

Resumen de la Revisión Ambiental y Social (RRAS o ESRS) Ampliación del Aeropuerto de Lima – PERÚ

Idioma original del documento: inglés
Fecha de emisión: octubre de 2021

1. Información general sobre el proyecto y el alcance de la Revisión Ambiental y Social de BID Invest

El Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJC o “Aeropuerto de Lima”) es el principal aeropuerto de nacional e internacional del Perú. Desde 2001, está operado por Lima Airport Partners S.R.L. (LAP, el “Concesionario” o la “Empresa”), mediante un contrato de concesión a 40 años (prorrogable a 50 años). En 2019, el Concesionario comenzó un gran proyecto de ampliación del aeropuerto que deberá completarse para enero de 2025 (el “Proyecto de Ampliación”). Esta ampliación consiste en la construcción de una nueva pista de aterrizaje, una torre de control y una terminal de pasajeros, además de toda la infraestructura adicional (energía, agua, aguas residuales, drenajes, iluminación, señalización, comunicaciones, combustible, desechos sólidos, etc.) y de las instalaciones asociadas (pistas de rodaje, plataformas para aeronaves, accesos internos y externos, estacionamiento, estación de bomberos y base de rescate, etc.).

La operación propuesta solventará parcialmente¹ el diseño, el desarrollo y la construcción de la nueva terminal de pasajeros y de la plataforma para aeronaves, y también la cancelación de un crédito puente existente adquirido por LAP para la ejecución de la construcción inicial de las obras del Lado Aéreo (en conjunto, el “Proyecto”).

Debido a las restricciones acontecidas a partir de la pandemia de COVID-19², el proceso de la Debida Diligencia Ambiental y Social (DDAS) se ejecutó principalmente en forma remota, con el apoyo de una consultora ambiental y social. Durante este proceso, el BID Invest realizó, entre otras, las siguientes actividades: i) entrevistó a ejecutivos de áreas clave de la Empresa (ambiental, social, salud y seguridad en el trabajo), ii) analizó el Sistema de Gestión Ambiental y Social (SGA) de LAP, incluidos los planes y procedimientos relacionados, iii) evaluó la información social y laboral relacionada con el Proyecto, iv) analizó asuntos relacionados con la gestión de impactos acumulativos así como los riesgos e impactos del cambio climático, v) revisó los planes y procedimientos de preparación y respuesta ante emergencias para catástrofes antropogénicas y naturales, vi) evaluó el proceso de consulta y participación de los actores sociales, vii) analizó los planes de gestión del ruido y viii) evaluó el proceso de adquisición de terrenos y compensación llevado a cabo por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) del Perú para liberar los terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto.

¹ El financiamiento complementario será provisto por otros Prestamistas.

² COVID-19 es la enfermedad infecciosa causada por el coronavirus descubierto en Wuhan, China, en diciembre de 2019 (<https://www.who.int/emergencias/diseases/novel-coronavirus-2019>).

2. Clasificación ambiental y social y justificación

De conformidad con la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social de BID Invest, el Proyecto ha sido clasificado de Categoría A debido a que el Proyecto y las instalaciones asociadas podrán generar, entre otros, los siguientes impactos: i) generación de polvo producto de las tareas de excavación y preparación del terreno, al igual que por el tránsito vehicular, ii) producción de gases contaminantes debido al tránsito de vehículos y maquinaria durante la etapa de construcción y la operación de aeronaves, iii) niveles de ruido y vibraciones más elevados debido al uso de maquinaria pesada durante la construcción y, luego, por la operación de las aeronaves, iv) producción de aguas residuales domiciliarias e industriales, v) posible contaminación del suelo, vi) generación de desechos sólidos domiciliarios, desechos industriales (material excavado, desechos del pavimento, basura, papel, madera, restos metálicos, trapos impregnados con grasa, etc.) y desechos peligrosos (generados por la operación de las aeronaves, etc.), vii) impactos potenciales relacionados con la salud y seguridad en el trabajo de los trabajadores, viii) disrupción del tránsito vehicular en las rutas circundantes, tanto durante la etapa de construcción como en la de operación, ix) posible impacto sobre la biodiversidad y x) generación de expectativas asociadas con el empleo que podría generar el Proyecto. La mayoría de estos impactos y riesgos son moderados, aunque algunos se estiman de alta importancia.

Las Normas de Desempeño (ND) de la Corporación Financiera Internacional (IFC) activadas por el Proyecto son: ND 1: Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales, ND 2: Trabajo y condiciones laborales, ND 3: Eficiencia del uso de los recursos y prevención de la contaminación, ND 4: Salud y seguridad de la comunidad, ND 5: Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario, ND 6: Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos, y ND8: Patrimonio cultural.

3. Contexto Ambiental y Social

LAP es el concesionario exclusivo para construir, operar y mantener el AIJC, el principal aeropuerto para el desplazamiento de cargas y pasajeros a destinos nacionales e internacionales en el Perú. El AIJC, ubicado en la provincia constitucional del Callao, es la entrada al país (85% de los arribos y partidas con origen o destino internacional) y un hub muy importante para América del Sur. El aeropuerto de Lima es uno de los más importantes de la región, y el que conecta a la ciudad de Lima con 19 destinos nacionales y 24 internacionales, y en el que operan 16 aerolíneas.

En 2015, LAP comenzó a crear el diseño conceptual para la ampliación del AIJC. In 2019, después del traspaso de la tierra liberada para el Proyecto por el MTC, LAP comenzó las obras de construcción. El Proyecto de Ampliación se divide en tres paquetes de trabajo (PT). Hasta la fecha, el PT 1 de preparación del terreno y demolición se ha completado; el PT 2, que incluye la construcción de una torre de control y una pista de aterrizaje nuevas, está en curso y se espera completar para julio de 2022; y el PT 3, que incluye el diseño y la construcción de una nueva terminal de pasajeros y plataformas para aeronaves, será adjudicado a un contratista en agosto de 2021 y se espera que demore aproximadamente 38 meses.

Para el Proyecto de Ampliación, la Empresa preparó todos los instrumentos de gestión ambiental requeridos por la legislación peruana (Ley N.° 27446) y cumplió con los requisitos de la Dirección de

Evaluación Ambiental para Proyectos de Infraestructura (DEIN) del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para Inversiones Sostenibles (SENACE) y de la Dirección General de Asuntos Sociales y Ambientales (DGAAM) del MTC.

3.1 Características generales del sitio del Proyecto

El sitio para el Proyecto de Ampliación está ubicado junto al actual aeropuerto de Lima, en la provincia constitucional del Callao. La zona de influencia directa del Proyecto³ comprende la actual área de concesión del AIJC y una zona de amortiguamiento ubicada dentro del Distrito del Callao. Esta última es una zona urbana densamente poblada, en la que se desarrollan todo tipo de actividades industriales, comerciales y de servicios, y porciones de áreas residenciales que son más densas a medida que se alejan del aeropuerto. El terreno necesario ha sido entregado a LAP por el MTC.

El área de estudio se ubica en la costa central del Perú, al oeste de la ciudad de Lima, cerca del mar. Las características climáticas de esta región, en general, son típicas del desierto costero peruano, el cual consta de una aridez intensa y permanente, y de una condición térmica que, combinada con la variabilidad de la humedad relativa, determina la sucesión de dos estaciones anuales: una estación cálida en verano y una estación templada en invierno.

El suelo de la zona de influencia del Proyecto de Ampliación se distingue por rellenos antrópicos y una mezcla de suelos gruesos y finos con restos de materiales de construcción y demolición. También hay tierras finas superficiales que previamente fueron usadas como terreno agrícola.

