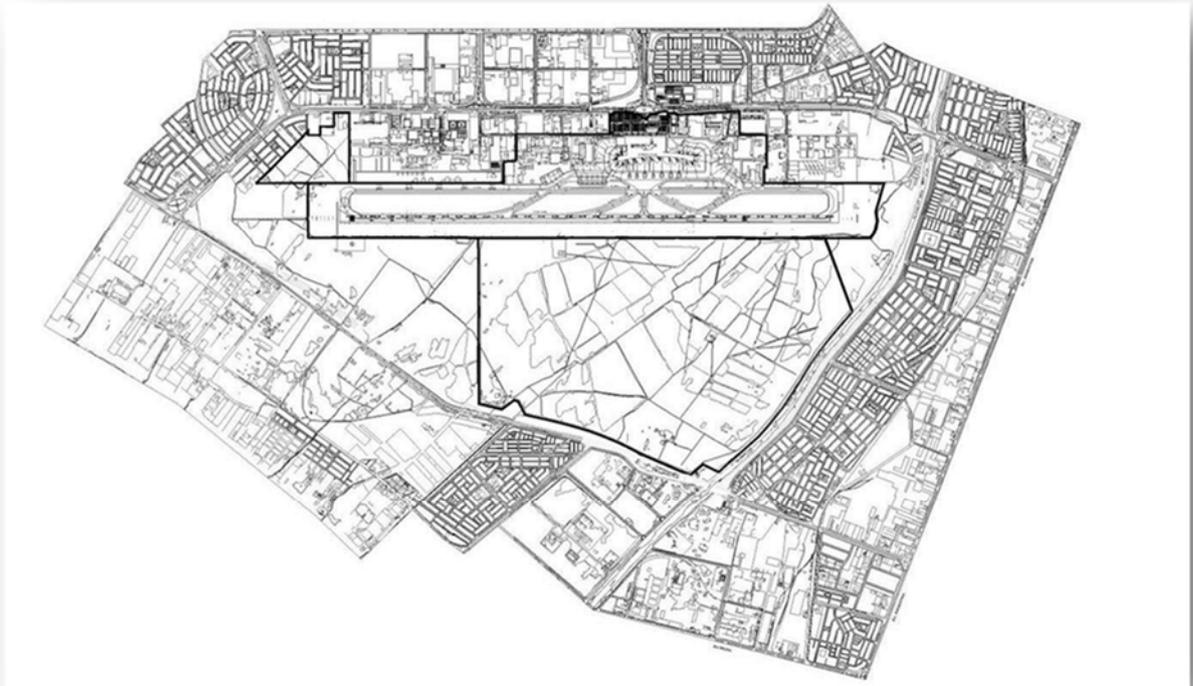
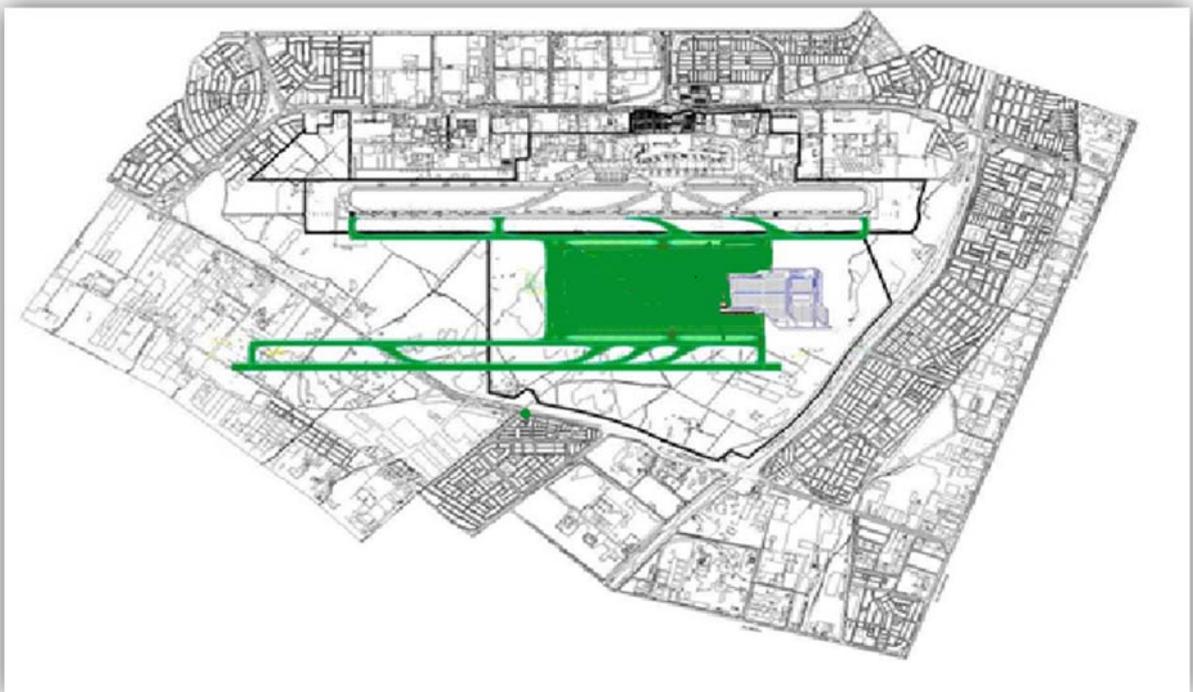


Figura 5.6 Plano del Sitio propuesto mostrando el Nuevo Terminal y la Pista Central (Figura referencial)



El emplazamiento del terminal toma ventaja de la topografía natural con pendientes de +17 metros en el lado oeste a +23 metros en el lado este. La diferencia de nivel permite que la revisión del equipaje ocurra en el lado oeste (menor elevación) donde hay más espacio disponible, permitiendo la profundidad necesaria para acomodar los equipos de revisión mientras se permite la profundidad necesaria para transportar de regreso bajo el edificio en el este. El sótano del nivel 1 es capaz de tener la condición de salida en el lado oeste permitiendo la salida de los niveles superiores para ir directamente fuera hacia la plataforma.

## 5.2. ORGANIZACIÓN DEL EDIFICIO DEL TERMINAL

El edificio del terminal está organizado de manera que el viajero pueda utilizarlo de forma intuitiva a través de los distintos niveles. El nivel superior es el punto de partida para todos los pasajeros de salidas y alberga todos los componentes necesarios para facilitar tal actividad, los niveles intermedios ofrecen funciones de lado aire para los pasajeros de llegada y salida, y los niveles inferiores acomodan a los pasajeros de llegada con los componentes de recojo de equipaje y viaducto.

El terminal contará en sus distintos niveles de las siguientes facilidades:

- Lobby de Facturación y Check-In
- Área de Despedida
- Control de Tarjeta de Embarque, TUUA, Revisión de Seguridad y Control Límitrofe (Salida)
- Uso Mixto Internacional Lado Aire (concesionario, salones, asientos, circulación, servicios higiénicos)
- Corredores de Salida
- Salas de Espera de Salidas
- Oficinas de Aerolíneas
- Oficinas Gubernamentales
- Uso Mixto Nacional Lado Aire (concesiones, salones, asientos, circulación, servicios higiénicos)
- Corredores de Salida Swing Gate
- Salas de Espera de Salida y Swing Gate
- Corredor de Llegadas
- Punto de Revisión de Seguridad de Inmigración, TUUA
- Transporte de Equipaje Registrado
- Áreas de embarque de salida de buses y vehículos
- Entrega de Equipaje
- Almacenamiento y Clasificación de Equipaje
- Zona de Recojo de Equipaje

- Concesiones de Recojo de Equipaje del Lado Aire
- Control de Aduanas
- Hall de Llegada/Espera
- Espacio Operacional para Aerolíneas y Aeropuerto
- Dock de Carga
- Rutas de Transporte de Equipaje
- Oficinas de Manejo en Tierra de Aerolíneas
- Corredor de Salida
- Entrada vehicular y de pasajeros
- Playa de estacionamiento

## 6.0.

**SUMINISTRO Y DISTRIBUCIÓN DE AGUA**

---

La fuente de abastecimiento de agua para el proyecto será principalmente subterránea, procedente de:

- **Pozo existente PZ2;** ubicado en la cabecera 33 del Terminal Existente (TE1), al extremo sur del aeropuerto actual, el cual rinde actualmente 34 l/s. Se espera que el mismo recupere su capacidad de explotación, luego de un proceso de rehabilitación y cambios de equipos, alcanzando su erogación inicial de 50 lt/s.

Ante la eventualidad de que el pozo quedara temporalmente fuera de servicio, se establece el suministro de agua potable directamente a la cisterna de agua potable (CAP) mediante el empleo de camiones cisterna debidamente autorizados por DIGESA, los cuales deberán estar debidamente equipados para tal fin.

**Potabilización del Agua de Pozo**

- Tomando en consideración los monitoreos efectuados sobre la calidad del agua extraída del PP2; se asume que, para la potabilización del agua proveniente del pozo PZ2 y sólo será necesario la desinfección; para lo cual, se está considerando la cloración en línea de dicha agua al momento de ser trasladada desde la cisterna de agua no potable (CANP) hacia la cisterna de agua potable (CAP).
- La Estación de Cloración será en base al empleo de gas cloro en cilindros de 75 kg y concentración de 3500 ppm, cuya dosificación se encuentra en el rango de 1,00 a 3,00 ppm para el caudal de agua de pozo a ser conducido de la CANP a la CAP, equivalente a 59,93 lt/s para el año 2026 y de 80,12 lt/s para el año 2041, con lo cual se proyecta obtener una presencia de cloro residual mínima de 0.50 ppm en la distribución del agua potable al T2 bajo un tiempo de contacto no menor de 30 minutos.
- Cada cilindro de gas cloro tendrá una duración promedio de 7 a 5 días para los años indicados. Considerando un almacenamiento de cilindros para un tiempo máximo de 90 días, el área neta requerida será de 2,00 m<sup>2</sup>.

## 6.1. SISTEMAS DE AGUA POTABLE DOMÉSTICA

El agua potable para el terminal se almacenará en una cisterna central ubicada en el área de servicios la cual suministrará agua al terminal mediante un sistema de bombeo de velocidad variable a presión constante.

Se proporcionará agua potable a cada elemento que requiere una conexión de agua. En las áreas de los concesionarios, se proporcionará una línea cubierta con válvula de cierre y medidor de consumo para el uso de estos concesionarios con la finalidad de que conecte sus elementos. El medidor estará conectado a un sistema de automatización del edificio que permita medir el uso de agua del concesionario. Los sistemas que requieren un inhibidor de reflujo serán provistos de inhibidores de contraflujo con principio de presión reducida con la finalidad de evitar la contaminación con el suministro de agua del edificio.

La tubería de los sistemas de agua potable para el edificio y las aeronaves será tipo tubería polipropileno o tubería de cobre. Se suministrarán las válvulas de bolas para la función de cierre y regulación. Las válvulas de cierre se proporcionarán en cada derivación que suministra 2 o más elementos y se ubicará en áreas de fácil acceso. Se suministrarán las válvulas de cierre en cada banco de baño con el fin de permitir fácil aislamiento de los baños en caso que necesiten repararse.

El sistema de agua potable para el terminal utilizará múltiples puntos de entrada de servicio desde el área de servicios que rodea en forma de anillo el edificio del terminal. Cada una de estas entradas del servicio estará equipada con un inhibidor de contraflujo y un medidor principal que estarán monitoreados por el sistema de automatización de edificios. Las válvulas de cierre adicionales y los medidores de flujo de agua estarán ubicados en múltiples zonas por todo el terminal con el fin de monitorear el consumo (ayudar a la detección de fuga) y permitir áreas adecuadas para cerrar el servicio sin afectar todo el suministro de agua doméstica del terminal. Los medidores de flujo de agua serán monitoreados por el sistema de automatización de edificios.

## 6.2. SISTEMAS DE AGUA DE REPOSICIÓN DEL HVAC

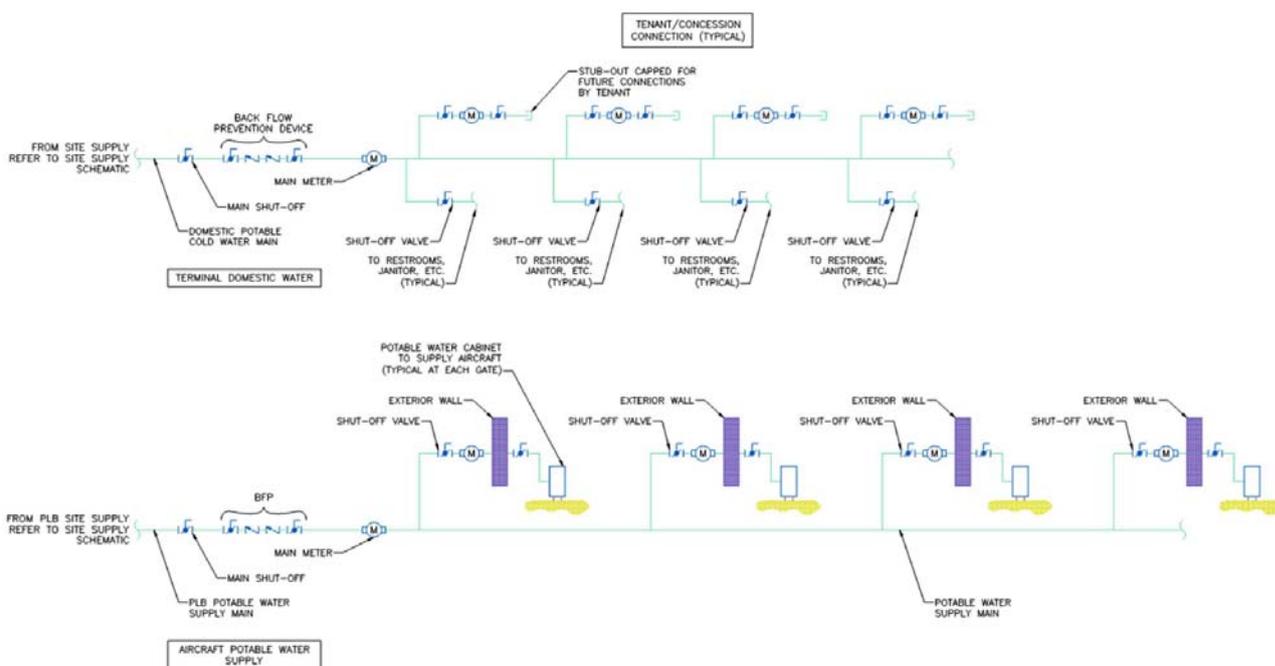
Los sistemas centrales de la planta de agua helada requerirán suministro de agua de reposición para reemplazar agua en los sistemas donde se pierde debido a la evaporación en las torres de enfriamiento para el sistema de condensado de agua y debido a las fugas o mantenimiento en el sistema cerrado de agua helada. El agua de reposición para estos sistemas estará provista de un sistema de agua no potable con una cisterna y tratamiento dedicado únicamente para el suministro del sistema HVAC. El suministro de agua de reposición del sistema de condensado de agua estará conectado con las tinajas de la torre de enfriamiento y estará monitoreado mediante controles de nivel en las tinajas de la torre de enfriamiento.

