

## 2.0 GENERALIDADES

## 2.0.

# GENERALIDADES

---

## 2.1. INTRODUCCIÓN

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh) es el aeropuerto más importante del Perú, desde donde parten la gran mayoría de vuelos internacionales, y es considerado actualmente el principal centro de conexión logística de Sudamérica. Ubicado en la provincia Constitucional del Callao, departamento de Lima, fue inaugurado oficialmente el 30 de diciembre de 1965, aunque ya operaba desde 1960.

El 14 de febrero de 2001, fue entregado en concesión al Consorcio LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (LAP), ganador de la buena pro de la licitación convocada por el Estado, quedando CORPAC a cargo del servicio de control de tránsito aéreo.

El Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” (en adelante el Contrato de Concesión), celebrado con el Estado peruano a través del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción de aquel entonces (actualmente Ministerio de Transportes y Comunicaciones) otorgó Concesión por un periodo mínimo de treinta (30) años. De acuerdo al Contrato de Concesión, LAP tiene la posesión, el uso y disfrute de los bienes de la concesión, la operación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la prestación de los servicios aeroportuarios, la implementación de mejoras, entre otros derechos.

Posteriormente, el desarrollo del país influyó en la demanda de servicios aeroportuarios lo que generó la necesidad de ampliar la infraestructura actual del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez para el desarrollo estratégico del Perú a nivel Latinoamérica y punto de interconexión a nivel mundial.

## 2.2. OBJETIVO Y JUSTIFICACIÓN

### 2.2.1. OBJETIVO

#### GENERAL

Identificar, predecir, interpretar y comunicar los probables impactos ambientales que se originarían durante las etapas de planificación, construcción y operación de la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, incluyendo las operaciones actuales, con la finalidad de proponer las medidas preventivas, correctivas y/o de mitigación de los posibles impactos ambientales negativos y, en el caso de los positivos, potenciar los beneficios generados por la ejecución del Proyecto.

## ESPECÍFICOS

- Describir los componentes y características del Proyecto en cada una de sus etapas, incluyendo las operaciones actuales.
- Definir el marco normativo vigente en que se basa el desarrollo de la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto, así como el rol de las instituciones que se verían comprometidas con su ejecución.
- Desarrollar una Línea Base Ambiental del área de influencia del Proyecto, que presente un diagnóstico de las condiciones ambientales de los componentes (físicos, biológicos y socioeconómico cultural).
- Identificar y evaluar los impactos ambientales, positivos y negativos, que se generarían por la implementación del Proyecto en cada una de sus etapas.
- Establecer la Estrategia de Manejo Ambiental con medidas técnicas de manejo ambiental para prevenir, mitigar, rehabilitar o compensar los impactos ambientales negativos ocasionados por el proyecto, incluyendo los costos de su implementación por etapa, siguiendo las pautas recomendadas en las normas y guías ambientales vigentes. Este incluirá acciones de monitoreo y seguimiento ambiental y programas de relaciones comunitarias.
- Realizar la valoración económica de los impactos ambientales originados por la implementación del Proyecto.
- Implementar el Programa de Participación Pública, de manera transparente, oportuna y abierta, que incluyese a la población local en el desarrollo del Proyecto y la toma de decisiones relacionadas a la estrategia de manejo ambiental.

### 2.2.2. JUSTIFICACIÓN

El AIJCh aún no ha desarrollado totalmente su potencial comercial y posee una gama de posibilidades de mejoramiento. Debido al desarrollo del país y la demanda de servicios aeroportuarios, se generó la necesidad de ampliar la infraestructura actual del AIJCh, de manera que incremente la capacidad de atención de 18 848 207 pasajeros, 176 865 vuelos y 287 826 071 kg de carga en el año 2016 a 37 400 000 pasajeros y 333 000 vuelos<sup>1</sup> en el año 2041, incrementándose la capacidad para atender a la demanda esperada y se incrementará el nivel de servicio ofrecido a los pasajeros.

Para ello, el proyecto considera la construcción de una nueva pista paralela a la actual, 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 proyectada, junto con otra infraestructura ya existente en 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:

---

<sup>1</sup> Incluye carga, aviación militar y general, de estos 315 000 vuelos anuales son comerciales.