La zona de influencia del Proyecto de Ampliación se ubica sobre el acuífero que formó la cuenca de escorrentía del Río Rímac y del Río Chillón, donde la capa freática es relativamente superficial, con profundidades menores a 1 m en algunos sectores. Este acuífero, de recarga permanente, es altamente productivo y se explota de manera intensiva con fines agrícolas y de suministro urbano.

En la caracterización biológica se identificaron las unidades de vegetación de humedales, vegetación ribereña, áreas cultivadas y vegetación asociada con parques y jardines. En cuanto a las especies sensibles, el MEIA menciona al huarango (*Vachellia macracantha*) como calificada en la categoría casi amenazada (NT) según la legislación nacional (D.S. N° 043-2006-AG) sin embargo, en la Lista Roja⁴ de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN) presenta una categoría de Preocupación Menor (LC, por sus siglas en inglés). Ninguna otra especie está incluida en la Lista Roja de la UICN, mientras que solo la especie sábila (*Aloe vera*) aparece en el Apéndice II de la Convención sobre el comercio internacional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres (CITES). Ninguna especie encontrada en la zona se considera endémica del Perú.

Con respecto a la avifauna, solo el halcón peregrino (*Falco peregrinus*) se considera una especie casi amenazada, según la legislación nacional (DS N.°004-2014-MINAGRI). Según la UICN, las demás especies de pájaros son de poca importancia. No se registraron especies endémicas.

³ La zona que sufrirá los impactos directos del Proyecto.

⁴ Último análisis en junio 2018 (<https://www.iucnredlist.org/>)

Se apuntaron dos especies de mamíferos pequeños, el pericote (*Mus musculus*) y la rata gris (*Rattus norvegicus*); ambas se consideran invasivas e introducidas y, por lo tanto, se ubican en la categoría de conservación nacional o internacional. No se hallaron especies de mamíferos más grandes ni murciélagos dentro del área de estudio.

La iguana de cola en espiral (*Stenocercus sp.*) se apuntó en la unidad de vegetación asociada con áreas cultivadas. En el área de estudio, no se observaron especies de anuros, reptiles ni anfibios incluidas en ninguna categoría de conservación nacional.

Se identificó un total de 301 pasivos ambientales relacionados con el asbesto, silos y pozos abandonados (Walsh, 2017), 294 de los cuales fueron remediados y aprobados por la Autoridad Ambiental. Las seis áreas restantes que esperan remedio son un vertedero y cinco pozos de agua subterránea.

3.2 Riesgos contextuales

Perú tiene enormes brechas en los indicadores de nutrición, salud, educación, empleo y bienestar de la población. El país muestra grandes contrastes: mientras que en la región metropolitana existen sectores con un Índice de Desarrollo Humano (IDH) similar al de los países del primer mundo, en las zonas rurales, hay sectores comparables a los países menos desarrollados.

El Callao es una de las provincias más pequeñas del país, pero a la vez una de las que presentan mayor densidad de población. La ciudad principal de la provincia es la Ciudad del Callao (considerada parte de las áreas metropolitanas de Lima) y cuenta con el puerto natural de la Ciudad de Lima fundada en tiempos del virreinato; allí se unen las mayores infraestructuras portuarias e industriales del país y su aeropuerto más importante, el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

La escasez de recursos financieros para cubrir los gastos hogareños ha producido la incorporación de niños y adolescentes al trabajo familiar desde una edad temprana. Junto con el impedimento para acceder al sistema educativo, esta ha sido la causa de un aumento en los casos de maltrato y abuso sexual⁵.

La pandemia de COVID-19 dejó al descubierto las falencias en el acceso de la población a los servicios de salud en el Perú. La desigualdad en el acceso a un sistema de salud fragmentado y sin fondos suficientes, junto con la falta de protección para los trabajadores de la salud, han colocado al Perú entre los diez países con el mayor índice de muerte per cápita del mundo. De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadísticas, la tasa de empleo informal en el Perú fue de 72,6% durante 2020⁶. En este contexto, las medidas obligatorias implementadas para lidiar con la pandemia tuvieron un impacto especialmente fuerte sobre el sustento familiar.

Según la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH), Perú presenta un alto nivel de conflicto debido a una mala administración de los servicios, a la impunidad y a la incertidumbre legal

⁵ Boletín "Challenges", Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) y Oficina Regional para América Latina y el Caribe (UNICEF TACRO).

⁶ <https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/ocupacion-y-vivienda/>

respecto de la propiedad de la tierra, a la explotación no consensuada de los recursos naturales, a la falta de implementación de la Convención 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y a problemas estructurales sin resolver. La situación afecta gravemente los derechos humanos de sus habitantes, especialmente los de sus pueblos originarios quienes, en varias ocasiones, han visto avasallados sus derechos sobre sus tierras ancestrales y han sido víctimas de exclusión, desigualdad, racismo y discriminación.

El estado no ha respondido con eficacia a los continuos índices elevados de violencia contra las mujeres y las niñas⁷. Perú tiene altos índices de violencia e inseguridad, con tasas elevadas de homicidios y femicidios, y también altos índices de delitos contra la integridad física de las personas y de la propiedad. El delito es el resultado de un largo proceso de socavamiento institucional, marginalización y desigualdad. El desmantelamiento de las estructuras estatales que han ejercido violencia en tiempos de conflicto armado generó un vacío que el estado no ha logrado cubrir, en beneficio de grupos de poder paralelos y el crimen organizado.

La biodiversidad y los recursos naturales del país no se utilizan de manera sostenible y la población se ve permanentemente expuesta a los efectos del cambio climático y de los reiterados desastres naturales.

4. Riesgos e impactos ambientales y medidas de mitigación e indemnización propuestas

4.1 Evaluación y Gestión de los Riesgos e Impactos Ambientales y Sociales

4.1.a Sistema de Gestión Ambiental y Social

Como parte de los compromisos contractuales especificados en el contrato de concesión, LAP implementa y mantiene un sistema de gestión de calidad (SGC), un sistema de gestión ambiental (SGA) y un sistema de gestión de salud y seguridad en el trabajo (SGSST) (en conjunto, los “Sistemas de Gestión”). El sistema de gestión de LAP es maduro y está funcionando, con objetivos, metas e indicadores para medir la efectividad de los programas claves, ambientales, de seguridad, de salud y sociales, y alineado con la mejora continua. El alcance del sistema cubre las operaciones aeroportuarias y las obras del Proyecto de Ampliación.

El SGA adoptado por LAP está en consonancia con las mejores prácticas internacionales (ISO 14001:2015), cuyo objetivo es establecer los lineamientos de LAP para el cuidado y la conservación del ambiente, y para gestionar, controlar y minimizar los impactos ambientales generados. En 2004, la certificación de este SGA se logró para el “Servicio y la operación del AIJC en su conjunto: diseño, construcción e instalación de las mejoras contempladas en el Proyecto de Remodelación y Ampliación del Aeropuerto”.

En 2013, LAP primero certificó su SGSST bajo la norma OHSAS 18001:2007, con el objetivo de conseguir un lugar de trabajo sin accidentes, enfermedades ni lesiones, y para 2020 obtuvo la certificación ISO 45001:2018⁸.

⁷ <https://www.amnesty.org/en/location/americas/south-america/peru/>

⁸ Que reemplaza a la OHSAS 18001.

En 2020, LAP actualizó su manual de sistemas de gestión en función de: i) las actualizaciones para la nueva versión de la ISO 45001:2018, y también de los lineamientos relacionados con las actividades del Proyecto de Ampliación; ii) la inclusión del manual de gestión de riesgos integrados y la matriz de estrategias frente a fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas (FODA) dentro del proceso de identificación de riesgos y oportunidades; iii) las actualizaciones conformes a las nuevas versiones de las normas ISO 9001 e ISO 14001 emitidas en 2015; iv) los aspectos incorporados para responder a la norma ISO 26000; v) los detalles relacionados con el cálculo de la huella de carbono; y vi) la estructura y las descripciones organizativas actualizadas, de acuerdo con los cambios recientes.