El suministro de agua de reposición estará conectado al sistema de agua helada en anillo cerrado en el tanque de expansión. El agua de reposición para este sistema estará controlado por la presión del sistema de agua helada. El sistema de agua helada estará provisto por un inhibidor de contraflujo, válvula de cierre y medidor. El medidor de agua estará conectado con el sistema de automatización del edificio para controlar el consumo.

### 6.3. SISTEMAS DE AGUA POTABLE DE LA AERONAVE

El sistema de suministro de agua doméstica que proveerá agua potable doméstica a las aeronaves será un sistema de tubería y suministro independiente. Se requiere un sistema independiente con tratamiento adicional con la finalidad de que los sistemas de agua de las aeronaves reciban un tratamiento adicional y cumplan los requerimientos de IATA/OACI para los sistemas de agua potable para las aeronaves. El suministro de agua de las aeronaves tendrá una cisterna independiente y sistema de bombeo, con tratamiento adicional, y filtración ubicada en múltiples ubicaciones en el edificio del terminal. Se prevé que se requerirán 03 ubicaciones. Un sistema para el muelle principal y otro sistema para cada uno de los muelles, este y oeste. El sistema de bombeo será un sistema de presión constante, velocidad variable. La tubería podrá ser de cobre o polipropileno e irá hasta el gabinete de agua potable independiente ubicado en cada puerta de embarque.

Figura 6.1 Esquema del sistema de suministro de agua potable de las aeronaves. (Figura referencial)



## 7.0.

**ÁREAS DE SERVICIO**

---

El área de servicios aeroportuarios corresponde al Lado Tierra del proyecto.

Esta área se refiere a los siguientes edificios:

- Edificaciones Sanitarias
- Edificaciones Mecánicas
- Edificaciones Eléctricas
- Edificaciones Red de Comunicaciones

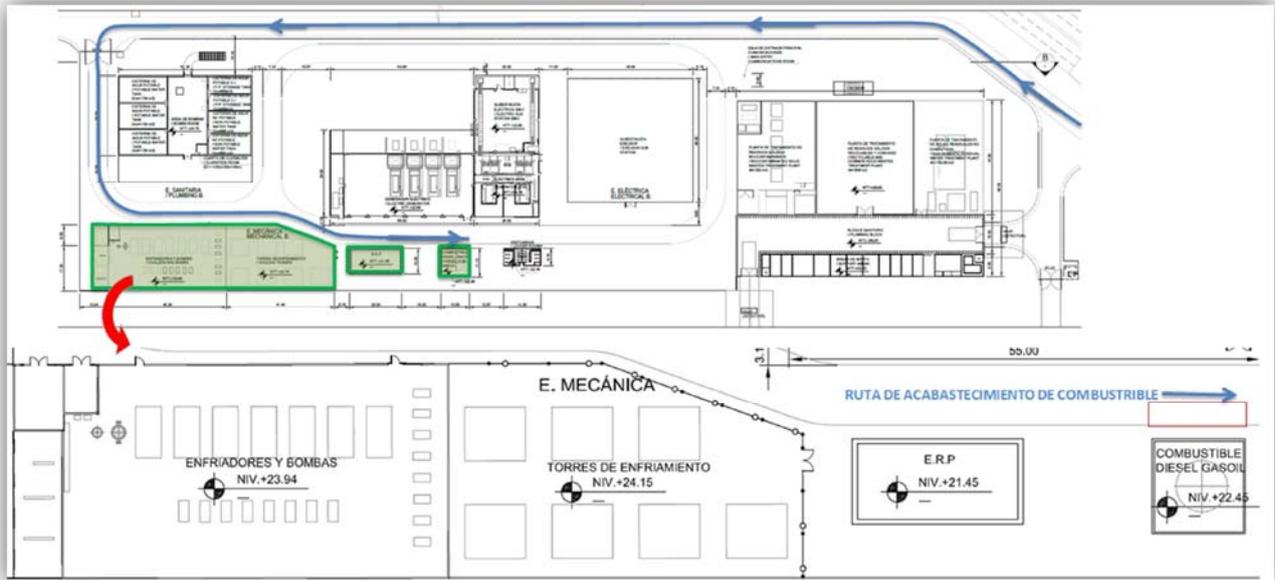
Los edificios de área de servicio son instalaciones de acceso restringido y son de servicio exclusivo a aquellas personas o mercancías que dispongan de autorización en las respectivas casetas de control de acceso. Están relacionadas con la gestión interna u operativa del aeropuerto; estas son de abastecimiento y/o de acometida y se dividen en diferentes infraestructuras: Edificios Mecánicos, Edificios Eléctricos, Edificios Sanitarios, Edificio de comunicaciones y Otros.

**7.1. EDIFICIOS MECÁNICOS**

Son los edificios que albergan equipamientos que dan servicios de ventilación mecánica, aire acondicionado, suministro de gas natural y suministro de combustible:

- Edificio de Enfriadores y Bombas, estos están en un ambiente cerrado pero con ventilación mecánica.
- Torres de enfriamiento, cuenta con un cerco perimétrico metálico y una puerta de control peatonal
- Estación de Regulación de Presión (Gas Natural)
- Almacenamiento de Combustible Diesel – GASOIL, este edificio contará con tanques y un cerco perimetral, tiene un ingreso controlado y estacionamiento para los camiones que alimentarán los tanques. (Ver Figura 7.1).

Figura 7.1 Ubicación y distribución de edificios mecánicos (Figura referencial)



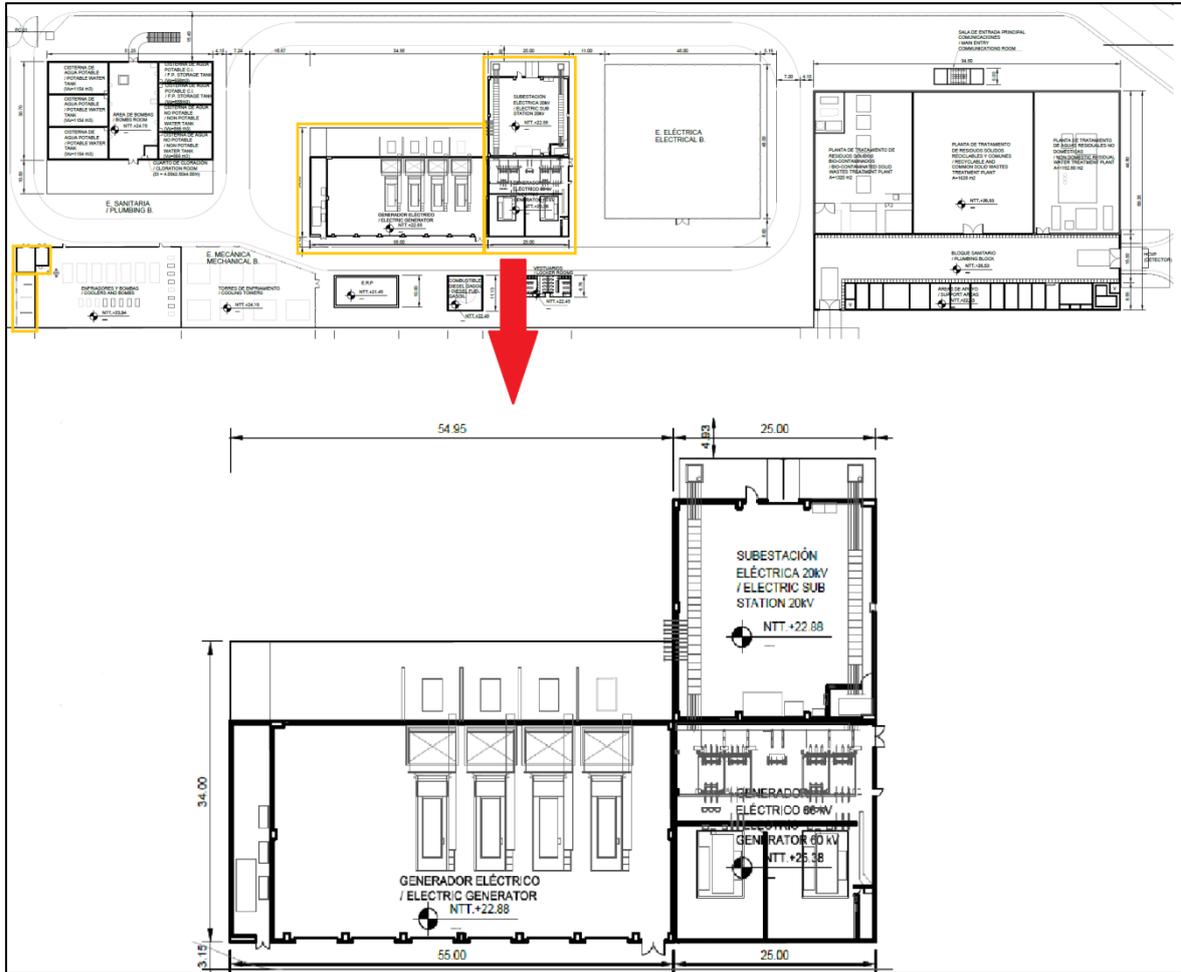
### EDIFICIOS ELÉCTRICOS

Estas instalaciones brindarán servicio de transmisión y distribución de energía eléctrica para los edificios de lado aire, lado tierra y demás áreas para el servicio normal y de emergencia, son:

- Generador eléctrico (66 kW aprox.)
- Subestación eléctrica 20 kV
- Subestación eléctrica 60 kV

Así también se han considerado subestaciones eléctricas en otras áreas del proyecto de lado aire, terminal y área de Torre de Control y Estación de Rescate. Otras casetas eléctricas, están sirviendo a edificios mecánicos y sanitarios. Todas ellas deben cumplir con materiales de acuerdo a las normas de seguridad.

Figura 7.2 Ubicación y distribución de edificios eléctricos (Figura referencial).



## EDIFICIOS SANITARIOS

Están agrupadas en dos áreas, un área de instalaciones para almacenamiento y otra llamada bloque sanitario para el manejo de residuos diversos.

Todas ellas cuentan en su totalidad con un cerco perimetral y puertas de control de acceso sólo hacia el lado tierra, excepto el bloque Sanitario que tiene conectividad restringida con el lado aire.

El área de **almacenamiento de agua** tiene los siguientes componentes:

- Cisternas para agua potable
- Cisternas para agua contra incendio
- Cisternas para agua no potable
- Cuarto de cloración
- Patio de Bombas de impulsión

El **bloque sanitario**: Este edificio tiene como función el manejo de residuos especiales aeroportuarios. Tiene un área de manipulación y otra de almacenamiento. Estos residuos se dividen

en tres tipos: los residuos sólidos urbanos (basuras), los inertes (papel, cartón, vidrio) y los especiales que necesitan una gestión especial en cada caso. Estos ambientes son:

Área de almacenamiento:

- Área de vestuarios
- Laboratorio
- Oficinas LAP
- Almacén de residuos inertes y basuras
- Patio de maniobras

Área de manipulación:

- Residuos Sólidos de Aceites, Grasas, Hidrocarburos
- Residuos peligrosos
- Residuos biocontaminados (Llegan de los vuelos internacionales)
- Lavado de Coches
- Bloques de esterilización
- Pasillo de salida limpios

Estas salas tienen un diseño diferente en cuanto a materiales para cumplir con las normas de seguridad y cuidado del medio ambiente (Ver Figura 7.3, 7.4, 7.5). Así también son parte del diseño de la especialidad la Planta de tratamiento de aguas residuales no doméstica, Planta de Tratamiento de Residuos sólidos y el Pozo de agua.