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

1. Pista de Despegue / Aterrizaje N° 2
2. Sistema de subdrenaje (debajo de la subrasante y de la napa freática de la pista N° 2 y calle de rodaje Z en la zona norte).
3. Sistema de Calles de Rodaje
4. Plataforma de Estacionamiento de Aviones
5. Vías de Servicio
6. Torre de Control de Tráfico Aéreo (67,5 m de altura y en un área de 0,53 ha).
7. Estación de Bomberos y de Rescate y base de rescate (operado en 3 turnos; 2 supervisores bomberos y 14 bomberos).
8. Sistema de Ayudas Luminosas y Ayudas a la Aeronavegación

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

9. Nueva infraestructura – Terminal (5 niveles)
10. Caminos de Acceso interno (Av. Morales Duarez y Av. Néstor Gambetta)
11. Playa de Estacionamiento Vehicular (3 parqueos, 2 estacionamientos, comercial)

### Instalaciones complementarias

12. Instalaciones de apoyo; áreas de servicio (edificios mecánicos, eléctricos, sanitarios, de comunicaciones y áreas de vestuarios) y líneas de servicio (todas las redes exteriores a los edificios, como agua, desagüe, electricidad, comunicaciones, gas, agua helada, y extinción de incendios).
13. Hotel y Centro de Convenciones
14. Cerco Perimétrico<sup>2</sup>

## **2.3. NIVEL DE ESTUDIO**

El proyecto de Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se encuentra a nivel de factibilidad.

## **2.4. 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 monoplaneo, 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.

---

<sup>2</sup> A excepción del cerco perimétrico, se respetará y no se ocupará la faja marginal del río Rímac con ningún componente del proyecto.

(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.

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, identificándose que la ampliación del Proyecto se desarrollará en un área muy intervenida, inmersa dentro de una zona industrial al interior de la ciudad y que colinda con áreas residenciales y comerciales.

Con fecha 06 de marzo de 2017, mediante Resolución Directoral N° 059-2017-SENACE/DCA, se aprueba los Términos de Referencia que establece el contenido que se debe desarrollar en la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y el Plan de Participación Ciudadana que se implementará durante todo el proceso del estudio, cuyos 12 Talleres programados y 1 complementario, correspondiente a la elaboración de la MEIA, se desarrollaron entre el 04 de octubre de 2017 y el 17 de octubre de 2017, y que serán complementados posteriormente a la presentación de este documento.

En relación a los permisos de investigación biológica, mediante Resolución de Dirección General N° 125-2017-SERFOR/DGGSPFFS del 21 de abril de 2017 se otorgó la autorización para realización de estudio de patrimonio con la finalidad de caracterizar el medio biótico del área de estudio. Para la evaluación hidrobiológica se obtuvieron los permisos ante el Ministerio de la Producción, mediante la Resolución Directoral N° 093-2017-PRODUCE/DGPCHDI, del 22 de junio de 2017, y Resolución Directoral N° 490-2017-PRODUCE/DGPCHDI, del 03 de octubre de 2017. En el marco de los permisos obtenidos, las evaluaciones de campo se realizaron entre el 04 de julio de 2017 y el 8 de octubre de 2017, las cuales incluyeron evaluaciones del medio físico, biológico y socioeconómico, las que posteriormente fueron evaluadas y cuyos resultados se desarrollan en el Capítulo Línea Base Ambiental, y que fue empleada como insumo para la identificación de impactos ambientales y los planes y programas de manejo ambiental propuestos.

Por otro lado, el Estado Peruano, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) estuvo bajo responsabilidad del proceso de liberación de terrenos en el área proyectada y destinada para la ampliación del AIJCh.

Sin perjuicio de lo señalado, a continuación, se detalla cómo se ha venido efectuando la entrega de los terrenos a LAP por parte del Estado Peruano:

- En la medida que la Cláusula 5.23 del Contrato de Concesión permitía que, mediante acuerdo entre el MTC y LAP se podía efectuar la entrega progresiva de terrenos destinados a la ampliación de AIJCh, con fecha 2 de abril de 2013 las Partes suscribieron el Acta de Acuerdos para la Entrega Progresiva de Terrenos para la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez – Fase 1, compuesta por la Sub Fase 1 y por la Sub Fase 2.