4.1.b Política

LAP cuenta con una Política de Sostenibilidad orientada a la generación de valor y la mejora continua, entendiendo la sostenibilidad como el medio para la transformación y desarrollo de la organización. La Política integra el compromiso con la protección del medio ambiente, la salud, la seguridad y el desarrollo social en un modelo de negocio equilibrado, a través de relaciones transversales y confiables. Esta política se aplica a todos sus colaboradores y también a sus actividades relacionadas con el ecosistema del aeropuerto y el Proyecto de Ampliación.

4.1.c Identificación de riesgos e impactos

4.1.c.i Impactos y riesgos directos e indirectos

El estudio de impacto ambiental (EIA) detallado, su modificación (MEIA)⁹ y los informes técnicos sustentatorios (ITS) para el Proyecto de Ampliación se desarrollaron conformes a las reglamentaciones peruanas y a los términos específicos de referencia aprobados por el SENACE. Estos estudios e informes presentan y analizan los riesgos e impactos ambientales y sociales de toda la ampliación con bastante detalle, incluidos aquellos generados por las instalaciones asociadas.

El Proyecto de Ampliación mantiene una matriz de riesgos e impactos ambientales y sociales que se actualiza de manera continua a medida que se identifican nuevos riesgos e impactos.

4.1.c.ii Análisis de alternativas

El análisis de alternativas se llevó a cabo como parte de la MEIA, dentro de los terrenos concedidos del AIJC y aplicando los siguientes criterios: i) vulnerabilidad ante amenazas naturales y escenarios de evacuación, ii) impacto sobre las áreas biológicamente sensibles (humedales), iii) reglamentaciones de urbanización, iv) dirección de las condiciones climáticas y iv) proximidad a las comunidades.

En el marco de estos criterios y habiendo consultado a la población potencialmente afectada y a las autoridades locales y sectoriales, se realizaron ajustes al diseño final (el aprobado en la MEIA, con secciones levemente modificadas dentro de los ITS), a fin de evitar efectos adversos directos sobre

⁹ Resolución Directiva N.° 00036-2018-SENACE-PE/DEIN

la población o en zonas de interés ecológico y cumplir con los requisitos técnicos para mantener el nivel de servicio.

4.1.c.iii Impactos acumulativos

En el análisis de los impactos acumulativos (AIA) para el Proyecto de Ampliación se evaluaron los efectos acumulativos más importantes generados por las actividades de ampliación, junto con otros proyectos y fuentes de presión externas sobre los componentes ambientales y sociales valorados (CAV) dentro del alcance espacial, el área de influencia social directa que se presentó en la MEIA, y un cierto límite de tiempo. El AIA se basó en información proveniente de estudios ambientales y sociales existentes, en información disponible al público y en observaciones de campo realizadas por un consultor ambiental externo.

Los proyectos incluidos en el AIA fueron los siguientes: i) el puente Santa Rosa (accesos, rotonda y paso sobre nivel, región del Callao), ii) el ramal 4 de la línea 2 del Metro de Lima y iii) la carretera de circunvalación periférica.

Los CAV incluidos en el AIA son la calidad del aire y el ruido ambiental, el tránsito vehicular, la seguridad y salud de la comunidad, para la fase de construcción, y calidad ambiental, ruido ambiental y vibraciones, y salud de la comunidad para la fase operativa.

El AIA también incluyó fuentes de presión externas, tales como la condición de pobreza y vulnerabilidad social de la población afectada, su capacidad organizativa y sus percepciones, y también los riesgos naturales.

El AIA formula una serie de acciones que deberán ser ejecutadas a nivel del Proyecto y de la gestión regional, que incluyen la participación de LAP en mesas de trabajo¹⁰ con autoridades del Gobierno Regional del Callao, la Municipalidad Provincial del Callao, la Policía Nacional y el MTC a fin de abordar una estrategia conjunta para la gestión de la inseguridad de los ciudadanos, el aumento de congestión en el tránsito y los efectos del aumento de materiales particulados, el nivel de presión del sonido y los gases de combustión. Todas estas acciones están condensadas en un plan de mitigación de impactos acumulativos, en el que se identifica para cada acción el VAC que recibirá el impacto y la descripción de la acción¹¹.

4.1.c.iv Riesgos de género

En América Latina existe una desigualdad de género importante, definida como el acceso diferencial y desigual a las oportunidades laborales, educativas, económicas y de participación política según el sexo o el género. Esta desigualdad se ve reforzada por las normas culturales generalizadas respecto de los roles aceptables para hombres y mujeres y está exacerbada por protecciones legales débiles o una respuesta social inadecuada. Esta desigualdad de género provoca discriminación por género, acceso desigual a los servicios públicos, diferencias educativas, desigualdad salarial y

¹⁰ Aquellas en las cuales LAP es invitado por las Autoridades.

¹¹ Las responsabilidades dependerán del resultado de las acciones que se concluyan y acuerden en las mesas de trabajo, que el Estado peruano pudiera generar

laboral, e índices de participación política rezagados. El índice de la brecha de género para el Perú es de 0,72, que lo sitúa en el lugar 16 de los 26 países de América Latina¹².

La violencia de género y el acoso (GBVH, por sus siglas en inglés) constituyen también un problema importante en América Latina y el Caribe, que presenta el índice más alto del mundo. Brasil, México, Argentina, Perú, El Salvador y Bolivia representan el 81% de los casos mundiales. El número de casos de femicidio informados en Perú (128) es el promedio para América Latina¹³. La violencia de género y el acoso se han intensificado durante la pandemia de COVID-19, también en Perú, donde hubo cerca de 16.500 casos de violencia de género entre marzo y diciembre de 2020 y las llamadas a la línea de emergencia por violencia sexual prácticamente duplicaron los índices de 2019.¹⁴

No se identificaron riesgos de género específicos en la MEIA del Proyecto de Ampliación. Sin embargo, LAP tiene presentes los riesgos de género regionales y los aborda mediante fuertes políticas de no discriminación, igualdad de oportunidades e intolerancia frente a la violencia de género y el acoso.

4.1.c.v Exposición al cambio climático

El área de influencia del Proyecto de Ampliación se ve afectado por un alto peligro de sismos y tsunamis. Según el Atlas de Peligros del Perú (INDECI, 2010), existen dos zonas con diferentes riesgos sísmicos: una zona con riesgo sísmico “relativamente bajo”, formada por terrenos en los que la capa freática tiene una profundidad suficiente, ubicada predominantemente sobre el lado este del área de influencia, y una zona de riesgo “muy alto”, formada por terrenos con capas freáticas elevadas o inundadas, ubicada sobre el lado oeste. El área ubicada al oeste de la Avenida Gambetta¹⁵ también está afectada por riesgo de tsunamis.

Desde 1994, el Río Rímac, ubicado en el área de influencia del Proyecto, ha desbordado y afecta los asentamientos humanos ubicados al sur de sus riberas (Gambetta Baja, Ramón Castilla, Cáceres, Dulanto). Esto sucede principalmente debido a la limpieza inadecuada del lecho del río, a la ausencia de defensas, a la abundancia de construcciones ilegales o de construcciones que no cumplen con las normas técnicas, y a la falta de preparación de la población para enfrentar un desastre natural de este tipo (Ferradas, 1994). Sin embargo, en la actualidad, estas condiciones han mejorado en gran medida; de hecho, ha habido dos inundaciones importantes en Lima (1998 y 2017) que produjeron caudales mayores a los registrados en 1994 en el Río Rimac y dichos impactos no se repitieron.