**Figura 7.3** Ubicación y distribución de edificios Sanitarios (Figura referencial)

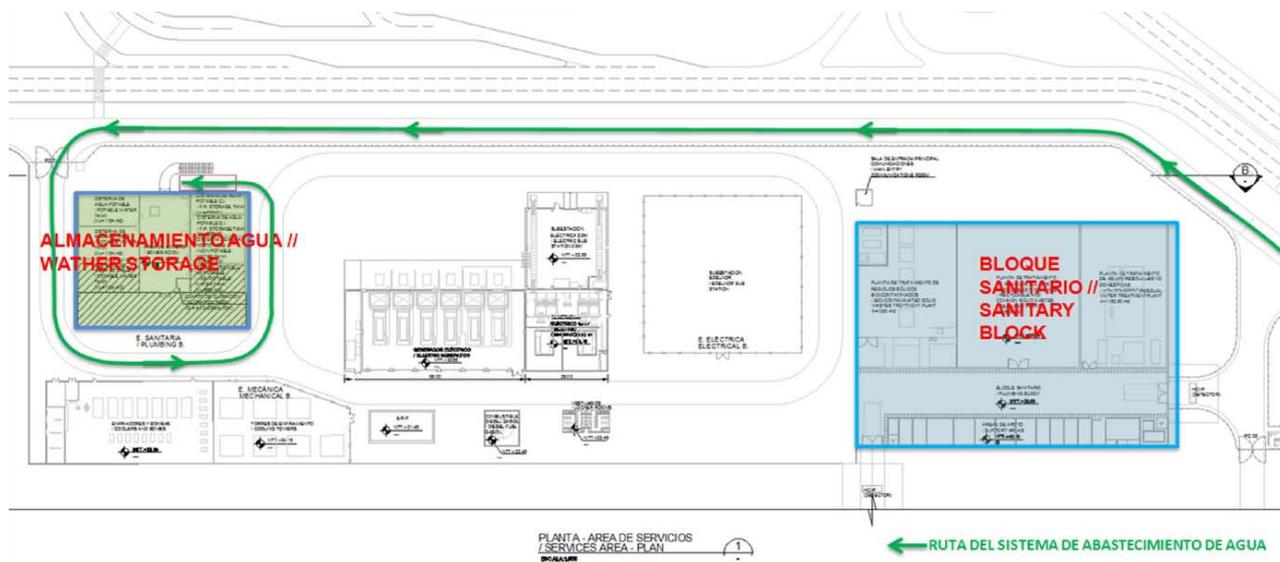


Figura 7.4 Edificio de almacenamiento agua (Figura referencial)

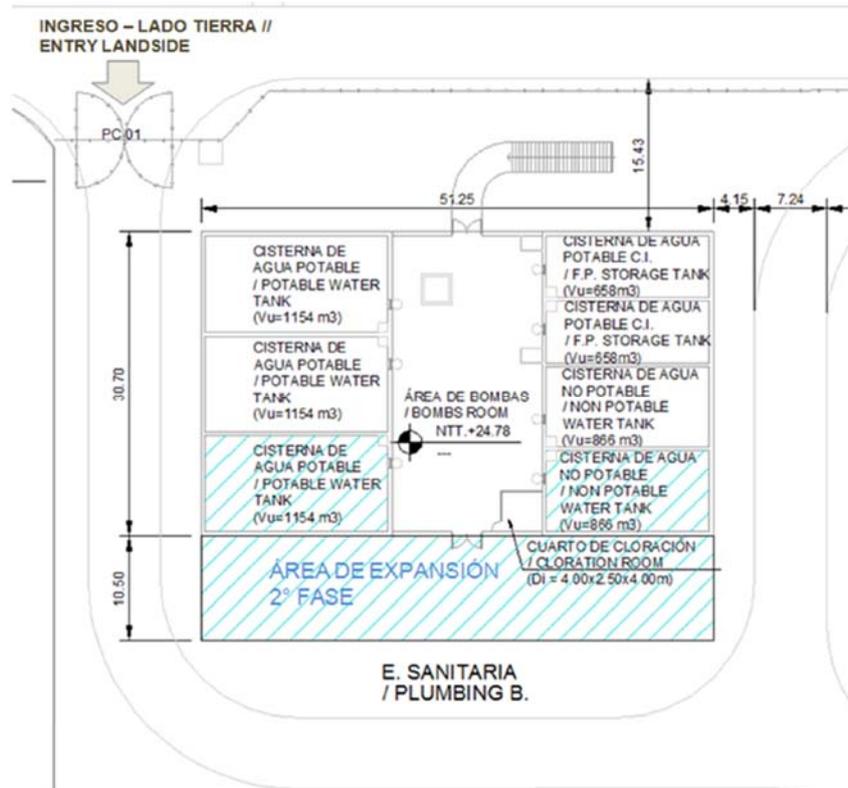
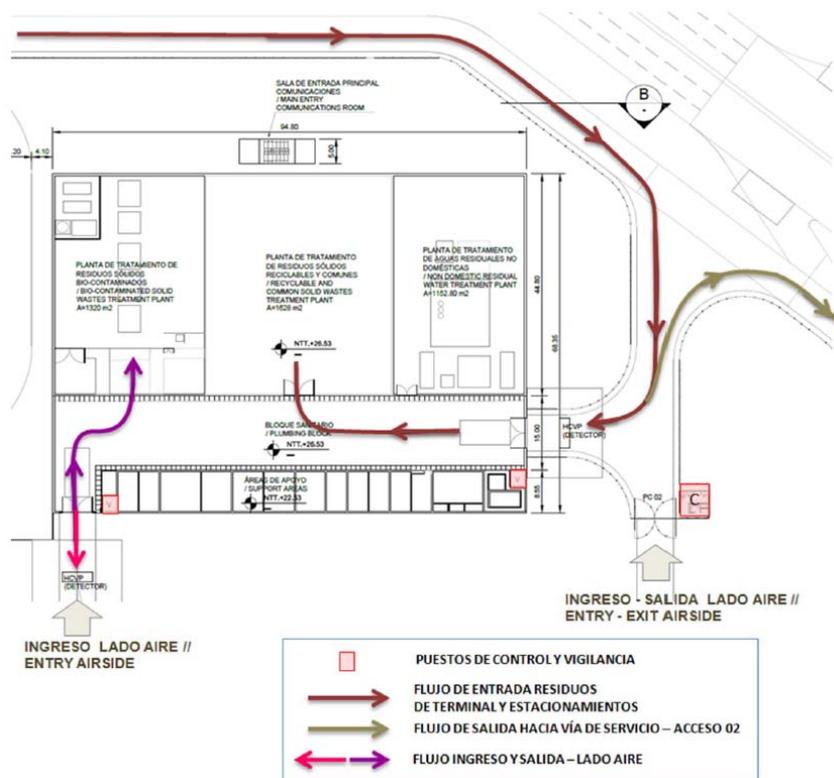


Figura 7.5 Bloque Sanitario (Figura referencial)



## EDIFICIOS DE COMUNICACIONES

Sirve a las instalaciones de la red amplia (WAN) que contempla el diseño conceptual del banco de ductos basado en el uso de fibra óptica. En esta zona se encuentran los siguientes ambientes:

- Sala de entrada principal comunicaciones
- Oficina de Playa de estacionamiento

Los Talleres del edificio de Data Center y Patio de antenas estarán inmersos en el desarrollo del Terminal.

## 8.0.

# SISTEMA SANITARIO

---

## 8.1. SISTEMA DE AGUA

Este sistema considera todos los componentes de la red exterior destinados a la captación, tratamiento, almacenamiento y distribución del agua potable para el Nuevo Terminal del AIJCH. Los componentes de la red exterior de agua serán:

- Fuente de abastecimiento
- Tratamiento
- Almacenamiento
- Presurización
- Conducción y distribución

### 8.1.1. FUENTE DE ABASTECIMIENTO

Se considerará el pozo existente N° 2 (PZ2), ubicado en la Cabecera 33 de la pista existente. Se evaluará la posibilidad de contar con el suministro de agua desde la red pública administrada por Sedapal, la cual sería considerada como un aporte complementario a la oferta de agua subterránea.

Adicionalmente; ante la eventualidad de que el pozo a considerar quedara fuera de servicio temporalmente, se deberá considerar el suministro de agua potable mediante el empleo de camiones cisterna debidamente autorizados por la Dirección General de Salud Ambiental (DIGESA) para estos fines.

#### Tratamiento

- En torno al monitoreo de la calidad físico, química y bacteriológica del agua subterránea procedente de los pozos existentes N° 1 y N° 2 (PZ1 y PZ2), sólo se tomará en consideración como posible fuente de abastecimiento de agua el segundo pozo, cuya agua requiere básicamente de una desinfección con acción residual para ser considerada como potable.
- En ese sentido; tanto en el PZ2 como en los pozos a proyectar se podría considerar la cloración en línea al interior de cada caseta de bombeo; pero, para fines de optimizar el tratamiento, el agua proveniente de los pozos será inicialmente almacenada en una cisterna y desde ahí se procederá a la succión y cloración de la misma para luego ser almacenada en una segunda cisterna desde donde se procederá al abastecimiento de agua potable.
- Para la operación de calderas, torres de enfriamiento y chillers se estará considerando en el diseño sistemas de ablandamiento de agua localizados y de funcionamiento en línea, teniendo como fuente de agua las cisternas de agua potable localizadas en el Área de Servicios (para la

torre de enfriamiento y chillers) y en el Bloque Sanitario BS2 (para las calderas a proyectarse para el tratamiento de los residuos bio-contaminados).

### Almacenamiento

- El agua subterránea proveniente de pozo será almacenada inicialmente en una Cisterna de Agua No Potable (CANP), cuya capacidad útil será equivalente a  $\frac{1}{2}$  de la demanda diaria de agua potable del Nuevo Terminal.
- Aledaña a esta cisterna se proyectará la Cisterna de Agua Contra Incendio (CACI), la cual también será abastecida directamente de los pozos.
- El agua de la CANP será trasladada hacia la Cisterna de Agua Potable (CAP), recibiendo una cloración en línea para fines de potabilización, desde la cual se procederá a la distribución de todo el Terminal proyectado.
- Todos los reservorios serán compartimentados en igual capacidad útil para fines de construcción según los hitos establecidos en el presente estudio (hasta los años 2026 y 2041).
- Para el cálculo de la demanda diaria de agua potable se tomará en consideración la proyección de pasajeros y acompañantes hasta el fin de periodo de diseño, tanto de vuelos nacionales como internacionales.
- Para la determinación de la dotación per-cápita y número de acompañantes para pasajeros nacionales e internacionales, se tomará en cuenta los datos establecidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de los Requerimientos Técnicos Mínimos (RTM).

### Presurización

- Al interior de las casetas de bombeo de pozo y de la sala de equipos de los reservorios proyectados se emplearán tuberías de acoplamiento bridado. El dimensionamiento de las tuberías dependerá del caudal a conducir en cada caso.
- Las tuberías o líneas de conducción de agua subterránea desde el pozo hasta la CANP será acopladas por termofusión. El dimensionamiento de las mismas será en base al caudal de erogación determinada del pozo.
- Las tuberías enterradas que conforman la red exterior de distribución de agua potable serán de material HDPE, NTP-ISO 4427, PE 100, PN 10 y acopladas por termofusión. El dimensionamiento de las mismas será en base a la simulación hidráulica para la distribución del caudal máximo horario, considerando las acometidas establecidas y dimensionadas por cálculo de dotaciones en el diseño de las instalaciones interiores.
- Para el cálculo de los caudales de diseño de agua potable se considerarán los siguientes parámetros:
  - El caudal promedio será equivalente a la demanda diaria del nuevo terminal
  - Coeficiente máximo diario  $K1 = 1,30$
  - Coeficiente máximo horario  $K2 = 1.80$
- Las tuberías que conforman la red exterior de distribución de agua contra incendio serán de material HDPE que cumpla con el estándar AWWA C-906, PN 16 y acopladas por termofusión. El dimensionamiento de las mismas será en base a la simulación hidráulica para la distribución de la demanda total, a partir de las acometidas establecidas para cada Estación de Control, las

cuales serán dimensionadas en base a la clasificación de riesgos en el diseño del sistema de protección contra incendio interior.

- En las líneas de conducción de agua de pozo y redes de distribución de agua potable se proyectarán cámaras de válvulas para el control sobre la operación y mantenimiento de las mismas, las cuales serán ubicadas tomando en consideración la sectorización del sistema de abastecimiento.

## CONDUCCIÓN Y DISTRIBUCIÓN

- Al interior del pozo se empleará tubería de acoplamiento bridado. El dimensionamiento de las mismas será en base al caudal de erogación determinado para el pozo.
- Al interior de las casetas de bombeo de pozo y de la sala de equipos de los reservorios proyectados se emplearán tuberías de HFD norma ISO 2531 y clase K-9, o, A°C° norma ASTM A-53 y SCH-40; en ambos casos de acoplamiento bridado. El dimensionamiento de las tuberías dependerá del caudal a conducir en cada caso.
- Las tuberías o líneas de conducción de agua subterránea desde el pozo hasta la CANP serán de material HDPE, NTP-ISO 4427, PE 100, PN 16 y acopladas por termofusión. El dimensionamiento de las mismas será en base al caudal de erogación determinada para el pozo.
- Las tuberías que conforman la red exterior de distribución de agua potable serán de material HDPE, NTP-ISO 4427, PE 100, PN 10 y acopladas por termofusión. El dimensionamiento de las mismas será en base a la simulación hidráulica para la distribución del caudal máximo horario, considerando las acometidas establecidas y dimensionadas por cálculo de dotaciones en el diseño de las instalaciones interiores.
- Para el cálculo de los caudales de diseño: para el caudal máximo diario ( $Q_{md}$ )  $K1 = 1,30$  (coeficiente máximo diario) y para el caudal máximo horario ( $Q_{mh}$ )  $K2 = 1,80$  (coeficiente máximo horario), siendo el caudal promedio ( $Q_p$ ) equivalente a la demanda diaria de agua potable.
- Las tuberías que conforman la red exterior de distribución de agua contra incendio serán de material HDPE que cumpla con el estándar AWWA C-906, PN 16 y acopladas por termofusión. El dimensionamiento de las mismas será en base a la simulación hidráulica para la distribución de la demanda total, a partir de las acometidas establecidas para cada Estación de Control las cuales serán dimensionadas en base a la clasificación de riesgos en el diseño del sistema de protección contra incendio interior.
- Tanto en las líneas de conducción como en las redes de distribución antes mencionadas, se proyectará cámaras de válvulas para el control sobre la operación y mantenimiento de las mismas, las cuales serán ubicadas tomando en consideración la sectorización del sistema de abastecimiento.

### 8.1.2. SISTEMA DE DESAGÜE

Se contempla la recolección de las aguas residuales provenientes de todas las edificaciones a través de sistemas separados de desagüe doméstico y desagüe no doméstico. El desagüe doméstico será recolectado de las edificaciones a través de acometidas proyectadas en cada edificación, las cuales estarán evacuando inicialmente en la red exterior del nuevo terminal para ser conducidas por gravedad en dirección sur a norte del área de proyecto. Considerando para el presente diseño conceptual que el punto de evacuación final de las aguas residuales del nuevo terminal será el mismo que posee el Terminal Existente en el Interceptor Norte de Sedapal, y, tomando en cuenta la poca pendiente de terreno que existe desde la ubicación de la Torre de Control Proyectada hasta el extremo norte del área de terreno (aproximadamente 0,224 %) lo cual podría generar la deposición de sólidos sedimentables en la tubería; se proyecta la ubicación de una Cámara de Bombeo de Desagüe (CBD1) a la altura de la nueva torre de control, la cual se estará encargando de trasladar por impulsión aguas residuales hasta el emisor proyectado para la evacuación final.