- El 25 de Julio del 2017 se acuerda que el área destinada para la ampliación del AIJCh, según la Adenda 7, es de 6 760 192.36 m<sup>2</sup>, los cuáles serán entregados progresivamente a LAP.
- El 02 de abril de 2013, el MTC entregó a LAP el área de 998 278.54 m<sup>2</sup>, correspondiente a la Sub Fase 1 - Terrenos para la ampliación del AIJCh.
- El 03 de octubre de 2013, el MTC y LAP suscribieron el Acta de Entrega Progresiva N° 02, donde las partes acuerdan efectuar la entrega y recepción del área denominada Sub Fase 2 – Terrenos para la ampliación del AIJCh de 2 653 615.12 m<sup>2</sup>.

Es importante precisar que el área y perímetro de la Fase 1 difiere de la información contenida en el acta de entrega de la misma (una diferencia de +34.5 m<sup>2</sup>), toda vez que ésta fue suscrita considerando los linderos y medidas perimétricas del área destinada a la ampliación del AIJCh según la Adenda 6 del Contrato de Concesión, las cuales fueron modificadas al firmar la Adenda 7. En el siguiente cuadro se presenta las áreas entregadas a LAP. Se especifica que aún está pendiente la entrega de 2 877 923,37 m<sup>2</sup>.

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de la entrega de terrenos, quedando pendiente la Fase 2 de la entrega programada.

**Cuadro 2-1** Entrega de Terrenos para la expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

	Fecha del documento	Área (m <sup>2</sup> )
<b>Área destinada a la ampliación del AIJCH según Adenda 7</b>	<b>25.07.2017</b>	<b>6,760,192.36</b>
Cabecera Norte	13.07.2011	192,446.23
Aeroinversiones	01.08.2011	27,923.92
Remanente ADRA Perú	25.06.2013	10,005.18
Fase 1 (Sub Fase 1 + Sub Fase2)	03.10.2013	3,651,893.66
(El área y perímetro de la Fase 1 difiere de la información contenida en el acta de entrega de la misma, toda vez que ésta fue suscrita considerando los linderos y medidas perimétricas del área destinada a la ampliación del AIJCH según la Adenda 6 del Contrato de Concesión, las cuales fueron modificadas en la Adenda 7)		
	<b>Área entregada</b>	<b>3,882,268.99</b>
	<b>Área pendiente de entrega</b>	<b>2,877,923.37</b>

Fuente: LAP

Se adjunta las Actas de entrega del terreno a LAP y el Plano del área destinada para la ampliación del Aeropuerto, especificando área, perímetro según actas de entrega y área por entregar. (Ver Anexo 2-4).

## 2.5. ALCANCE

La Modificación del Estudio de Impacto Ambiental - MEIA, se ha elaborado considerando las normas legales, procedimientos y guías oficializadas por el Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles. Específicamente, los alcances del estudio de evaluación ambiental se enmarcan en el Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Evaluación Ambiental (D.S. 019-2009-MINAM – ANEXO IV Términos de Referencia para Estudios de Impacto Ambiental Detallado – Categoría III) y sus términos de referencia específicos, que a continuación se señalan:

- Caracterización de las actividades y procedimientos que se realizarán en la ejecución de las etapas del Proyecto, a nivel de factibilidad.
- La racionalización en el uso de los recursos naturales, minimizando los riesgos e impactos ambientales negativos, que pueda ocasionar el proyecto y potenciando los impactos positivos.
- Establecimiento del marco jurídico e institucional nacional en que se desarrolla el Proyecto, teniendo también en consideración la normatividad internacional dada por entidades multilaterales.
- Análisis de las dimensiones físicas, biológicas, sociales, económicas y culturales relacionadas con el Proyecto, incluyendo la recopilación de información de campo relacionada con las características de los componentes físicos, biológicos y socioeconómicos que caracterizan el ecosistema actual del área de influencia de la MEIA. La elaboración de una línea base mediante la recopilación de información primaria, veraz, suficiente y actualizada, a partir de los diferentes métodos y técnicas propias de cada una de las disciplinas que intervienen en la MEIA; la cual, es complementada con información secundaria según sea el caso.
- Dimensionar y evaluar cuantitativa y cualitativamente los impactos producidos por el proyecto, de tal manera que se establezca el grado de afectación de los ecosistemas y los contextos sociales.
- Establecer las medidas para la prevención, mitigación, corrección y compensación (de ser el caso), para todos y cada uno de los impactos ambientales identificados, estableciéndose el conjunto de estrategias, planes y programas en la Estrategia de Manejo Ambiental (EMA).
- Identificar los actores y grupos de interés en el área de influencia del proyecto que posiblemente puedan verse y/o sentirse afectados: Urbanizaciones, asentamientos humanos, instituciones públicas y privadas, organizaciones sociales, instalaciones industriales, representantes de la sociedad civil, entre otros.
- Promover la participación e información clara y transparente a los actores y grupos de interés identificados en el área de influencia del proyecto, mediante la implementación de mecanismos, estrategias, espacios y procedimientos de participación ciudadana que permitan informar y dar a conocer sus inquietudes y percepciones acerca del proyecto. Los resultados de este proceso se deberán incorporar a la MEIA.
- Realizar la valoración económica de los impactos ambientales, mediante la identificación, cuantificación física y monetaria de los beneficios y costos derivados de cambios en los bienes y servicios ambientales producidos por la habilitación de la infraestructura aeroportuaria; e indicar la metodología.