Sobre la base de un modelo de clima global, la infraestructura del Proyecto de Ampliación tiene una moderada a alta exposición a los cambios en los patrones de precipitaciones, así como al nivel de crecimiento del mar en el área más amplia del Proyecto. Teniendo en cuenta esto último y el hecho de que todos estos factores se han incluido en los diseños de las estructuras planificadas, el Proyecto de Ampliación presenta baja vulnerabilidad general frente al cambio climático.

¹² ["Gender gap index in Latin America 2021", Statista.](#)

¹³ ["Number of femicides in Latin America by country 2019", Statista.](#)

¹⁴ ["COVID-19: rise of gender violence in Latin America," Statista.](#)

¹⁵ La Avenida Gambetta, que se extiende paralela a la costa, está ubicada al oeste del aeropuerto, entre este y el océano.

4.1.d Programas de gestión

Los sistemas de gestión de LAP incluyen procedimientos para gestionar, entre otros, los siguientes aspectos: salud y seguridad en el trabajo, desechos, desechos peligrosos, vida silvestre, relaciones con los actores sociales, biodiversidad, hábitats críticos, tránsito vehicular, seguridad vial y seguridad física.

4.1.e Capacidades y competencia organizativas

Todos los asuntos ambientales, sociales, de salud y seguridad están bajo la responsabilidad del gerente de Desarrollo y Sustentabilidad de LAP, quien cuenta con un equipo de especialistas A&S para implementar y monitorear todos los programas A&S relacionados con el apoyo de las áreas de Desarrollo Organizacional, Relaciones Laborales, Gestión de la Reputación y Sustentabilidad, entre otros de la Empresa, según corresponda.

Además, LAP cuenta con un equipo dedicado a gestionar todos los asuntos A&S relacionados con el del Proyecto de Expansión, incluido un Gerente Ambiental, un Gerente de Salud y Seguridad, un Gerente de Aseguramiento de la Calidad y un Gerente de Seguridad que también está a cargo de las relaciones laborales y de contratistas.

La gestión social de las operaciones aeroportuarias actuales de LAP y el Proyecto de Expansión, se consolida bajo el liderazgo del Gerente de Sostenibilidad.

4.1.f Preparación y respuesta ante situaciones de emergencia

LAP ha elaborado su Plan de Respuesta ante Emergencias detallado, en el que se describen los procedimientos y las medidas más importantes para la gestión de riesgos y la respuesta ante posibles accidentes que afecten la salud, la seguridad, el ambiente y la infraestructura durante las etapas de construcción, operación y mantenimiento, y cierre del Proyecto de Ampliación. Las emergencias identificadas (con las medidas correspondientes para gestionarlas) y contempladas en este plan son terremotos, tsunamis, incendios, explosiones, emergencias producidas por materiales peligrosos (pérdidas o derrames), actos de vandalismo, accidentes en el trabajo, divergencias sociales, accidentes en el aeropuerto y fallas mecánicas de un vehículo de transporte en un área restringida (plataformas para aeronaves y pistas de rodaje).

Este Plan de Respuesta ante Emergencias, presentado como parte de la MEIA, complementa el Plan de Emergencias del AIJC operado por LAP y aprobado por la Dirección General de Aviación Civil del MTC, el cual contiene procedimientos de respuesta ante situaciones de emergencias relacionados con las operaciones de aeronaves y otras actividades desarrolladas en el aeropuerto.

Cuando sea necesario (por ej., si se introduce un elemento nuevo en el Proyecto de Ampliación que pudiera provocar situaciones de emergencia), el Plan de Respuesta ante Emergencias será revisado y actualizado por expertos profesionales en el campo o por empresas que acrediten debidamente experiencia en el tema.

4.1.g Seguimiento y evaluación

El Proyecto de Ampliación es supervisado por un sistema de agentes internos y externos. LAP posee un procedimiento de auditoría para toda la ampliación del AIJC, en el cual los equipos de auditoría interna, formados por los gerentes de calidad, de gestión ambiental y de salud y seguridad de la Empresa, realizan el seguimiento de todos los procesos internos de los sistemas de gestión y los verifican, entre cuyos requisitos se incluyen los compromisos ambientales y sociales obligados por el Proyecto de Ampliación. Además de verificar el correcto seguimiento ambiental y social del Proyecto de Ampliación¹⁶, las auditorías internas anuales conducidas por los sistemas de gestión generan información empleada para la mejora continua de dicho sistema.

Las dependencias externas son el MTC, a través de la DGAAM que lleva a cabo auditorías y revisiones ambientales de los informes anuales de cumplimiento ambiental de LAP, y los auditores externos que mantienen vigentes las diversas certificaciones de LAP en materia de calidad, de gestión ambiental y social, y de salud y seguridad en el trabajo (SST).

4.1.h Participación de los actores sociales

El Plan de Participación de Partes Interesadas de la Ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez incluye un resumen de las actividades de consulta (que se describirán en mayor detalle en este documento), un listado de los actores sociales (organismos gubernamentales y comunidades locales, entre otros) y una descripción del programa de actores sociales del Proyecto de ampliación. Este último incluye los siguientes subprogramas: i) participación de los actores sociales externos, ii) seguimiento preventivo, iii) empleo local, iv) mecanismo de atención de quejas externas y v) comité técnico para mitigar el ruido. El plan también incluye secciones sobre cumplimiento regulatorio, plazos, funciones y responsabilidades, y seguimiento e informes.

4.1.h.i Divulgación de información

La información del Proyecto de Ampliación se transmite a las comunidades de conformidad con el plan de participación de los actores sociales, que incluye un mapa de los actores sociales. Este mapa asigna para cada actor social el tipo y formato de comunicación que se deberá utilizar (reuniones, talleres, correspondencia oficial, presentaciones, material impreso, material audiovisual, informes, mensajes de texto, etc.), la responsabilidad interna para llegar al actor social en cuestión, la duración del proceso y las fechas específicas en las cuales tendrán lugar los eventos de divulgación.

Son los coordinadores y promotores sociales quienes se encargan del proceso de divulgación y visitan diferentes zonas y comunidades del área de influencia del Proyecto de Expansión. Estos gerentes están familiarizados con la cultura, las tradiciones, las costumbres y las lenguas de las comunidades, lo que facilita que los actores sociales den sus opiniones y que la comunicación fluya en ambas direcciones.

¹⁶ Suele realizarse con la ayuda de un sistema de gestión electrónica de documentos en el cual periódicamente se recolectan datos de las actividades supervisadas en cada frente de trabajo.

Internamente, LAP también divulga información, tanto a su personal como a sus contratistas, mediante los siguientes canales: el Código de Conducta, el sitio web institucional, correos electrónicos, capacitaciones y comunicaciones impresas.

4.1.h.ii Consulta y participación informada

LAP mantuvo tres rondas de consultas para el Proyecto de Ampliación. La primera consistió en talleres participativos durante el desarrollo de la MEIA. En los talleres, se organizaron 13 reuniones entre el 14 y el 17 de octubre de 2017, con aproximadamente 1800 participantes. LAP envió 141 cartas de invitación a los actores sociales y, antes de los talleres, entregó 230 volantes en las comunidades locales. Los talleres incluyeron presentaciones de LAP y de Walsh, el consultor que lideró la MEIA. Se recibieron 297 preguntas y comentarios sobre el Proyecto de Ampliación, 27 de los cuales se hicieron por escrito y 170 en forma oral. Los temas principales de los comentarios fueron el reasentamiento, el ruido y el tránsito.