Para los Puestos de Control N° 1 y N° 2, dada su lejanía de la red pública de alcantarillado, se asume para cada uno la construcción de un tanque séptico de 1,50 m<sup>3</sup> de capacidad útil y un pozo de percolación de dimensiones interiores: diámetro x profundidad = 1,50 x 2,50 mt. Cabe indicar que; esta disposición final deberá ser corroborada en base a un test de percolación en cada lugar, a fin de garantizar la no contaminación de la capa freática.

Para el Puesto de Control N° 3 se considera el trámite y la construcción de una conexión domiciliaria a la red pública de alcantarillado existente al frente de la edificación menor, la cual será complementada con la instalación de una red exterior de desagüe desde la caseta hasta la caja de la conexión domiciliaria.

El desagüe no doméstico a generarse en el T2 provendrá principalmente de:

- El desagüe graso evacuado por los lavaderos de cocina a proyectarse en los patios de comida de la zona nacional e internacional.
- Las aguas residuales negras provenientes de la llegada de los vuelos nacionales e internacionales.

El desagüe graso será inicialmente pre-tratado en las trampas de grasa pre-fabricadas a instalarse en cada locatario que se dedique a la elaboración y venta de comidas. El efluente de dichas trampas será conducido hacia la ubicación de las Trampas de Grasa Generales (TG1 y TG2) proyectadas en la plataforma al este y oeste del Head House del Edificio Terminal. El efluente de estas últimas trampas será evacuada en la red exterior de desagüe doméstico del nuevo terminal.

Las aguas residuales negras provenientes de la llegada de los vuelos nacionales e internacionales serán inicialmente recolectadas en depósitos herméticos móviles, a fin de ser conducidas a la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales No Domésticas (PTARND) proyectada al interior del Bloque Sanitario (BS2) a través de las vías auxiliares del Lado Aire. Dichas aguas residuales serán tratadas para cumplir como mínimo con los Valores Máximos Admisibles (VMA), establecidos por el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento a través del Decreto Supremo N° 021-2009-Vivienda y su modificatoria mediante Decreto Supremo N° 001-2015-Vivienda. El efluente de dicha

PTARND será evacuado a la red exterior de desagüe doméstico del T2 a través de una CBD para su conducción y evacuación final en el Interceptor Norte.

Este sistema estará conformado por los siguientes componentes:

- Red exterior de desagüe doméstico
- Trampa de grasa
- Planta de tratamiento de aguas residuales no domésticas
- Cámara de bombeo de desagüe
- Línea de impulsión de desagüe
- Emisor para evacuación final

Para el cálculo de los caudales de desagüe se han asumido del Reglamento de Elaboración de Proyectos de Agua y Alcantarillado para Habilitaciones Urbanas – Sedapal los siguientes parámetros de diseño:

- Coeficiente máximo diario K1 = 1.30
- Coeficiente máximo horario K2 = 1.80
- Porcentaje de contribución de desagüe PCD = 90%

Considerando la proyección de pasajeros, acompañantes y dotación per-cápita de agua potable; se ha obtenido los siguientes caudales de diseño para la red de desagüe doméstico:

Año	Factor		Demanda Diaria AP (m <sup>3</sup> /día)	Qp AP (l/s)	Factor CD	Contrib. Diaria DD (m <sup>3</sup> /día)	Caudal Desagüe Doméstico (l/s)			
	K1	K2					Q'p (Qp x CD)	Q'md (Q'p x K1)	Q'mh (Q'p x K2)	Q'minh (0.5 x Q'p)
2021	1.3	1.80	2,308.76	26.72	0.90	2,077.88	24.05	31.26	43.29	12.02
2026	1.3	1.80	2,627.07	30.41	0.90	2,364.37	27.37	35.57	49.26	13.68
2041	1.3	1.80	3,499.30	40.50	0.90	3,149.37	36.45	47.39	65.61	18.23

### Red Exterior de Desagüe Doméstico

Para la recolección del desagüe doméstico desde las acometidas proyectadas en cada edificación y su conducción por gravedad a través de la red exterior se proyecta el empleo de cajas de registro y buzones de concreto armado; así como de acoplamiento por termofusión, y, de diámetros nominales que van de DN 160 mm a DN 356 mm.

### Trampas de Grasa

Las trampas de grasa generales TG1 y TG2 serán de material concreto armado y capacidad útil de 10,00 m<sup>3</sup> cada una, cuyo dimensionamiento se basa en la estimación de una Máxima Demanda Simultánea de Agua (MDS) de 10,00 lt/s para los lavaderos de cocina a proyectarse en patios de comida de la zona de vuelos nacionales e internacionales, bajo un periodo de retención de 8,00 minutos y una tasa de aplicación de 4,00 lt/s/m<sup>2</sup>.

## Planta de Tratamiento de Aguas Residuales No Domésticas (PTARND)

Las aguas residuales procedentes de los servicios higiénicos de la llegada de los vuelos internacionales serán recolectadas y conducidas hacia la ubicación del Bloque Sanitario, lugar donde se proyecta la PTARND. Dado que dichas aguas residuales presentan una alta carga orgánica debido a su concentración, y, presencia de fenoles por la adición química para evitar los malos olores, el tratamiento propuesto deberá acondicionar dichas aguas para el cumplimiento de los VMA; para lo cual, se propone el siguiente sistema:

### Pre-tratamiento:

- **Separador de aceites y grasas;** permite la separación de aceites y grasas; así como, sólidos gruesos inorgánicos, sólidos sedimentables, sólidos suspendidos de gran tamaño y arenas. Será de operación automática, cuyos lodos son evacuados en contenedores sin necesidad de una manipulación directa por parte del operador. Este equipo irá instalado a la entrada del sistema y será dimensionado para el tratamiento de un caudal entrante que oscile de 8 m<sup>3</sup>/h a un máximo de 54 m<sup>3</sup>/h.

### Tratamiento Primario:

- **Tanque de Homogenización;** dimensionado para recibir los "picos" de caudales, brindando un efluente homogéneo para su ingreso al tratamiento. Esta unidad funcionará con un sistema de aireación de burbuja fina, permitiendo un tratamiento bajo un sistema discontinuo (batch) con un periodo de permanencia de hasta 08 horas sin emisiones de malos olores. Este tanque será de un volumen útil de 108 m<sup>3</sup> (3 x 6 x 6 m); contará con una línea de aireación con difusores de burbuja fina y con sensores de nivel para el arranque y parada de las bombas sumergibles encargadas de trasladar el agua residual los bioreactores bajo un caudal constante.

### Tratamiento secundario:

- **Bioreactores con lecho en movimiento (MBBR);** unidades en la que se produce la degradación biológica de la materia orgánica (reducción de la DBO y DQO) bajo el empleo de un sistema de aireación y de miles de portadores de biopelícula de polietileno, que incrementan la superficie de contacto, reduciéndose el tiempo de retención y por ende el volumen del sistema de tratamiento. Estará conformado por 05 plantas compactas, 04 en operación alternado-simultáneo y 01 en stand-by, cada una de 110 m<sup>3</sup>/día como capacidad de tratamiento y con un periodo de retención hidráulica de 4 horas en todo el módulo incluyendo el sedimentador.
- **Sedimentador;** conformado por un sistema de sedimentación lamelar (placas inclinadas), compuesto por varias láminas continuas que generan la sedimentación de los lodos, los cuales serán enviados periódicamente a un tanque de digestión de lodos (largo x ancho x altura = 3 x 4 x 3 m) desde donde serán retirados por una Empresa Prestadores de Servicios (EPS) para su traslado y disposición final en un relleno sanitario.

### Tratamiento terciario

- Reactor para el tratamiento de fenoles; unidad en la cual se proyecta un sistema biológico de dosificación automática, el cual permitirá el control y digestión de los fenoles, asegurando el cumplimiento de los VMA en el efluente de la PTARND. Este reactor tendrá un volumen útil de

108 m<sup>3</sup> (largo x ancho x altura = 6 x 6 x 3 m) el cual es aireado con difusores de burbuja gruesa. En este tanque se dosificarán los probióticos, bajo una dosis de 1,00 lt por cada 100 m<sup>3</sup> de agua a tratar, mediante el empleo de bomba de diafragma. La dilución del probiótico se hará en un tanque de 200 lts, preparándose el producto para 03 días.

### Cámara de Bombeo de Desagüe (CBD)

- Las aguas residuales procedentes de todo el Terminal T2 serán temporalmente almacenadas en la CBD1 ubicada a la altura de la Torre de Control TC2 y el Sistema de Extinción de Incendio SEI2 proyectados. Dicha CBD1 será de concreto armado y tendrá una capacidad útil de 22,50 m<sup>3</sup> (dimensiones interiores útiles: largo x ancho x altura = 5,00 x 2,50 x 1,80 mt, sin incluir las alturas libres), en cuyo interior irán instaladas 04 electrobombas sumergibles (03 en funcionamiento alternado-simultáneo y 01 en stand-by). El sistema de bombeo será capaz de impulsar un caudal total de 104,84 lt/s con una altura dinámica total (HDT) de 23,57 mca, con la finalidad de trasladar el agua residual hasta el tramo de emisor proyectado para la evacuación final.
- Por otro lado; ante la eventualidad de que alguna de las trampas de grasa (TG1 ubicada en el exterior del patio de comidas de la zona de vuelos nacionales, o, TG2 ubicada en el exterior del patio de comidas de la zona de vuelos internacionales) presentara algún inconveniente de operación o mantenimiento, se ha proyectado las Cámaras de Bombeo de Desagüe Graso CBDG1 y CBDG2, las cuales trasladarán dichas aguas residuales hacia la PTARND para el tratamiento respectivo antes de su evacuación a la red exterior de desagüe doméstico del T2. Ambas cámaras de bombeo serán de una capacidad útil de 9,00 m<sup>3</sup> y contarán con 02 electrobombas sumergibles de operación alternada-simultánea, cuyo sistema de bombeo estará impulsando un caudal máximo de 15,00 lt/s con una HDT de 18,26 mca para la CBDG1 y de 22,43 mca para la CBDG2 hasta el ingreso a la CBD4 ubicada al interior de la PTARND.
- Al interior de la PTARND se proyecta la construcción de 02 CBD:
- La CBD4, encargada de recepcionar las aguas residuales procedentes de la llegada de los vuelos nacionales e internacionales, y, excepcionalmente, el desagüe graso de la CBDG1 o de la CBDG2. Dicha cámara tendrá una capacidad útil de 27,00 m<sup>3</sup>, equivalente a una retención de media hora pico en el día de diseño y contará con 02 electrobombas sumergibles de operación alternada-simultánea cuyo sistema de bombeo estará impulsando un caudal de 15,00 lt/s con una HDT de 12,50 mca para el ingreso del agua residual a la unidad de pre-tratamiento de la PTARND.
- La CBD5, encargada de recepcionar las aguas residuales tratadas en la PTARND; así como, los desagües domésticos procedentes de los vestuarios del Área de Servicios. Dicha cámara tendrá una capacidad útil de 38,00 m<sup>3</sup>, equivalente a una retención de 45 minutos del caudal de tratamiento de la PTARND. El sistema de bombeo estará conformado por 02 electrobombas sumergibles encargadas de impulsar un caudal total de 15,46 lt/s con una HDT de 19,28 mca para el ingreso del agua residual tratada a la red exterior de desagüe del T2 con una presión mínima de salida equivalente a 2,00 mca.

## Línea de Impulsión de Desagüe

- Para la conducción de las aguas residuales, desde la CBD hasta el emisor proyectado para la evacuación final en el Interceptor Norte, se proyecta una línea de impulsión conformada por tubería de material HDPE, acoplamiento por termofusión y de diámetro nominal DN 356 mm, la cual contará con una longitud total aproximada de 1700 ml.
- Para la conducción del desagüe graso desde la CBDG1 o CBDG2 hasta la CBD4, de la CBD4 a la unidad de pretratamiento de la PTARND y de CBD5 hasta el buzón de la red exterior de desagüe del T2, se proyecta la instalación de líneas de impulsión.

## Emisor para Evacuación Final

El agua residual proveniente de la CBD1 será recepcionada por un emisor proyectado en el extremo norte del área de proyecto, a la altura de la PTAR del T1, el cual se encargará de evacuar finalmente en el Interceptor Norte. Dicho emisor estará conformado por 02 tramos, el segundo de los cuales corresponderá a la modificación del tramo final del emisor existente de la PTAR del T1, a fin de aprovechar el punto de empalme existente entre dicho emisor y el Interceptor Norte.

### 8.1.3. SISTEMA DE RESIDUOS SÓLIDOS

Este sistema considera los componentes necesarios para la recolección, almacenamiento, transporte, tratamiento y disposición final de los residuos sólidos que serán generados en el Nuevo Terminal producto de las operaciones aeroportuarias del lado tierra y lado aire, los cuales forman parte del Plan de Manejo de los Residuos Sólidos del Nuevo Terminal.

Los componentes de este sistema serán:

- Recolección
- Almacenamiento Temporal
- Transporte interior
- Tratamiento
- Almacenamiento central
- Disposición final

#### Recolección

- Al interior de las edificaciones y en la playa de estacionamiento del Nuevo Terminal se utilizarán tachos para la recolección inicial de los residuos sólidos, diferenciando los mismos para el almacenamiento de vidrio, plástico, papel y cartón, biodegradables, peligrosos y ordinarios.
- Los residuos sólidos y líquidos procedentes de la llegada de los vuelos nacionales e internacionales serán recolectados y trasladados directamente al Bloque Sanitario para su tratamiento y almacenamiento respectivo.