## 2.6. METODOLOGÍA

Para la ejecución del estudio se utilizó la información de ingeniería del Proyecto generada por la empresa titular, LAP, así como la información de fuentes oficiales como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Agricultura y Riego, Instituto Geográfico Nacional, Sedapal, Autoridad Nacional del Agua, entre otras. Esta información secundaria se complementó con información recopilada de los trabajos de campo, y del muestreo y ensayo ambiental, realizados de forma específica en el área de influencia del Proyecto.

Para la identificación y valoración de las afectaciones significativas o impactos generados por la ejecución de las obras, se utilizó metodologías reconocidas en este tipo de estudios ambientales, tales como: listas, matrices de causa efecto, matriz de importancia, juicio de expertos y resultados de modelamiento de ruido, entre otras. Esto se ha empleado como base para la propuesta de medidas de prevención, mitigación y/o control que permitirán evitar, disminuir y/o compensar los impactos negativos que se presenten de modo que se garantice su viabilidad ambiental de Proyectos en sus diversas etapas.

El detalle de cada una de las metodologías específicas empleadas en el desarrollo de la MEIA se ha desarrolla de forma ampliada y con mayor detalle en los capítulos específicos que se incluyen en los capítulos siguientes.

### **2.6.3. ACTIVIDADES A DESARROLLAR**

Las actividades para el desarrollo de la elaboración de la MEIA, se realizaron en tres fases:

1. Trabajo Preliminar de Gabinete
2. Trabajo de Campo
3. Trabajo Final de Gabinete

A continuación describiremos en que consiste cada fase:

#### **2.6.3.1. TRABAJO PRELIMINAR DE GABINETE**

Se realizó la recopilación, tabulación, análisis, e interpretación de la información proporcionada por el titular del proyecto (planos cartográficos, memoria descriptiva, especificaciones técnicas, mapas, bibliografía ambiental consultada, estudios ambientales, procedimientos, etc.) la que fue sistematizada para establecer claramente los componentes del proyecto. De la misma forma se establece una primera aproximación a las caracterización del área de influencia, mediante el análisis y procesamiento de fuentes de información secundaria, de instituciones como Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Agricultura y Riego, Instituto Nacional de Defensa Civil, Instituto Nacional de Estadísticas e Informática, entre otros y de los reportes de monitoreo ambiental de las actuales operaciones del AIJCh y de proyectos colindante como el Túnel Gambetta.

Con los datos recopilados se desarrollaron mapas preliminares que han sido empleados para la delimitación preliminar del área de influencia, y que fueron de insumo para establecer la propuesta de red de muestreo del medio físico, incluyendo calidad ambiental, medio biológico y socioeconómico, que fueron presentados al Senace, donde se establece la metodología, cronograma y personal que participó en la evaluación.

#### **2.6.3.2. TRABAJO DE CAMPO**

En esta fase se realizó de forma discontinua, entre el 04 de julio de 2017 y 08 de octubre de 2017, la evaluación in situ de los componentes ambientales del área de influencia del proyecto, a cargo del equipo multidisciplinario de la empresa consultora Walsh Perú, y que tuvo el acompañamiento de los especialistas del Senace para las disciplinas físicas, biológicas y social y cuyos comentarios fueron plasmados en un acta de inspección. Durante la evaluación de la zona de estudio, se realizaron registros visuales, encuestas, entrevistas, medición de parámetros ambientales