La segunda ronda de consulta constó de talleres participativos después de la presentación de la MEIA. En los talleres se realizaron 15 reuniones con más de 1631 participantes (algunos no firmaron las planillas de asistencia) que tuvieron lugar del 8 al 12 de marzo de 2018. LAP envió 141 cartas de invitación a los actores sociales y, antes de los talleres, entregó 200 volantes en las comunidades locales. Los talleres incluyeron presentaciones de LAP y Walsh. Se recibieron 254 preguntas y comentarios sobre el Proyecto de ampliación, 94 de los cuales se hicieron por escrito y 160 en forma oral. Los temas principales de los comentarios fueron el ruido, el tránsito, las oportunidades laborales y la inversión social.

La última ronda de consulta incluyó audiencias públicas después de la segunda ronda de talleres participativos. Las audiencias consistieron en seis reuniones con más de 1024 participantes (algunos no firmaron las planillas de asistencia). Las audiencias se anunciaron en los periódicos locales y en la radio, y se entregaron 210 volantes en las comunidades locales. Las audiencias incluyeron presentaciones de SENACE, LAP y Walsh. Se recibieron 118 preguntas y comentarios; los temas principales planteados fueron el ruido, el tránsito, las oportunidades laborales y la inversión social.

Asimismo, cuatro especialistas en relaciones con la comunidad condujeron entrevistas con miembros de las comunidades previo a cada una de las etapas de consulta antes descritas. De estas entrevistas se obtuvieron 38 actas firmadas antes del primer taller participativo, 32 actas antes del segundo taller participativo, 38 actas antes de las audiencias públicas y 33 actas después de las audiencias públicas.

4.1.h.iii Pueblos indígenas

El Proyecto de Ampliación no se encuentra ubicado cerca de ninguna comunidad indígena y no se espera que impacte a ningún indígena.

4.1.h.iv Responsabilidades del sector privado en el marco de un proceso de participación de los actores sociales conducido por el gobierno

La participación de los actores sociales es responsabilidad del Cliente únicamente. Los actores sociales no participaron de ninguna convocatoria impulsada por el gobierno ni se espera que ocurra.

4.1.i Comunicaciones externas y mecanismo de quejas

4.1.i.i Comunicaciones externas

El plan de participación de los actores sociales del Proyecto de Ampliación incluye un programa de participación de los actores sociales externos. El objetivo de este programa es brindar a los actores sociales información oportuna, pertinente y accesible sobre el Proyecto de Ampliación, ofrecerles oportunidades para expresar sus opiniones y preocupaciones, y que LAP tenga en cuenta y responda a estas opiniones y preocupaciones.

4.1.i.ii Mecanismo de quejas para comunidades afectadas

LAP desarrolló su Procedimiento de Atención de Quejas o Reclamos que seguirá en vigencia durante el Proyecto de Ampliación. El mecanismo indica que LAP responde a las quejas en un plazo de 30 días hábiles de su recepción. Las quejas (orales, escritas o anónimas) pueden presentarse por teléfono, correo electrónico, en persona en la oficina de informes de LAP, en el módulo móvil de LAP o de su contratista, o en el sitio web de LAP. El mecanismo describe las funciones y responsabilidades para recibir y responder a las quejas, y también los procedimientos para recibir, registrar, revisar, gestionar, y resolver las quejas.

4.1.i.iii Disposiciones para abordar las quejas de los grupos vulnerables

El mecanismo de LAP para la atención de quejas de la comunidad puede recibir quejas de cualquier persona y es accesible para todas las personas, incluidos los grupos vulnerables..

4.1.j Informes a las comunidades afectadas

Además de los informes periódicos a las comunidades afectadas a través de las actividades descritas en el plan de participación de los actores sociales de LAP, en el sitio web de LAP hay una sección de noticias en la que se comparte información con el público. Este sitio web de noticias tiene una subsección específica sobre la ampliación del aeropuerto de Lima¹⁷. LAP también tiene perfiles en las redes sociales que utiliza para compartir información con el público sobre el Proyecto de Ampliación.

¹⁷ <https://www.lima-airport.com/esp/Paginas/Noticias-Listado.aspx?tema=4>.

4.2 Trabajo y Condiciones Laborales

Los requisitos laborales durante la fase de construcción estarán dirigidos directamente al progreso de la implementación del Proyecto de Ampliación y dependerán del cronograma de ejecución, de la disponibilidad del personal y de las condiciones técnicas específicas. Se estima que en el pico del Proyecto de Ampliación habrá entre 2800 y 3800 trabajadores.

Durante la fase de construcción, se requerirá mano de obra calificada y no calificada. Se espera que no menos del 10% de la mano de obra no calificada provenga de la zona de influencia directa. En el caso de la mano de obra calificada, el contratista deberá priorizar la contratación de personal que viva en la zona de influencia directa del Proyecto.

4.2.a Condiciones de trabajo y administración de las relaciones laborales

4.2.a.i Políticas y procedimientos de recursos humanos

LAP cuenta con su Reglamento Interno de Trabajo aprobado en 2014 por el Gobierno Regional del Callao. El reglamento incluye artículos sobre: i) obligaciones y poderes del empleador; ii) admisión de trabajadores y empleo continuo; iii) derechos y obligaciones de los trabajadores; iv) prohibiciones; v) cronogramas y horarios de trabajo; vi) llegadas tarde; vii) ausencias; viii) horas extra; ix) permisos y licencias; x) licencias con goce de sueldo; xi) vacaciones; xii) remuneraciones y beneficios; xiii) evaluaciones del personal; xiv) salud y seguridad en el trabajo; xv) seguros de trabajo; xvi) recompensas y sanciones laborales; xvii) rescisiones; xviii) bienestar social; xix) datos personales; xx) protección y prevención del VIH y del SIDA; xxi) acoso sexual; y xxii) ejercicio de los derechos laborales colectivos.

LAP tiene una Política independiente de Sensibilización, Prevención y Sanción del Hostigamiento Sexual, una Política independiente de Inclusión y Diversidad y el Código de Conducta de Lima Airport Partners S.R.L. que se aplica a la Empresa, sus contratistas y sus proveedores.

4.2.a.ii Condiciones laborales y términos de empleo

El reglamento interno de trabajo de LAP estipula que los trabajadores deben recibir copias de sus contratos laborales y que estos contratos deben incluir la siguiente información: i) duración; ii) puesto de trabajo; iii) fecha de inicio del trabajo; iv) remuneración; v) cronograma y horarios de trabajo; vi) calificaciones del puesto; y vii) cualquier condición especial. También determina que los trabajadores de la Empresa tienen derecho a comprender cuáles son su remuneración y sus beneficios.

4.2.a.iii Organizaciones laborales

LAP garantiza el libre ejercicio de los derechos colectivos de sus trabajadores, lo que incluye el derecho a formar sindicatos, negociar convenios colectivos de trabajo y hacer huelga, conforme a las limitaciones de la legislación peruana. También estipula que los trabajadores de la Empresa

tienen derecho a formar sindicatos, negociar convenios colectivos de trabajo y hacer huelga, según se reconoce en la Constitución del Perú.

Actualmente, LAP posee un convenio colectivo de trabajo con el Sindicato Único de Trabajadores Aeroportuarios de Lima Airport Partners (SUTRALAP). El convenio tiene fecha del 12 de junio de 2019 y cubre los años 2020 y 2021.

4.2.a.iv No discriminación e igualdad de oportunidades

El Reglamento Interno de Trabajo de LAP establece que la Empresa tiene la obligación de evitar toda forma de discriminación en el lugar de trabajo por motivos de sexo, raza, religión, opinión, idioma, orientación sexual, nacionalidad, clase social, color de piel, edad, actividades políticas y discapacidad. También establece que los trabajadores de la Empresa tienen derecho a no ser discriminados por cuestiones de sexo, raza, religión, opinión e idioma. Asimismo, indica que los trabajadores con enfermedades de transmisión sexual, específicamente VIH y SIDA, tienen derecho a recibir un tratamiento igualitario y confidencial.