## Almacenamiento Temporal

- Todos los residuos sólidos recolectados de las diversas edificaciones serán trasladados hacia los Centros de Almacenamiento Temporal (CeAT), diferenciando el Lado Aire del Lado Tierra.
- El dimensionamiento de estos CeAT considerará el almacenamiento segregado inicial de los residuos sólidos, el cual ha sido llevado a cabo en los diversos tipos de tachos relacionados en el acápite anterior.
- Los residuos sólidos recolectados en la playa de estacionamiento (Lado Tierra) serán trasladados y almacenados inicialmente en los Contenedores de Almacenamiento Temporal (CoAT) a ser ubicados y distribuidos en la propia playa de estacionamiento, según rutas de transporte a establecerse en el diseño.
- Para la Torre de Control; los residuos almacenados inicialmente en el CoAT serán directamente trasladados al exterior del Nuevo Terminal por el Puesto de Control N°3 (ubicado en el extremo norte del área de terreno), cuya labor deberá ser llevada a cabo por la EPS-RS a ser contratada por CORPAC.
- La frecuencia de recojo de los residuos sólidos será establecida en función a las tasas de generación de cada tipo y la disponibilidad de espacio para el almacenamiento de los mismos al interior de cada CeAT y CoAT.

## Transporte Interior

- Los residuos sólidos almacenados inicialmente en los CeAT y CoAT serán trasladados al Bloque Sanitario del Nuevo Terminal para su tratamiento y/o almacenamiento centralizado.
- Se establecerán rutas de transporte interior independientes para el traslado de los residuos sólidos provenientes del Lado Tierra y Lado Aire, cuyos vehículos de transporte pasarán por el control de seguridad respectivo antes del ingreso al BS2.

## Tratamiento

- Para el tratamiento de los residuos sólidos y líquidos procedentes del T2 se proyectará un Bloque Sanitario (BS2) cuya ubicación y equipamiento para brindar las condiciones de salud ambiental al personal a cargo de las operaciones de dicha infraestructura dependerá técnicamente de:
- Disponibilidad de espacio para un emplazamiento adecuado y suficiente de las áreas destinadas al tratamiento y almacenamiento de los residuos, considerando el movimiento interno de los vehículos y equipos para tal fin.
- Orientación del viento y alejamiento de otras edificaciones, a fin de evitar la presencia de malos olores y agentes vectores que dañen la salud física de las personas ante una falla en la operación y/o mantenimiento del BS2.
- Los residuos a ser tratados se categorizan en:
  - Residuos petróleo, hidrocarburos y grasas-aceites

- Residuos bio-contaminados
- Residuos peligrosos
- Residuos reciclables y comunes

### Residuos de petróleo, hidrocarburos y grasas-aceites

- Se trata mayormente de residuos líquidos proveniente del mantenimiento de los equipos que dan apoyo a la
- Llegada y salida de los vuelos comerciales (traslado de equipajes, pasajeros, comida, etc).
- El cálculo del volumen de estos residuos estará en función al número de vuelos nacionales e internacionales durante el día.
- Se tomará como ocupancia el valor de  $2,48 \text{ m}^2/\text{m}^3$  de almacenamiento líquido, equivalente a  $0,0094 \text{ m}^2/\text{gln}$ .
- Se considerará una tasa de generación de residuos líquidos equivalente a  $0,1358 \text{ gln/aeronave}$ .
- Dada la escasez de volumen recolectado diariamente para estos residuos, el área destinada para su almacenamiento será calculada bajo una frecuencia de recojo mensual.

### Residuos bio-contaminados

- Corresponde a los desechos sólidos de la llegada de vuelos internacionales. La generación de estos residuos guarda relación con el número de pasajeros que llegan durante el día.
- Se considerará una ocupancia de  $0,0265 \text{ m}^2/\text{kg}$  para el almacenamiento de los RRSS que llegan a la PTRS y una ocupancia de  $0,0088 \text{ m}^2/\text{kg}$  para el almacenamiento de los RRSS que salen de la PTRS, éste último equivalente al 25 % del residuo entrante a la PTRS.
- La tasa de generación de RRSS se estima a razón de  $0,391 \text{ kg/pasajero/día}$ , teniendo en cuenta que para estándares internacionales este valor oscila entre  $0,35$  y  $0,50 \text{ kg/pasajero/día}$ .

### Residuos Peligrosos

- Corresponde a los materiales corrosivos, tóxicos, perjudiciales, reactivos, explosivos que puedan ser recolectados del total de pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.
- Se adoptará una ocupancia de  $1,00 \text{ m}^2/\text{m}^3$  de residuos con fines de almacenamiento temporal hasta su recojo por una EPS-RS.
- La tasa de generación de RRSS a ser adoptada será de  $0,00046 \text{ m}^3/\text{pasajero/día}$ .
- El recojo de estos residuos será determinada bajo una frecuencia diaria, pudiendo incrementarse en función a la mayor cantidad de llegada de pasajeros en los días "pico".

### Residuos Reciclables y Comunes

- Los residuos reciclables corresponde a todo aquello recuperable, como: plásticos, vidrios, cartones, etc., los cuales en promedio anual equivalen aproximadamente al 20 % de los residuos comunes.

- Los residuos comunes son todos aquellos generados por los pasajeros y acompañantes del total de vuelos nacionales e internacionales, tanto de llegada como de salida, que circulan por el Terminal Aeroportuario.
- Para el cálculo de acompañantes se tomará en consideración lo indicado en los Requerimientos Técnicos Mínimos (RTM), el cual indica que: para cada pasajero nacional se considera 0,50 acompañantes, y, para cada pasajero internacional se adopta 2 acompañantes.
- Se considera para el proyecto una ocupancia de 0,20 m<sup>2</sup>/kg de RRSS generados para esta clase.
- La tasa de generación a considerar será equivalente a 0,079 kg/persona/día.
- Dada la alta generación de estos residuos en el Terminal, el área destinada para la segregación y almacenamiento de estos residuos será calculada bajo una frecuencia diaria.

### Almacenamiento Central

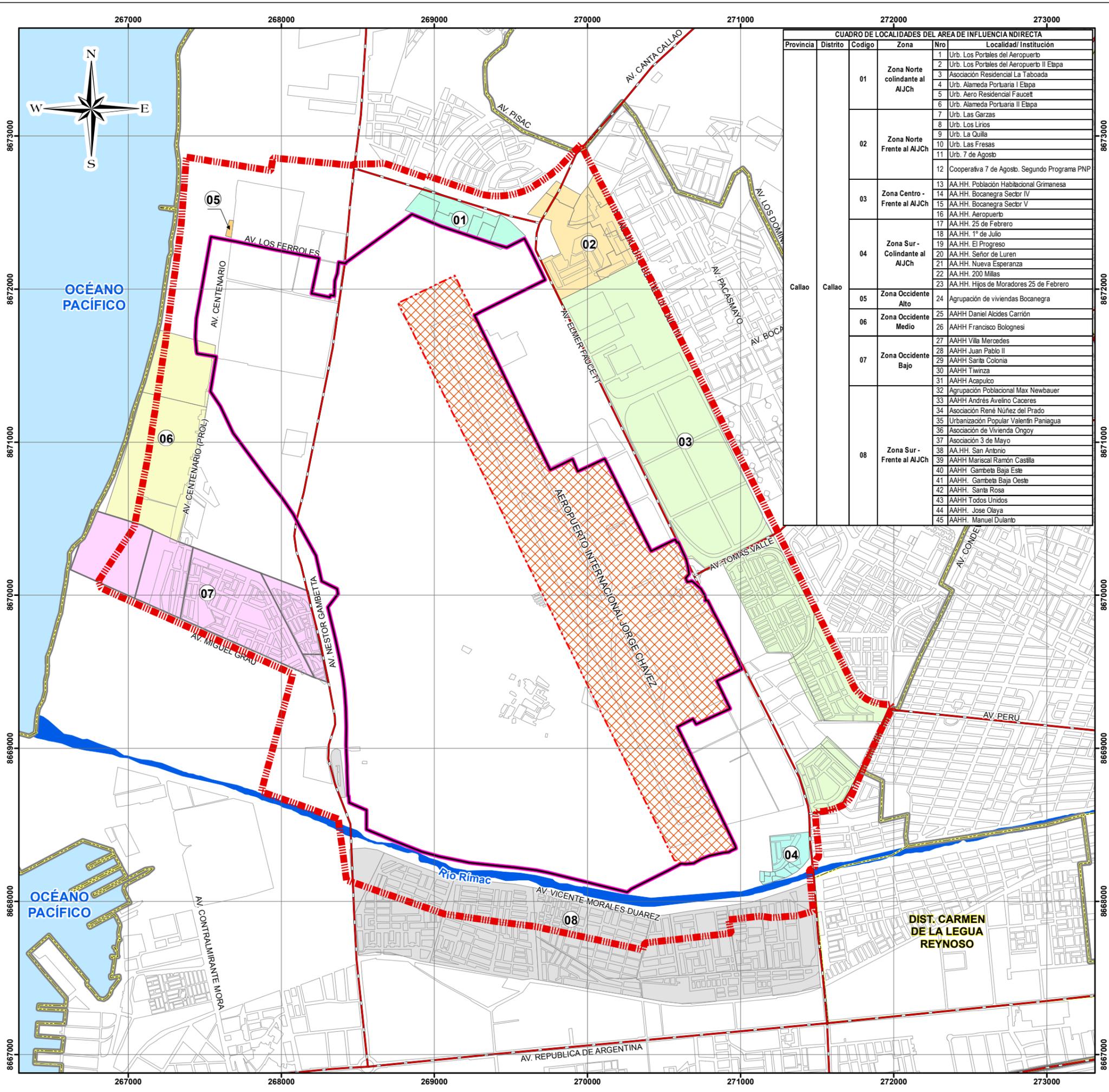
- Todos los residuos generados diariamente en el T2 serán tratados y/o almacenados de manera central en el BS2, cuya infraestructura deberá contar con las condiciones de espacio y salubridad para el personal a cargo de su operación y mantenimiento.
- Los residuos de petróleo, hidrocarburos y aceites-grasas deberán almacenarse en recipientes herméticos (cilindros), los cuales serán apilados en un ambiente independiente de los otros residuos y debidamente ventilado.
- Los residuos sólidos bio-contaminados serán almacenados en contenedores de PVC capacidad 150 lts con tapa hermética. El ambiente destinado para estos residuos deberá ser lo suficientemente amplio para facilitar las operaciones diarias de tratamiento y almacenamiento de estos residuos.
- Los residuos peligrosos serán almacenados en contenedores herméticos, en un ambiente independiente de los otros residuos y debidamente ventilado. A estos residuos se le suman los provenientes de la operación diaria de la PTARND, los cuales tendrán el mismo procedimiento de almacenaje y disposición final.
- Los residuos reciclables y comunes deberán ser almacenados de forma segregada en contenedores tipo canastilla
- de capacidad 5,00 m<sup>3</sup>, los cuales puedan apilarse verticalmente en estanterías metálicas, dado su volumen. El ambiente destinado para estos residuos deberá ser lo suficientemente amplio para facilitar las operaciones diarias de segregación y almacenamiento de estos residuos.
- Los lodos que se generen durante el tratamiento de las aguas residuales no domésticas serán trasladados hacia el Tanque de Digestión de Lodos, el cual forma parte de este sistema de tratamiento, los cuales serán periódicamente extraídos y trasladados por una EPS-RS hacia un relleno sanitario autorizado.

### Disposición Final

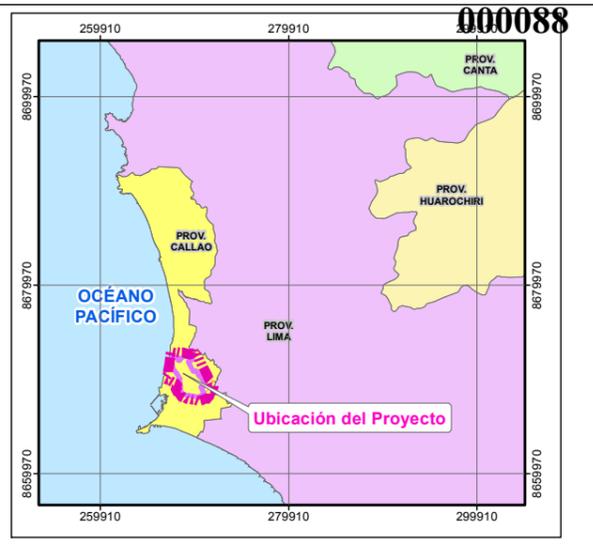
- Tanto los residuos de petróleo, hidrocarburos, aceite-grasas; así como, los residuos peligrosos, deberán ser retirados del BS2 por una EPS-RS y trasladados finalmente a un relleno de seguridad.

- Los residuos bio-contaminados y comunes podrán ser dispuestos finalmente por una EPS-RS en un relleno sanitario autorizado.
- Los residuos reciclables serán transportados por la EPS-RS hacia los Centros de Recupero para su posterior transformación en materia prima, lo cual les permita ser reutilizados para los mismos u otros fines.