(monitoreo ambiental), entre otras actividades, las cuales han sido empleados en la elaboración de la Línea Base Ambiental, identificación de Impactos Ambientales y Estrategia de Manejo Ambiental que forman parte de la Modificación del Estudio de Impacto Ambiental. En esta etapa se desarrollaron las siguientes actividades:

- Reconocimiento del área de influencia del Proyecto y ubicación de sus componentes.
- Toma de muestras de calidad ambiental (aire, ruido, agua, sedimentos y suelos).
- Evaluación de componentes de flora y fauna silvestre.
- Visita a las localidades dentro del área de influencia del estudio.
- Recopilación de información a través de fuentes de información directa (pobladores) e indirecta (documentos, revistas científicas, publicaciones, registros, etc.).
- Identificación preliminar de impactos ambientales.

Complementariamente se desarrollaron las acciones de convocatoria y ejecución del taller participativo, entre los días 4 y 17 de octubre de 2017, correspondiente a la fase de elaboración de la MEIA, la cual fue empleada para exponerle a la población del área de influencia los resultados de la línea base ambiental y que sirvió para complementar la recopilación de percepciones y opiniones de la población relacionadas al proyecto o aclarar las dudas que pudiesen haberse generado por proyectos y/u obras colindantes.

### **2.6.3.3. FASE FINAL DE GABINETE**

Se realizó el procesamiento de la información recopilada en campo y complementada con las perspectivas expresadas por la población en los talleres de participación ciudadana. En esta fase se desarrollaron las siguientes actividades:

- Procesamiento y sistematización de la información recopilada y desarrollada en campo y gabinete.
- Análisis e interpretación de resultados de laboratorio.
- Elaboración del informe del Estudio de Impacto Ambiental, de acuerdo a los alcances de los presentes Términos de Referencia y la normativa ambiental y sectorial vigente, la cual comprende: Introducción, Descripción del Proyecto, Línea Base Ambiental, Identificación y Evaluación de Impactos Ambientales, Estrategia de Manejo Ambiental.
- Elaboración de planos, mapas, gráficos, cuadros.
- Presentación del Informe Final a las autoridades correspondientes, acorde a los procedimientos administrativos de Senace.

Se precisa que los Anexos a presentar en la MEIA no presentan numeración correlativa, debido a que se correlacionan con los capítulos que los citan y que complementan.

## 2.7. LIMITACIONES DE LA MEIA

De acuerdo a lo establecido en los Términos de Referencia se presentan las siguientes limitaciones:

- Sección 5.4.17 Reasentamiento, afectaciones y expropiaciones. No incluye afectaciones prediales, puesto que el proyecto se desarrolla en terrenos liberados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de Concedente.
- Sección 5.4.8 Transporte y Comunicaciones. No presenta las rutas de vuelo debido a que estas son reguladas por la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, CORPAC S.A. ni los permisos de operación de las aerolíneas, cuya autorización es emitida por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Según el Anexo N°9 del contrato de concesión: “Los servicios de aeronavegación estarán bajo la dirección y responsabilidad de CORPAC S.A. Asimismo el Anexo N° 10 señala a la DGAC como “responsable de controlar las actividades del transporte aéreo”
- Sección 8.8 Plan de Contingencias – Plan de Evacuación. No establece la propuesta de ruta de evacuación de centros poblados del área de influencia ante riesgo de tsunami, debido a que no es competencia de LAP, al ser una obra Concesionada, cuyas responsabilidades no incluyen la evaluación de este aspecto<sup>3</sup>. Sin embargo, a través del estudio realizado por el CISMID – 2018, denominado “Evaluación de la Amenaza al que la Población de los Asentamiento Humanos Colindantes – Zona Oeste – con el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez están expuestos en un escenario sísmico que genere un Tsunami”, LAP propone cinco posibles rutas de evacuación para la población colindante por la zona oeste con la ampliación del Aeropuerto. El detalle estudio se presenta en el Capítulo 8 Estrategia de Manejo Ambiental

---

<sup>3</sup> **Gobierno Regional del Callao / Municipalidad Provincial del Callao:**

Responsabilidad conjunta en la prevención de riesgos:

- Organizar y ejecutar acciones de prevención de desastres.
  - Implementar rutas de evacuación y zonas seguras externas (función conjunta) y salvaguardar la vida de la población.
- Artículo 61 literal c) de la Ley N° 27867 / Artículo 85, numeral 1.2, artículos 3.2 y 8.2 de la Ley N° 27972 Ley N° 29664.