Además, LAP posee una Política de Inclusión y Diversidad que: i) incluye disposiciones sobre la diversidad, la equidad laboral y la no discriminación; ii) incluye una sección sobre el uso de lenguaje inclusivo en comunicados orales y escritos de la Empresa, y también sobre el empleo de personas con diversidad de género en sus comunicaciones visuales; iii) describe la composición y las actividades del Comité de Diversidad e Inclusión de la Empresa; y iv) establece el compromiso de la Empresa para promover la inclusión y la diversidad entre sus contratistas.

4.2.a.v Reducción de la fuerza laboral

El Reglamento Interno de Trabajo de LAP establece que los contratos laborales deben estipular la duración del empleo. Este reglamento también incluye procedimientos para despedir trabajadores con una causa justificada. Los trabajadores solo pueden ser despedidos por causas reconocidas en la legislación peruana.

4.2.a.vi Mecanismo de atención de quejas

LAP tiene su Procedimiento de Atención de Quejas y Reclamos de Colaboradores. El mecanismo establece que los trabajadores deben primero presentar la queja a su supervisor inmediato o el gerente a cargo de su área. El gerente puede resolver la queja o bien derivarla al departamento de Recursos Humanos. La queja podrá presentarse oralmente o por escrito, pero su resolución debe quedar documentada por escrito. En caso de que el trabajador no quede satisfecho con el resultado de este proceso, podrá elevar la queja directamente a Recursos Humanos. Recursos Humanos debe responder a la queja en un plazo de 15 días hábiles. El trabajador debe responder al funcionario de cumplimiento dentro de los siete días en caso de que no esté satisfecho con el resultado. Las quejas quedan registradas y toda la documentación relacionada se guarda durante cinco años.

LAP desarrollará e implementará un mecanismo de atención de quejas específicamente para los colaboradores que trabajen en el Proyecto de Ampliación, incluyendo contratistas y subcontratistas.

4.2.b Protección de la fuerza laboral

4.2.b.i Trabajo infantil

El Reglamento Interno de Trabajo de LAP establece que la Empresa rechaza toda forma de trabajo infantil.

4.2.b.ii Trabajo forzoso

El Reglamento Interno de Trabajo de LAP establece que la Empresa rechaza toda forma de trabajo forzoso.

4.2.c Salud y seguridad en el trabajo

Como parte de su Sistema de Gestión, LAP tiene un Plan de Salud y Seguridad en el Trabajo para el Proyecto de Ampliación, el cual utiliza la norma ISO 45001:2018 como punto de referencia y apunta a establecer la gestión de las cuestiones de SST de modo de ofrecer condiciones laborales seguras que no provoquen lesiones ni enfermedades en el trabajo a los trabajadores que participen del Proyecto de Ampliación y establecer lineamientos generales para la gestión de la SST de conformidad con las reglamentaciones y los requisitos legales de LAP. Este plan es obligatorio para todo el personal de LAP y sus contratistas.

Como parte del cumplimiento legal de las cuestiones de SST (en función de los requisitos de la disposición DS 011-2019-MINTRA del Ministerio de Trabajo), el plan establece que: i) debe actualizarse de acuerdo con los cambios del Proyecto de Ampliación; ii) todos los trabajadores deben usar un equipo de protección personal (EPP) adecuado antes de ingresar a las instalaciones; iii) se debe brindar a una charla de seguridad y los visitantes deben recibir el EPP adecuado; iv) todos los empleados nuevos, independientemente de su puesto y de su tipo de admisión al programa, deberán recibir una inducción obligatoria sobre cuestiones ambientales y sociales y sobre SST impartida por el contratista; v) se deberán informar las políticas de LAP sobre cuestiones ambientales e impactos relacionados con las actividades del programa, la gestión de desechos sólidos y el plan de respuesta ante situaciones de emergencia; vi) el contratista debe implementar un programa de capacitación y concientización destinado a sus trabajadores, a fin de reforzar sus conocimientos respecto de la implementación de procedimientos de gestión ambiental y social aplicables a su actividades; y vii) toda la documentación relacionada con las reglamentaciones y programas de salud y seguridad en el trabajo, el plan de prevención de accidentes y el programa de análisis de riesgos en el trabajo deben estar disponibles en los frentes de trabajo y en las oficinas.

Asimismo, LAP cuenta con un plan para la vigilancia, la prevención y el control del COVID-19 en el lugar de trabajo basado en la resolución técnica del MINS¹⁸ y el MTC¹⁹ y aprobado por el Comité

¹⁸ El documento técnico "Lineamientos para la supervisión, la prevención y el control de la salud de los trabajadores en riesgo de exposición al COVID-19", contenido en la Resolución ministerial N.º 239-2020-MINSA, establece obligaciones para el retorno y la reincorporación al trabajo.

¹⁹ Resolución ministerial 257-2020-MTC, Anexo V: Protocolo de salud sectorial para la prevención del COVID-19 en la ejecución de tareas de infraestructura aeroportuaria.

de seguridad y salud ocupacional (COSSO), el cual es de cumplimiento obligatorio para todo el personal de LAP, sus contratistas, subcontratistas, proveedores y todo visitante al emplazamiento del Proyecto de Ampliación. Cada día antes de comenzar a trabajar, todos los trabajadores reciben una charla de refuerzo sobre salud y seguridad, y también el protocolo para la gestión del COVID-19.

En general, respecto de las medidas adoptadas para abordar la emergencia sanitaria generada por la pandemia del COVID-19, todas las personas que ingresan a las áreas del Proyecto de ampliación deben cumplir con el siguiente protocolo que establece: i) tomar la temperatura corporal al ingreso y salida de las oficinas o frentes de trabajo, y registrarla; ii) guardar distanciamiento, usar una máscara y antiparras, aplicar sanitizante de manos y desinfectar el calzado con agua clorada; iii) lavarse las manos con frecuencia; y iv) en caso de registrarse cualquier síntoma asociado con el COVID-19, aislar a la persona en un área destinada exclusivamente a tal fin.

4.2.d Disposiciones para personas con discapacidad

El Reglamento Interno de Trabajo de LAP establece que la Empresa no discrimina por razones de discapacidad. Asimismo, el aeropuerto de Lima cuenta con facilidades para las personas con discapacidades, como ser rampas y ascensores, baños accesibles y espacios de estacionamiento exclusivos.

4.2.e Trabajadores contratados por terceras partes

El Código de Conducta de LAP se aplica a sus contratistas. En él se establece que la Empresa no acepta ninguna forma de explotación de niños y adolescentes. Prohíbe el trabajo infantil tal como lo definen los convenios de la OIT y las leyes y reglamentaciones nacionales. También prohíbe toda forma de trabajo forzoso u obligatorio, así como de trabajo involuntario que viole los derechos humanos.

LAP cuenta con un procedimiento de Ingreso de Empresas Contratistas en el que se establece que los contratistas son responsables de cumplir con las normas ambientales y de salud y seguridad en el trabajo de LAP, de designar a un responsable de dicho cumplimiento y de informar a LAP de inmediato sobre cualquier accidente o incidente peligroso.

Además, LAP cuenta con un Plan de Gestión de Contratistas que aplica a todos los contratistas y subcontratistas del Proyecto de Ampliación. El plan incluye una sección sobre funciones y responsabilidades para los gerentes de LAP y los contratistas. En él se describen los requisitos de los contratistas antes de que puedan comenzar a trabajar en el Proyecto de Ampliación y al terminar su trabajo. Establece que los contratistas deben asignar personal responsable del desempeño del ambiental y de salud y seguridad (MASS), monitorear y gestionar su desempeño en materia MASS, e informar a LAP sobre éste.

LAP implementará auditorías del desempeño de MASS durante el Proyecto de Ampliación y elaborará planes de medidas correctivas para atender los incumplimientos identificados durante dichas auditorías.