**ANEXO 04**  
**MAPA ÁREA DE INFLUENCIA SOCIAL**



CUADRO DE LOCALIDADES DEL AREA DE INFLUENCIA INDIRECTA					
Provincia	Distrito	Codigo	Zona	Nro	Localidad/ Institución
Callao	Callao	01	Zona Norte Colindante al AJCh	1	Urb. Los Portales del Aeropuerto
				2	Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa
				3	Asociación Residencial La Taboada
				4	Urb. Alameda Portuaria I Etapa
				5	Urb. Aero Residencial Faucett
				6	Urb. Alameda Portuaria II Etapa
				7	Urb. Las Garzas
				8	Urb. Los Lirios
				9	Urb. La Quilla
				10	Urb. Las Fresas
				11	Urb. 7 de Agosto
				12	Cooperativa 7 de Agosto. Segundo Programa PNP
		02	Zona Norte Frente al AJCh	13	AA.HH. Población Habitacional Grimesa
				14	AA.HH. Bocanegra Sector IV
				15	AA.HH. Bocanegra Sector V
				16	AA.HH. Aeropuerto
				17	AA.HH. 25 de Febrero
				18	AA.HH. 1º de Julio
				19	AA.HH. El Progreso
				20	AA.HH. Señor de Luren
				21	AA.HH. Nueva Esperanza
				22	AA.HH. 200 Millas
				23	AA.HH. Hijos de Moradores 25 de Febrero
				05	Zona Occidente Alto
		25	AAHH Daniel Alcides Carrión		
		06	Zona Occidente Medio	26	AAHH Francisco Bolognesi
				27	AAHH Villa Mercedes
		07	Zona Occidente Bajo	28	AAHH Juan Pablo II
				29	AAHH Sarita Colonia
				30	AAHH Tiwinza
				31	AAHH Acapulco
				32	Agrupación Poblacional Max Newbauer
				33	AAHH Andrés Avelino Cáceres
				34	Asociación René Núñez del Prado
				35	Urbanización Popular Valentín Paniagua
				36	Asociación de Vivienda Ongoy
				37	Asociación 3 de Mayo
				38	AA.HH. San Antonio
				39	AAHH Mariscal Ramón Castilla
				08	Zona Sur Frente al AJCh
		41	AAHH. Gambela Baja Oeste		
		42	AAHH. Santa Rosa		
		43	AAHH Todos Unidos		
		44	AAHH. Jose Olaya		
		45	AAHH. Manuel Dulant		



CODIGO	ZONAS	SIMBOLO
01	Norte Colindante	
02	Norte Frente	
03	Centro	
04	Sur Colindante	
05	Occidente Alto	
06	Occidente Medio	
07	Occidente Bajo	
08	Sur Frente	

**AREAS DE INFLUENCIA**

Área de Influencia Directa

Área de Influencia Indirecta

**SIMBOLOGIA**

Río

Vía Asfaltada

Infraestructura Existente

Límite Distrital

Límite Provincial

Límite de Concesion Actual

Límite de Área de Concesion

**TÉRMINOS DE REFERENCIA MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ**

TÍTULO: **MAPA DE AREA DE INFLUENCIA SOCIAL**

PROVINCIA: Callao      DISTRITO: Callao

ESCALA: 1:25,000

0.2 0.1 0 0.2 0.4 0.6 0.8 1 Km

Datum: WGS84 UTM - Zona 18 Sur

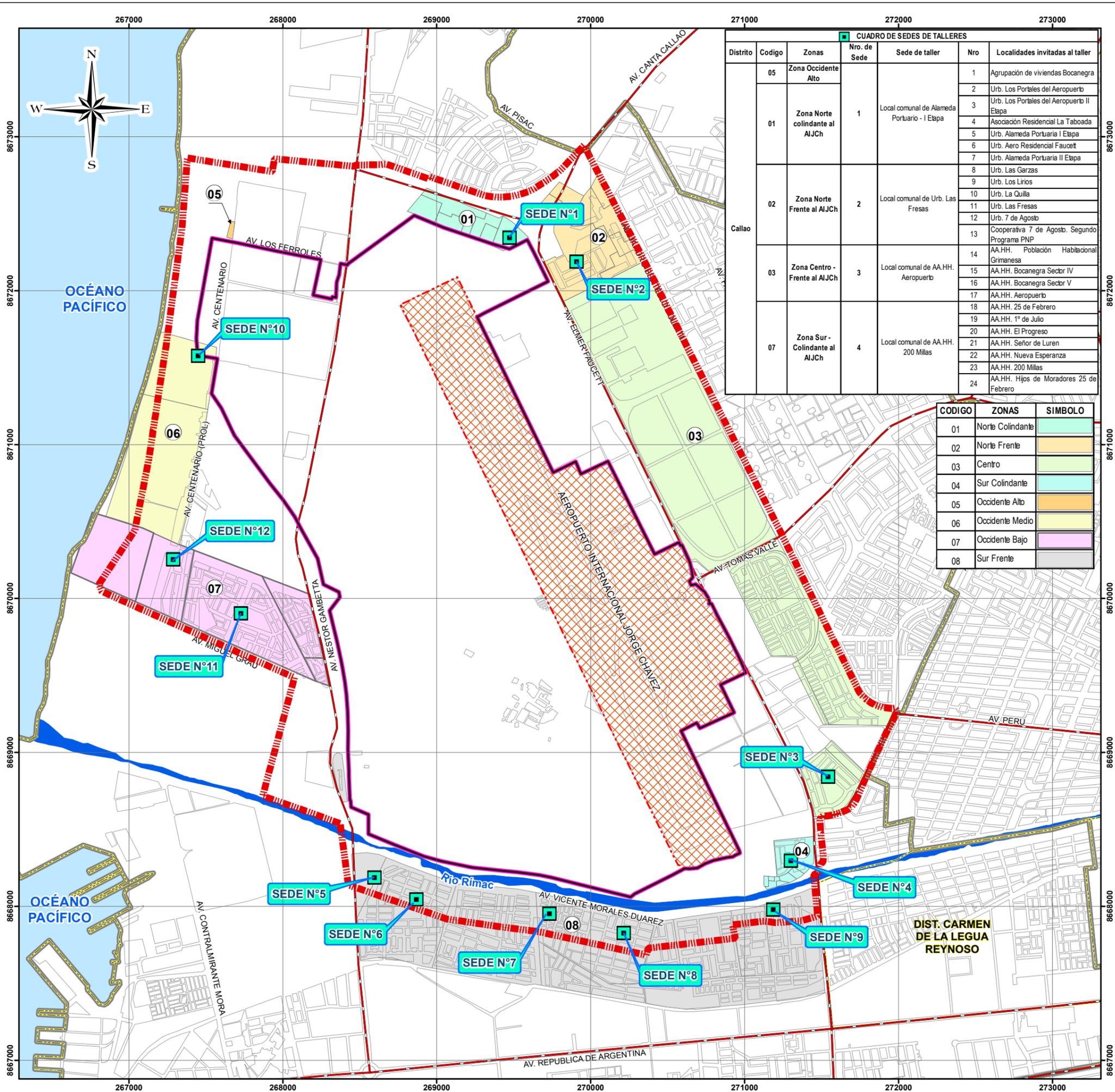
ELABORADO POR: **Walsh Perú S.A.**      PROYECTO: **TRAN 1094**      FECHA: **Diciembre, 2016**

CLIENTE: **LAP** (LIMA AIRPORT PARTNERS)

FUENTE: INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática), IGN (Instituto Geográfico Nacional)

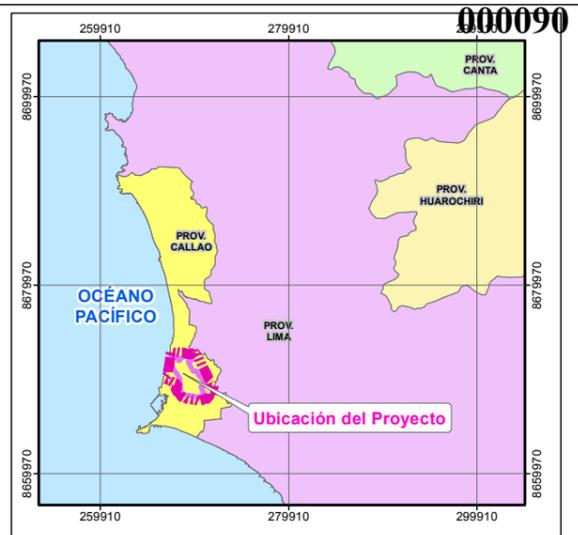
**ANEXO 05**

**MAPA SEDES DE TALLERES PARTICIPATIVOS**



CUADRO DE SEDES DE TALLERES						
Distrito	Codigo	Zonas	Nro. de Sede	Sede de taller	Nro	Localidades invitadas al taller
Callao	05	Zona Occidente Alto	1	Local comunal de Alameda Portuario - I Etapa	1	Agrupación de viviendas Bocanegra
					2	Urb. Los Portales del Aeropuerto
					3	Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa
					4	Asociación Residencial La Taboada
					5	Urb. Alameda Portuaria I Etapa
					6	Urb. Aero Residencial Faucett
	01	Zona Norte colindante al AIJCh	2	Local comunal de Urb. Las Fresas	7	Urb. Alameda Portuaria II Etapa
					8	Urb. Las Garzas
					9	Urb. Los Lirios
					10	Urb. La Quilla
					11	Urb. Las Fresas
					12	Urb. 7 de Agosto
02	Zona Norte Frente al AIJCh	3	Local comunal de AA.HH. Aeropuerto	13	Cooperativa 7 de Agosto. Segundo Programa PNP	
				14	AA.HH. Población Habitacional Grimanesa	
				15	AA.HH. Bocanegra Sector IV	
				16	AA.HH. Bocanegra Sector V	
				17	AA.HH. Aeropuerto	
				18	AA.HH. 25 de Febrero	
				19	AA.HH. 1° de Julio	
				20	AA.HH. El Progreso	
03	Zona Centro - Frente al AIJCh	4	Local comunal de AA.HH. 200 Millas	21	AA.HH. Señor de Luren	
				22	AA.HH. Nueva Esperanza	
				23	AA.HH. 200 Millas	
				24	AA.HH. Hijos de Moradores 25 de Febrero	

CODIGO	ZONAS	SIMBOLO
01	Norte Colindante	[Green Box]
02	Norte Frente	[Yellow Box]
03	Centro	[Light Green Box]
04	Sur Colindante	[Light Blue Box]
05	Occidente Alto	[Orange Box]
06	Occidente Medio	[Light Yellow Box]
07	Occidente Bajo	[Purple Box]
08	Sur Frente	[Grey Box]



CUADRO DE SEDES DE TALLERES						
Distrito	Codigo	Zonas	Nro. de Sede	Sede de taller	Nro	Localidades invitadas al taller
Callao	08	Zona Sur - Frente al AIJCh	5	Loza deportiva de AA.HH. Andrés A. Cáceres	25	Agrupación Poblacional Max Newbauer
					26	AAHH Andrés Avelino Cáceres
					27	AAHH. René Nuñez del Prado
					28	Urbanización Popular Valentín Paniagua
					29	Asociación de Vivienda Ongoy
					30	AA.HH. 3 de Mayo
					31	AA.HH. San Antonio
					32	AAHH Mariscal Ramón Castilla
					33	AA.HH. Gambela Baja Este
					34	AA.HH. Gambela Baja Oeste
					35	AA.HH. Santa Rosa
					36	AA.HH. Todos Unidos
06	Zona Occidente Medio	6	Local comunal de AA.HH. Ramón Castilla	37	AA.HH. Jose Olaya	
				38	AA.HH. Manuel Dulanto	
				39	AAHH Daniel Alcides Carrión	
07	Zona Occidente Bajo	7	Local comunal de AA.HH. Daniel A. Carrión	40	AAHH Francisco Bolognesi	
				41	AAHH Villa Mercedes	
				42	AAHH Juan Pablo II	
				43	AAHH Sarita Colonia	
				44	AAHH Twinza	
45	AAHH Acapulco					

**SIMBOLOGIA**

- Río: [Blue wavy line symbol]
- Vía Asfaltada: [Red line with white dashes symbol]
- Infraestructura Existente: [Grey line with cross-hatch symbol]
- Límite Distrital: [Yellow dashed line symbol]
- Límite Provincial: [Grey solid line symbol]
- Límite de Concesion Actual: [Red dashed line symbol]
- Límite de Area de Concesion: [Black solid line symbol]

**AREAS DE INFLUENCIA**

- Area de Influencia Directa: [Pink shaded area symbol]
- Area de Influencia Indirecta: [Red shaded area symbol]

**TÉRMINOS DE REFERENCIA MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ**

TÍTULO: **MAPA DE UBICACION DE SEDES DE TALLERES**

PROVINCIA: Callao      DISTRITO: Callao

ESCALA: 1:25,000

0.2 0.1 0 0.2 0.4 0.6 0.8 1 Km

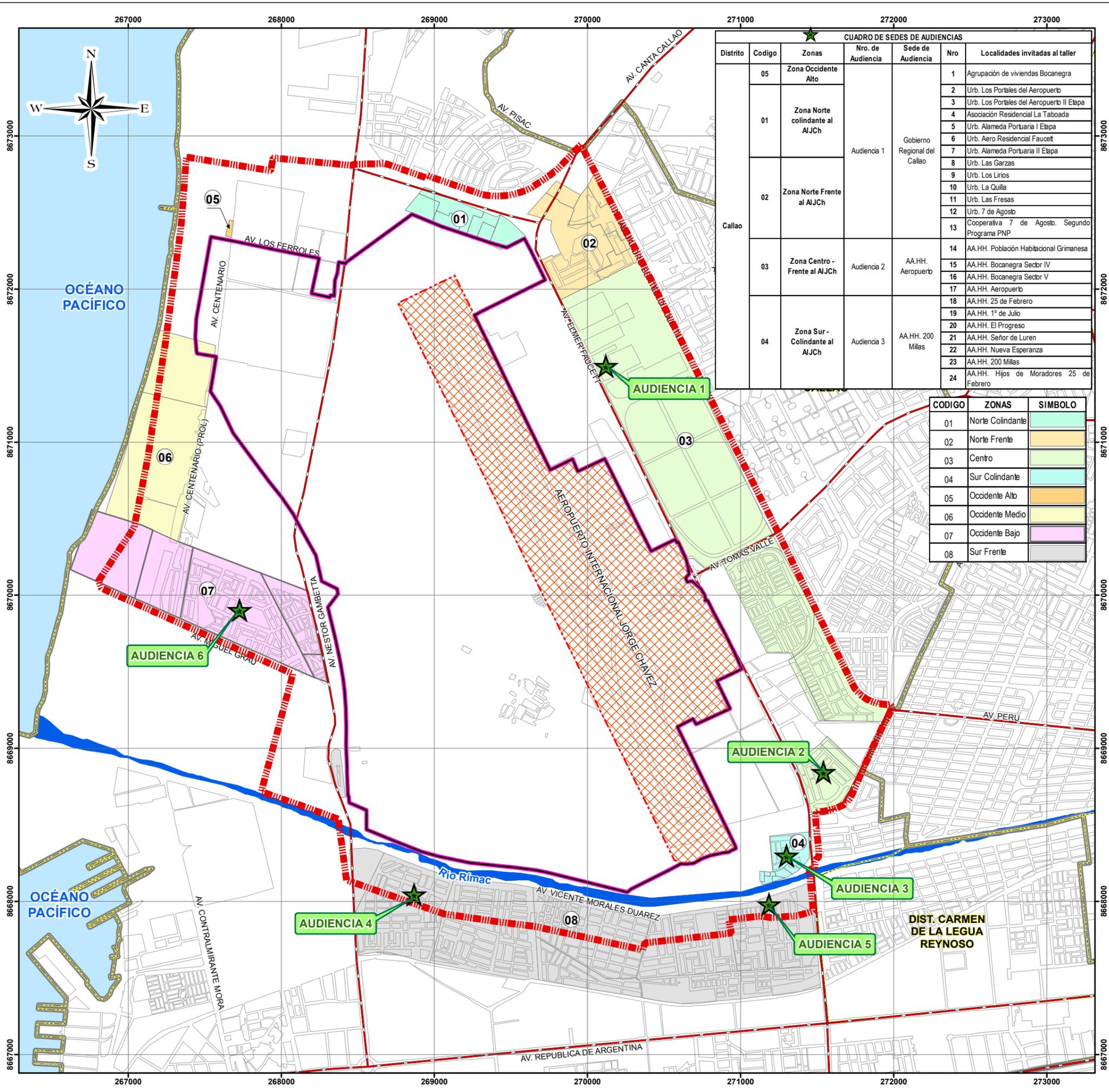
Datum: WGS84 UTM - Zona 18 Sur

CLIENTE: **LAP** (LIMA AIRPORT PARTNERS)