4.2.f Cadena de abastecimiento

El Código de Conducta de LAP, aplicable a sus proveedores y contratistas: i) establece que la Empresa no acepta ninguna forma de explotación de niños y adolescentes; ii) prohíbe el trabajo infantil tal como lo definen los convenios de la OIT y las leyes y reglamentaciones nacionales; iii) determina específicamente que los proveedores no deben participar en ninguna forma de trabajo forzoso; iv) prohíbe toda forma de trabajo forzoso u obligatorio, así como de trabajo involuntario que viole los derechos humanos; y v) establece que los proveedores deben garantizar un entorno de trabajo seguro, saludable e higiénico y tomar medidas para evitar accidentes y efectos adversos sobre la salud que pudieran ocurrir como resultado de sus actividades.

LAP también tiene su Procedimiento de Registro y Evaluación de Proveedores que establece que los proveedores deben firmar una declaración jurada indicando que recibieron el Código de Conducta de LAP y que y cumplirán con sus disposiciones.

4.3 Eficiencia del Uso de los Recursos y Prevención de la Contaminación

4.3.a Eficiencia en el uso de recursos

4.3.a.i Gases de efecto invernadero

LAP tiene una Política para la Huella de Carbono que reafirma su compromiso para implementar las mejores prácticas operativas, promoviendo la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y el uso eficiente de la energía.

LAP realizó el cálculo de las emisiones de GEI para 2019, para el alcance 1 y el alcance 2 (todas las emisiones directas y las emisiones indirectas generadas por el consumo de electricidad de la empresa) y obtuvo un certificado basado en la norma ISO 14064-3:2006. Este cálculo tenía como objetivo obtener el Nivel 1 de la Acreditación de la Huella de Carbono en Aeropuertos (ACA), y también determinar sus principales actividades generadoras de emisiones de GEI y, en base a ello, implementar estrategias de reducción.

4.3.a.ii Consumo de agua

Los requerimientos de agua para la fase de construcción del proyecto serán abastecidos por: i) el actual proveedor de agua del AIJC; ii) dos pozos de agua subterránea debidamente habilitados; iii) cinco nuevos pozos de agua subterránea; iv) camiones cisterna de agua externos provistos por una empresa proveedora de servicios; y v) la red pública de suministro de agua gestionada por el Servicio de Agua Potable y Alcantarillado de Lima (SEDAPAL) para las zonas de fácil acceso.

Para la etapa de operación, las proyecciones de demanda de agua para la ampliación del AIJC indican un aumento de 2,4 veces la demanda actual. Según esta estimación, LAP obtuvo la disponibilidad de agua del acuífero para 15 nuevos pozos de agua subterránea. Con base en el estudio hidrogeológico, LAP determinará la cantidad de pozos necesarios para la expansión.

LAP obtuvo los permisos para la exploración y la construcción de estos nuevos pozos, pero no para el uso de agua. Esta autorización debe solicitarse a la Autoridad Nacional del Agua (ANA).

Como parte de la Estrategia de Gestión Ambiental de la MEIA, existe un Programa de Gestión de Recursos Hídricos, en el que se presentan medidas de optimización para cada fase del Proyecto de Ampliación, a saber: i) charlas de concientización sobre el uso eficiente del agua; ii) instalación de medidores para determinar y controlar el consumo dentro y fuera de la terminal; y iii) adaptación del programa de bombeo de agua y de mantenimiento de los equipos sanitarios para reducir las pérdidas de agua.

4.3.b Prevención de la polución

Como parte de la Estrategia de Gestión Ambiental de la MEIA, hay un Programa de Gestión de Efluentes que establece las medidas para controlar los efectos posibles sobre la calidad del agua superficial y subterránea. Este programa prevé lo siguiente: i) evitar y minimizar el impacto ambiental producido por las descargas de efluentes generados por la construcción y la operación del AIJC; y ii) definir actividades apropiadas para la manipulación, el transporte, el tratamiento y la eliminación final de los desechos de las aeronaves. Asimismo, para una gestión adecuada de los recursos hídricos, LAP llevará a cabo la coordinación correspondiente con la ANA para la eliminación de efluentes y, además, considerar las disposiciones establecidas en la legislación²⁰ y las reglamentaciones²¹ sanitarias.

Como parte de la Estrategia de Gestión Ambiental de la MEIA, está el Programa de Gestión de Ruidos y Emisiones Atmosféricas, en el que se toman medidas para evitar y minimizar el impacto ambiental generado por los materiales particulados y los gases de combustión emitidos por las actividades de construcción y operación de la ampliación del AIJC. No obstante, estas medidas no cubren la operación de las aeronaves y sus impactos sobre la calidad ambiental y la salud de las personas, tanto para los trabajadores del AIJC como para las comunidades vecinas.

La información presentada en la MEIA²² y en los informes de estudios complementarios de la calidad del aire y del ruido, muestra valores de MP_{10} y $MP_{2,5}$ y ruido, superiores a los establecidos en las normas nacionales y las Guías Generales sobre MASS del GBM. Además, el Estudio Acústico de las Operaciones Aéreas del AIJC (INERCO, 2018) concluye que los porcentajes de "ruidos muy molestos" e "interrupción del sueño" para el año 2041 (con las dos pistas de aterrizaje en operación) aumentarían un 24% y 10% (respectivamente), comparados con las marcas iniciales de 2015. Esto sumado a las molestias ocasionadas por los impactos acumulativos debidos a la ejecución de otros proyectos de infraestructura (principalmente, la Línea 2 y el Ramal 4 del metro de Lima, el puente Santa Rosa y la carretera de circunvalación periférica) representa un impacto social muy negativo. Sobre la base de estos escenarios futuros y de la presencia de impactos acumulativos, LAP realizará un nuevo modelado de ruido a partir de información real y precisa, provista de monitoreo, previo al inicio de operaciones.

²⁰ Resolución Jefatural N.° 030-2016-ANA, para la clasificación del cuerpo de agua costero marítimo del Perú; y también la Resolución Jefatural N.° 139-2014-ANA y N.° 203-2014-ANA.

²¹ Decreto Supremo N.° 004-2017-MINAM, publicado el 7 de junio de 2017, en el que se aprueban los Estándares de Calidad Ambiental para Agua del Perú.

²² Como se requiere en la elaboración del MEIA, la medición de estos parámetros ambientales de la línea base se realiza sin proyecto.

Si bien el ruido generado por el tráfico aéreo no es responsabilidad de LAP, se espera que la Empresa fomente la creación de espacios de diálogo técnico con el objeto de buscar estrategias de mitigación del ruido con las autoridades nacionales, especialmente con el Comité Técnico, que coincidan con el “enfoque equilibrado” promovido por la Organización Internacional de Aviación Civil (ICAO, por sus siglas en inglés).

4.3.b.i Residuos

LAP ha elaborado un Plan de Minimización y Gestión de Residuos Sólidos para el Proyecto de Ampliación, en cumplimiento con la Estrategia de Gestión Ambiental de la MEIA y las reglamentaciones sanitarias vigentes. Este plan incluye medidas de identificación, minimización, separación, almacenamiento, reutilización, recuperación y tratamiento de los desechos, y de recolección, transporte y eliminación final de residuos sólidos peligrosos y no peligrosos, ya sea esto realizado por la municipalidad o por una empresa que opere residuos sólidos autorizada por el MINAM. El plan también incluye todas las actividades y los servicios, y estipula que todos los contratos asociados a la construcción de la ampliación del AIJC deben ser implementados por todo el personal de LAP y por los contratistas y subcontratistas, permanentes y temporarios, y por los proveedores de servicios que realicen tareas dentro de las áreas de concesión del Proyecto de Ampliación.