ELABORADO POR: **Walsh Perú S.A.**      PROYECTO: **TRAN 1094**      FECHA: **Diciembre, 2016**      MAPA: -

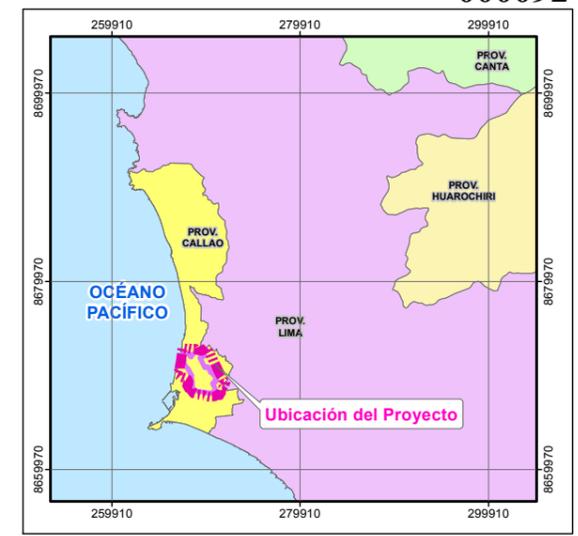
FUENTE: INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática), IGN (Instituto Geográfico Nacional)

**ANEXO 06**  
**MAPA SEDES DE AUDIENCIAS PÚBLICAS**



CUADRO DE SEDES DE AUDIENCIAS									
Distrito	Codigo	Zonas	Nro. de Audiencia	Sede de Audiencia	Nro	Localidades invitadas al taller			
Callao	05	Zona Occidente Alto	Audiencia 1	Gobierno Regional del Callao	1	Agrupación de viviendas Bocanegra			
		01			Zona Norte colindante al AIJCh	2	Urb. Los Portales del Aeropuerto		
					02	Zona Norte Frente al AIJCh	3	Urb. Los Portales del Aeropuerto II Etapa	
	03					Zona Centro - Frente al AIJCh	4	Asociación Residencial La Taboada	
		04				Zona Sur - Colindante al AIJCh	5	Urb. Alameda Portuaria I Etapa	
					06	Zona Occidente Medio	6	Urb. Aero Residencial Faucett	
	7						Urb. Alameda Portuaria II Etapa		
	8	Urb. Las Garzas							
	07	Zona Occidente Bajo			9	Urb. Los Lirios			
					10	Urb. La Quilla			
					11	Urb. Las Fresas			
	Callao	03			Zona Centro - Frente al AIJCh	Audiencia 2	AA.HH. Aeropuerto	12	Urb. 7 de Agosto
								13	Cooperativa 7 de Agosto. Segundo Programa PNP
14			AA.HH. Población Habitacional Grimanesa						
06		Zona Occidente Medio	15	AA.HH. Bocanegra Sector IV					
			16	AA.HH. Bocanegra Sector V					
			17	AA.HH. Aeropuerto					
Callao		08	Zona Sur - Frente al AIJCh	18	AA.HH. 25 de Febrero				
				19	AA.HH. 1º de Julio				
				20	AA.HH. El Progreso				
				21	AA.HH. Señor de Luren				
				22	AA.HH. Nueva Esperanza				
	23			AA.HH. 200 Millas					
	24			AA.HH. Hijos de Moradores 25 de Febrero					
	25			Agrupación Poblacional Max Newbauer					
26	AAHH Andrés Avelino Caoceres								
27	AA.HH. René Nuñez del Prado								
28	Urbanización Popular Valentín Paniagua								
29	Asociación de Vivienda Ongoy								
30	AA.HH. 3 de Mayo								
31	AA.HH. San Antonio								
32	AAHH Mariscal Ramón Castilla								
33	AA.HH. Gambeta Baja Este								
34	AA.HH. Gambeta Baja Oeste								
35	AA.HH. Santa Rosa								
36	AA.HH. Jose Olaya								
37	AA.HH. Todos Unidos								
38	AA.HH. Manuel Dulanib								
39	AAHH Daniel Alcides Carrión								
40	AAHH Francisco Bolognesi								
41	AAHH Villa Mercedes								
42	AAHH Juan Pablo II								
43	AAHH Sarita Colonia								
44	AAHH Twinza								
45	AAHH Acapulco								

CODIGO	ZONAS	SIMBOLO
01	Norte Colindante	[Color: Light Green]
02	Norte Frente	[Color: Light Orange]
03	Centro	[Color: Light Yellow]
04	Sur Colindante	[Color: Light Blue]
05	Occidente Alto	[Color: Light Orange]
06	Occidente Medio	[Color: Light Yellow]
07	Occidente Bajo	[Color: Light Purple]
08	Sur Frente	[Color: Light Grey]



CUADRO DE SEDES DE AUDIENCIAS						
Distrito	Codigo	Zonas	Nro. de Audiencia	Sede de Audiencia	Nro	Localidades invitadas al taller
Callao	08	Zona Sur - Frente al AIJCh	Audiencia 4	Local comunal de AA.HH. Ramón Castilla	25	Agrupación Poblacional Max Newbauer
					26	AAHH Andrés Avelino Caoceres
					27	AA.HH. René Nuñez del Prado
					28	Urbanización Popular Valentín Paniagua
					29	Asociación de Vivienda Ongoy
					30	AA.HH. 3 de Mayo
					31	AA.HH. San Antonio
					32	AAHH Mariscal Ramón Castilla
					33	AA.HH. Gambeta Baja Este
					34	AA.HH. Gambeta Baja Oeste
					Callao	06
36	AA.HH. Jose Olaya					
37	AA.HH. Todos Unidos					
38	AA.HH. Manuel Dulanib					
39	AAHH Daniel Alcides Carrión					
Callao	07	Zona Occidente Bajo	Audiencia 6	Centro de Desarrollo Juvenil del Gobierno Regional del Callao	40	AAHH Francisco Bolognesi
					41	AAHH Villa Mercedes
					42	AAHH Juan Pablo II
					43	AAHH Sarita Colonia
					44	AAHH Twinza
					45	AAHH Acapulco

**SIMBOLOGIA**

- Río: [Symbol: Blue wavy line]
- Vía Asfaltada: [Symbol: Red dashed line]
- Infraestructura Existente: [Symbol: Grey outline]
- Límite Distrital: [Symbol: Yellow dashed line]
- Límite Provincial: [Symbol: Grey dashed line]
- Limite de Concesion Actual: [Symbol: Red dashed line]
- Limite de Area de Concesion: [Symbol: Black outline]

**AREAS DE INFLUENCIA**

- Area de Influencia Directa: [Symbol: Pink shaded area]
- Area de Influencia Indirecta: [Symbol: Red shaded area]

**TÉRMINOS DE REFERENCIA MODIFICACIÓN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ**

TÍTULO: **MAP DE SEDES DE AUDIENCIAS PÚBLICAS**

PROVINCIA: Callao      DISTRITO: Callao

ESCALA: 1:25,000

Datum: WGS84 UTM - Zona 18 Sur

CLIENTE: **LAP** (LIMA AIRPORT PARTNERS)

ELABORADO POR: **Walsh Perú S.A.**      PROYECTO: **TRAN 1094**      FECHA: **Diciembre, 2016**

FUENTE: INEI (Instituto Nacional de Estadística e Informática), IGN (Instituto Geográfico Nacional)

**SHAPE FILES PPC**

**ANEXO 07**

**PODER DEL REPRESENTANTE LEGAL**





QUE PUEDA DISPONER DE LOS DERECHOS MATERIA DE CONCILIACIÓN.

1.3 **ARBITRAJE:** EJERCER LA FACULTAD ESPECIAL DE SOMETER A ARBITRAJE LAS CONTROVERSIAS DE LA SOCIEDAD. EN ESE SENTIDO PUEDE PRESENTARSE Y ACTUAR EN NOMBRE Y REPRESENTACIÓN DE LA SOCIEDAD ANTE CUALQUIER ÁRBITRO O TRIBUNAL ARBITRAL, PUDIENDO EJERCER LAS FACULTADES GENERALES Y ESPECIALES DE REPRESENTACIÓN PARA EL PROCESO ARBITRAL, INCLUYENDO LA REALIZACIÓN DE TODOS LOS ACTOS PROCESALES DEL MISMO, PUDIENDO PARA TAL EFECTO DESIGNAR Y RECUSAR ÁRBITROS, REALIZAR TODOS LOS ACTOS DE DISPOSICIÓN DE DERECHOS SUSTANTIVOS, PRESENTAR DEMANDAS, RECONVENIR, CONTESTAR DEMANDAS Y RECONVENIONES, DESISTIRSE TANTO DEL PROCESO COMO DE LA PRETENSIÓN CONTENIDA EN LA DEMANDA; ALLANARSE A LA PRETENSIÓN DE LA CONTRAPARTE; CONCILIAR; TRANSIGIR; SUSTITUIR O DELEGAR LA REPRESENTACIÓN PROCESAL; PRESENTAR RECURSOS IMPUGNATORIOS QUE CORRESPONDAN; SOLICITAR MEDIDAS CAUTELARES Y OFRECER CONTRACAUTELA PERSONAL O REAL; RECONOCER Y/O EXHIBIR DOCUMENTOS; PRESTAR U OFRECER DECLARACIÓN DE PARTE; INTERVENIR EN TODA AUDIENCIA O DILIGENCIA QUE SE ORDENE; Y, EN GENERAL, PRESENTAR TODO TIPO DE DOCUMENTOS CON LOS PODERES DE REPRESENTACIÓN GENERALES Y ESPECIALES MENCIONADOS EN LOS ARTÍCULOS SETENTA Y CUATRO, SETENTA Y CINCO Y SETENTA Y SIETE DEL CÓDIGO PROCESAL CIVIL, O EN CUALQUIER OTRA DISPOSICIÓN QUE LOS REEMPLACE; ASÍ COMO CON TODAS LAS FACULTADES REQUERIDAS PARA ACTUAR EN REPRESENTACIÓN DE LA SOCIEDAD EN EL MARCO DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1071, LEY GENERAL DE ARBITRAJE, O CUALQUIER OTRA DISPOSICIÓN REGLAMENTARIA O MODIFICATORIA.

2. **FACULTADES ADMINISTRATIVAS:** EJERCER LA REPRESENTACIÓN DE LA SOCIEDAD ANTES LAS AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS, CONFORME A LAS FACULTADES QUE SE DETALLAN A CONTINUACIÓN:

2.1 **FACULTADES ADMINISTRATIVAS GENERALES:** EJERCER LA REPRESENTACIÓN DE LA SOCIEDAD EN EL MARCO DE LA LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, LEY N° 27444, O DE CUALQUIER NORMA QUE DEROGUE, AMPLÍE, MODIFIQUE O SUSTITUYA LA NORMA ANTES CITADA ANTE LAS ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA, ASÍ COMO EN EJERCICIO DE LA FUNCIÓN ADMINISTRATIVA OTORGADA A LA SOCIEDAD EN VIRTUD DEL CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, MEJORA, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHÁVEZ CELEBRADO ENTRE LA SOCIEDAD Y EL ESTADO PERUANO. ASIMISMO, CUANDO LA SOCIEDAD ACTÚA COMO ADMINISTRADO, PODRÁ PRESENTAR PETICIONES, SOLICITUDES, DENUNCIAS, RECLAMOS; FORMULAR CONSULTAS; E, INICIAR O INTERVENIR EN PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS, INTERPONER RECURSOS IMPUGNATIVOS, DESISTIRSE DEL PROCEDIMIENTO Y DE LA PRETENSIÓN; Y, EN GENERAL EJERCER TODAS LAS FACULTADES CONFERIDAS POR LA LEY DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO GENERAL, LEY N° 27444, O POR CUALQUIER OTRA NORMA QUE LA SUSTITUYA O COMPLEMENTE, COMO LAS NORMAS ESPECIALES QUE REGULAN LOS PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS EN LAS DIVERSAS ENTIDADES DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

EL EJERCICIO DE LOS PODERES CONTENIDOS EN LOS PUNTOS 1 Y 2, PARA TODOS LOS CASOS DE TRANSACCIÓN, ALLANAMIENTO, CONCILIACIÓN Y DESISTIMIENTO; ESTÁ SUJETO A LOS SIGUIENTES LÍMITES:

A) PARA RESOLVER ASUNTOS QUE ALCANCEN LA SUMA DE HASTA US\$ 50,000.00 (CINCUENTA MIL Y 00/100 DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) PODRÁ ACTUAR INDIVIDUALMENTE.

B) PARA RESOLVER ASUNTOS QUE SUPEREN LOS US\$ 50,000.00 (CINCUENTA MIL Y 00/100 DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA) DEBERÁ ACTUAR CONJUNTAMENTE CON CUALQUIER GERENTE DE LA SOCIEDAD.

**EL EJERCICIO DE LOS PODERES CONTENIDOS EN EL PUNTO 1, ESPECÍFICAMENTE PARA LA PRESENTACIÓN DE DEMANDAS JUDICIALES Y/O ARBITRALES, REQUERIRÁ LA PREVIA Y EXPRESA AUTORIZACIÓN DE DOS (2) GERENTES DE LA SOCIEDAD.**

**EL EJERCICIO DE LOS PODERES CONTENIDOS EN EL PUNTO 2 PODRÁ SER EJERCIDO DE MANERA INDIVIDUAL. -\*\***

Mpe.

**DOCUMENTO QUE DIO MÉRITO A LA INSCRIPCIÓN:**

POR ESCRITURA PUBLICA DE FECHA 22/05/2015 OTORGADA ANTE NOTARIO DEL CALLAO JOSÉ ALEJANDRO OCHOA LÓPEZ.

*Card*  
EDNA VRSULA ABRCA  
Abogado Certificador  
Zona Registral 100



II. ANOTACIONES EN EL REGISTRO PERSONAL O EN EL RUBRO OTROS:  
NINGUNO.

III. TITULOS PENDIENTES:  
NINGUNO.

IV. DATOS ADICIONALES DE RELEVANCIA PARA CONOCIMIENTO DE TERCEROS:  
NINGUNO.

V. PÁGINAS QUE ACOMPAÑAN AL CERTIFICADO:  
NINGUNO.

N° de Fojas del Certificado: 1

Derechos Pagados	S/.	24.00	Recibo:	2016-664-00009798
Total de Derechos:	S/.	24.00		

Verificado y expedido por EDNA URSULA ABARCA TORRES, ABOGADO CERTIFICADOR de la Oficina Registral de LIMA, a las 11:56:03 horas del 03 de Octubre del 2016.

  
EDNA URSULA ABARCA TORRES  
Abogado Certificador  
Zona Registral N° 1 - Sede Lima

**ANEXO 08**  
**DOCUMENTO DE IDENTIDAD DEL REPRESENTANTE LEGAL**



**ANEXO 09**  
**FICHA RUC**

RUC



**FICHA RUC : 20501577252**  
**LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.**  
 CIR- COMPROBANTE DE INFORMACIÓN REGISTRADA  
 Número de Transacción : 40902947

Lote: 32138

Página: 2

**Información General del Contribuyente**

<b>Apellidos y Nombres ó Razón Social</b>	: LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
<b>Tipo de Contribuyente</b>	: 28 -SOC.COM.RESPONS. LTDA
<b>Fecha de Inscripción</b>	: 25/01/2001
<b>Fecha de Inicio de Actividades</b>	: 25/01/2001
<b>Estado del Contribuyente</b>	: ACTIVO
<b>Dependencia SUNAT</b>	: 0011 - I.PRICO NACIONAL
<b>Condición del Domicilio Fiscal</b>	: HABIDO
<b>Emisor electrónico desde</b>	: 26/09/2014
<b>Comprobantes electrónicos</b>	: FACTURA (desde 26/09/2014),BOLETA (desde 26/09/2014)
<b>Operador Autorizado de Comercio Exterior</b>	: -

**Datos del Contribuyente**

<b>Nombre Comercial</b>	: LIMA AIRPORT PARTNERS SRL
<b>Tipo de Representación</b>	: -
<b>Actividad Económica Principal</b>	: 5223 - ACTIVIDADES DE SERVICIOS VINCULADAS AL TRANSPORTE AÉREO
<b>Actividad Económica Secundaria 1</b>	: -
<b>Actividad Económica Secundaria 2</b>	: -
<b>Sistema Emisión Comprobantes de Pago</b>	: MANUAL/MECANIZADO/COMPUTARIZADO
<b>Sistema de Contabilidad</b>	: MANUAL/COMPUTARIZADO
<b>Código de Profesión / Oficio</b>	: -
<b>Actividad de Comercio Exterior</b>	: SIN ACTIVIDAD
<b>Número Fax</b>	: - - 5173624
<b>Teléfono Fijo 1</b>	: 1 - 5173500
<b>Teléfono Fijo 2</b>	: 1 - 5173677
<b>Teléfono Móvil 1</b>	: - - 998181554
<b>Teléfono Móvil 2</b>	: -
<b>Correo Electrónico 1</b>	: opinedo@lima-airport.com
<b>Correo Electrónico 2</b>	: sgomez@lima-airport.com

**Domicilio Fiscal**

<b>Actividad Económica Principal</b>	: 5223 - ACTIVIDADES DE SERVICIOS VINCULADAS AL TRANSPORTE AÉREO
<b>Departamento</b>	: PROV. CONST. DEL CALLAO
<b>Provincia</b>	: PROV. CONST. DEL CALLAO
<b>Distrito</b>	: CALLAO
<b>Tipo y Nombre Zona</b>	: -
<b>Tipo y Nombre Vía</b>	: AV. ELMER FAUCETT
<b>Nro</b>	: SN
<b>Km</b>	: -
<b>Mz</b>	: -
<b>Lote</b>	: -
<b>Dpto</b>	: -
<b>Interior</b>	: -
<b>Otras Referencias</b>	: AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ
<b>Condición del inmueble declarado como Domicilio Fiscal</b>	: CESION EN USO.

**Datos de la Empresa**

Fecha Inscripción RR.PP : 23/01/2001  
 Número de Partida Registral : 11250416  
 Tomo/Ficha : 11250416  
 Folio : -  
 Asiento : -  
 Origen de la Entidad : NACIONAL  
 País de Origen : -

**Registro de Tributos Afectos**

Tributo	Afecto desde	Marca de Exoneración	Exoneración	
			Desde	Hasta
IGV - OPER. INT. - CTA. PROPIA	25/01/2001	-	-	-
IGV-REG.PROVEEDOR.-RETENCIONES	01/02/2003	-	-	-
IGV-SERV.PREST.NO DOMICILIADOS	22/11/2002	-	-	-
RENTA-3RA. CATEGOR.-CTA.PROPIA	25/01/2001	-	-	-
RENTA - DISTRIBUCION DIVIDENDOS	01/01/2008	-	-	-
RENTA 4TA. CATEG. RETENCIONES	22/11/2002	-	-	-
RENTA 5TA. CATEG. RETENCIONES	25/01/2001	-	-	-
RENTA - NO DOMIC.-RETENCIONES	22/11/2002	-	-	-
ESSALUD SEG REGULAR TRABAJADOR	25/01/2001	-	-	-
SNP - LEY 19990	01/06/2001	-	-	-

**Información de Régimen Tributario y Base Imponible de Tributos para Contribuyentes que hayan suscrito algún tipo de Convenio con Implicancia Tributaria**

Código de Convenio	Vigencia de Convenio		Tributos Comprendidos en Convenio	Tasa (%)	Marca de Exoneración
	Fecha Desde	Fecha Hasta			
CE01	14/02/2001	14/02/2031	030301 - RENTA-3RA. CATEGOR.-CTA.PROPIA	22.00%	

**Representantes Legales**

Tipo y Número de Documento	Apellidos y Nombres	Cargo	Fecha de Nacimiento	Fecha Desde	Nro. Orden de Representación
DOC. NACIONAL DE IDENTIDAD - 02809516	BRAVO PEREZ JUAN JOSE	APODERADO	27/09/1972	29/12/2014	-
	<b>Dirección</b> URB. LOS ALAMOS CAL. CALLE 3 S/N	<b>Ubigeo</b> LIMA LIMA SANTIAGO DE SURCO	<b>Teléfono</b> 15 - 998194014	<b>Correo</b> jbravo@lima-airport.com	
DOC. NACIONAL DE IDENTIDAD - 02824455	TABOADA GOMEZ JUAN PABLO ISRAEL	APODERADO	18/10/1971	29/12/2014	-
	<b>Dirección</b> URB. ARMENDARIZ AV. 28 DE JULIO 228 Dpto 11(PISO 1 )	<b>Ubigeo</b> LIMA LIMA MIRAFLORES	<b>Teléfono</b> 15 - 943919933	<b>Correo</b> jtaboada@lima-airport.com	
DOC. NACIONAL DE IDENTIDAD - 08210479	VIZCARRA ALBARRACIN ASUNTA MARIA DEL PILAR	GERENTE	15/05/1960	04/05/2015	-
	<b>Dirección</b> URB. RINCONADA ALTA CAL. LA CIMA 130	<b>Ubigeo</b> LIMA LIMA LA MOLINA	<b>Teléfono</b> 15 - 998187661	<b>Correo</b> pvizcarra@lima-airport.com	
Tipo y Número de Documento	Apellidos y Nombres	Cargo	Fecha de Nacimiento	Fecha Desde	Nro. Orden de Representación
	SALMON BALESTRA JUAN JOSE	GERENTE GENERAL	17/05/1968	06/04/2011	-

<b>DOC.</b> NACIONAL DE IDENTIDAD - 09379203	<b>Dirección</b> URB. RINCONADA BAJA CAL. CALLE 11 374	<b>Ubigeo</b> LIMA LIMA LA MOLINA	<b>Teléfono</b> 15 - 5173361	<b>Correo</b> jsalmon@lima-airport.com	
<b>Tipo y Número de Documento</b>	<b>Apellidos y Nombres</b>	<b>Cargo</b>	<b>Fecha de Nacimiento</b>	<b>Fecha Desde</b>	<b>Nro. Orden de Representación</b>
	TRENK SABINE	GERENTE	03/09/1964	10/09/2014	-
<b>CARNET DE EXTRANJERIA</b> -000511679	<b>Dirección</b> CAL. ELMER FAUCETT S/N (AEROPUERTO JORGE CHAVEZ )	<b>Ubigeo</b> PROV. CONST. DEL CALLAO PROV. CONST. DEL CALLAO CALLAO	<b>Teléfono</b> 07 - 943919933	<b>Correo</b> strenk@lima-airport.com	
<b>Tipo y Número de Documento</b>	<b>Apellidos y Nombres</b>	<b>Cargo</b>	<b>Fecha de Nacimiento</b>	<b>Fecha Desde</b>	<b>Nro. Orden de Representación</b>
	GLASER MAX WINFRIED	GERENTE	15/06/1954	11/07/2014	-
<b>CARNET DE EXTRANJERIA</b> -001087211	<b>Dirección</b> AV. ELMER FAUCETT S/N (AEROPUERTO JORGE CHAVEZ )	<b>Ubigeo</b> PROV. CONST. DEL CALLAO PROV. CONST. DEL CALLAO CALLAO	<b>Teléfono</b> 07 - 994281697	<b>Correo</b> wglaser@lima-airport.com	

Otras Personas Vinculadas						
Tipo y Nro.Doc.	Apellidos y Nombres	Vinculo	Fecha de Nacimiento	Fecha Desde	Residencia	Porcentaje
	AC CAPITALES SOCIEDAD ADMINISTRADORA DE FONDOS DE INVERSION S.A	SOCIO	-	30/05/2008	-	10.00000000
<b>REG. UNICO DE CONTRIBUYENTES</b> - 20504893295	<b>Dirección</b> PJ. MARTIR OLAYA 129 Dpto 1705(ALT. CUADRA 1 AV. JOSE PARDO )	<b>Ubigeo</b> LIMA LIMA MIRAFLORES	<b>Teléfono</b> 15 - 2418084		<b>Correo</b> -	
Tipo y Nro.Doc.	Apellidos y Nombres	Vinculo	Fecha de Nacimiento	Fecha Desde	Residencia	Porcentaje
<b>DOC.TRIB.NO.DOM.SIN.RUC</b> -100000000255	FRAPORT AG FRANKFURT AIRPORT SERVICES WO RLDWIDE	SOCIO	-	20/12/2000	ALEMANIA	70.01000000
	<b>Dirección</b>	<b>Ubigeo</b>	<b>Teléfono</b>		<b>Correo</b>	
	---	---	---		-	
Tipo y Nro.Doc.	Apellidos y Nombres	Vinculo	Fecha de Nacimiento	Fecha Desde	Residencia	Porcentaje
<b>DOC.TRIB.NO.DOM.SIN.RUC</b> -000	INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION	SOCIO	-	30/05/2008	ESTADOS UNIDOS	19.99000000
	<b>Dirección</b>	<b>Ubigeo</b>	<b>Teléfono</b>		<b>Correo</b>	
	---	---	---		-	

**Importante**

Puede obtener mayor información en SUNAT VIRTUAL [www.sunat.gob.pe](http://www.sunat.gob.pe), o en la central de consultas 0-801-12-100.

Ahora sólo deberá solicitar su Autorización de impresión de Comprobantes de Pago a través de las imprentas conectadas al sistema SUNAT OPERACIONES EN LINEA - SOL.

Señor Contribuyente, solicite su código de usuario y clave de acceso al sistema SUNAT OPERACIONES EN LINEA; con ellos, podrá realizar sus transacciones desde la comodidad de su hogar, empresa o cualquier otro punto a través de INTERNET

CONTRIBUYENTE, REPRESENTANTE LEGAL O PERSONA AUTORIZADA  
 LOS DATOS SON CONSIGNADOS EN CALIDAD DE DECLARACIÓN JURADA Y EXPRESAN LA VERDAD  
 DEPENDENCIA SUNAT  
 Fecha:05/05/2016

Hora:09:57.

Apellidos y Nombres Firma Huella digital Sello y Firma del Res

Tipo y Nro. de Documento :

RUC



**ANEXO 10**

**DOCUMENTO DE IDENTIDAD DE RESPONSABLE PRESENTE**

**EN LOS MECANISMOS DEL PPC**



		CONSTANCIA DE SUPRAGIO	CONSTANCIA DE SUPRAGIO
CONSTANCIA DE SUPRAGIO	CONSTANCIA DE SUPRAGIO	CONSTANCIA DE SUPRAGIO	CONSTANCIA DE SUPRAGIO

Provincia CALLAO

Distrito LA PUNTA

Departamento

Dirección JR. GARCIA Y GARCIA 361 DPTO.5

Observaciones

Donación de Organos SI

Grupo de Votación 126408









CCV - COMISIÓN NACIONAL DE VOTACIÓN

000107 000107 000107 000107