4.3.b.ii Manejo de materiales peligrosos

El Plan de Minimización y Gestión de Residuos Sólidos de LAP para el Proyecto de Ampliación establece medidas para la gestión de residuos sólidos peligrosos, tales como trapos contaminados, vestigios de hidrocarburos y sustancias químicas, filtros de aceite, baterías, pinturas, solventes, desechos de la atención de primeros auxilios, y también residuos de la construcción y demolición que presentan características peligrosas según las reglamentaciones vigentes (tales como el asbesto, madera tratada, lámparas fluorescentes, entre otros) y residuos de equipos eléctricos y electrónicos. Además, en conformidad con el protocolo de salud sectorial aplicable a los Proyectos de Ampliación contenido en el Plan Nacional para Infraestructura para Competitividad, las máscaras y los guantes usados por el personal de la construcción y los desechos generados en la desinfección de ambientes, también se consideran residuos peligrosos.

4.3.b.iii Manejo y uso de pesticidas

Desde el comienzo, en el Proyecto de Ampliación no se han empleado herbicidas, pesticidas ni sustancias químicas similares (fertilizantes, deshojadores, etc.) para el control de la vegetación. En la actualidad, esta actividad se realiza manualmente con máquinas industriales para cortar el césped y no se utilizan herbicidas.

LAP cuenta con un programa de gestión integrada de plagas, cuyo objetivo es proveer entornos saludables y libres de plagas (roedores e insectos, peligrosos y dañinos para la salud humana), en congruencia con las reglamentaciones sanitarias aplicables y vigentes. Este programa solo emplea

productos químicos verificados y es ejecutado por una empresa de servicios profesionales, debidamente habilitada y autorizada por la autoridad sanitaria.

4.4 Salud y seguridad de la comunidad

4.4.a Salud y seguridad de la comunidad

A fin de mitigar los efectos sobre el tránsito vehicular durante la construcción del Proyecto de Ampliación debido al transporte de cargas y de personal, LAP ha elaborado su Plan de Tráfico Vehicular durante la Construcción. Este plan presenta los resultados de una evaluación del tránsito en la que se analiza el tránsito vehicular y peatonal, e incluye planes de mitigación para el tránsito externo e interno, así como procedimientos para el tránsito interno. Si bien el plan declara que no se espera que las actividades de construcción del Proyecto de Ampliación tengan un impacto significativo en el tránsito, se incluyen medidas para mitigar el tránsito vehicular y peatonal. El primero incluye lo siguiente: i) señales de seguridad en lugares estratégicos; ii) minimización de las restricciones u obstrucciones del tránsito; iii) uso de desvíos para asegurar que no se interrumpirá el tránsito en el caso de cerrar carriles; y iv) cruces vehiculares para sortear pozos abiertos en las rutas. Las medidas de mitigación del tránsito peatonal incluyen: i) señales indicadoras de desvíos temporales; ii) la no interrupción del tránsito peatonal; y iii) cruces de madera o acero para sortear pozos abiertos en pasos peatonales.

Sin embargo, en este momento no hay estrategias específicas para minimizar o mitigar los impactos ambientales y sociales provocados por el aumento del tránsito vehicular durante la operación del AIJC. Según las percepciones de los actores sociales (comunicadas en los diferentes eventos de consulta), este impacto representa una de sus mayores preocupaciones, no solo debido a la congestión vial y a la menor seguridad vial, sino también por el deterioro de la calidad ambiental y el aumento de las emisiones de ruido, partículas y gases de combustión.

Si bien el tránsito que se genere durante la operación del AIJC no es responsabilidad de LAP, se espera que la Empresa coordine con las municipalidades del Callao y Lima estrategias para mejorar el tránsito hacia y desde el aeropuerto.

4.4.a.i Diseño y seguridad de infraestructura y equipos

LAP cumple con los requisitos técnicos para las operaciones del aeropuerto y el desarrollo de su infraestructura, aplicando las reglamentaciones de la Organización Internacional de Aviación Civil, específicamente la Sección 2AA del Manual de diseño aeroportuario: rescate y prevención de incendios. También de conformidad con la Norma técnica A. 130: Requisitos de seguridad de las reglamentaciones de construcción nacionales²³, los diseños de los sistemas de protección contra incendios y de la vida (L&FS, por sus siglas en inglés) cumplirán con las normas internacionales de la Asociación Nacional de Protección contra Incendios (NFPA, por sus siglas en inglés).

Sin embargo, después de la construcción pero antes de la fase operativa, un profesional acreditado y calificado en temas de protección contra incendios y de la vida inspeccionará todas las

²³ D. S. N.° 011-2006-HOUSING

instalaciones nuevas del Proyecto de Ampliación y emitirá un certificado en el que se indique que las edificaciones e instalaciones del Proyecto de Ampliación se construyeron según el diseño aprobado previamente del sistema de protección contra incendios y de la vida, y que todos los dispositivos para tal fin fueron instalados según diseño y probados tal como indican los requerimientos internacionales.

4.4.a.ii Gestión y seguridad de materiales peligrosos

LAP no transporta materiales peligrosos para la construcción y la operación del Proyecto de Ampliación.

4.4.a.iii Servicios que prestan los ecosistemas

La MEIA del Proyecto de Ampliación identifica dos servicios ecosistémicos de aprovisionamiento (recursos biológicos y función ecológica), tres servicios ecosistémicos reguladores (regulación de la erosión, regulación del agua, y reservorio y purificación del agua) y un servicio ecosistémico cultural (calidad del paisaje) asociados con el humedal artificial que se ha desarrollado recientemente en la propiedad donde se halla el aeropuerto. La MEIA también indica que esta área sufre una alta contaminación debido a que está ubicada en un hábitat urbano; por lo tanto, el Proyecto de Ampliación no producirá una modificación sustancial de los servicios que prestan los ecosistemas a la comunidad.

4.4.a.iv Exposición de la comunidad a enfermedades

El único impacto en la salud de la comunidad identificado en la MEIA del Proyecto de Ampliación es un potencial efecto moderado en su salud auditiva debido al ruido producido por el aumento de tránsito vehicular y aéreo. La MEIA incluye el Plan de Vigilancia Ambiental que exige el seguimiento trimestral del ruido en diez estaciones y en de manera continua en 14 estaciones para monitorear los niveles de ruido de las operaciones dentro del área de concesión²⁴.

A diferencia de lo anterior, dado el número de trabajadores necesarios en cada uno de los frentes de trabajo y que la mayoría de ellos vendrán directamente del área metropolitana de Lima (y por ello no necesitará alojamiento específico del Proyecto), no se espera que el Proyecto de Ampliación constituya una fuente de enfermedades para la comunidad.

4.4.a.v Preparación y respuesta a emergencias

El plan de respuesta ante emergencias de LAP incluye procedimientos para comunicarse con las comunidades vecinas antes, durante y después de las emergencias.

²⁴ De acuerdo con el ITS aprobado por el estado peruano (SENACE: Resolución Directoral No. 00003-2021-SENACE-PE / DEIN) en enero de 2021, se optimizó el sistema de monitoreo de ruido ambiental, resultando en un requerimiento de 5 estaciones por cada pista, lo que hace un total de 10 estaciones de monitoreo.

4.4.b Personal de seguridad

LAP tiene su Plan General de Seguridad del Proyecto Ampliación del AIJCH en el que se describen los siguientes aspectos: i) las medidas, incluso las barreras humanas, vigilancia electrónica, barreras físicas, protocolos de seguridad e investigaciones que deben implementarse; ii) los procedimientos para responder ante amenazas de nivel bajo, medio, alto e inmediato; y iii) las funciones y responsabilidades de la policía nacional y de las compañías de seguridad privadas. También contiene la obligación de estas últimas de cumplir con las normas internacionales sobre derechos humanos y el uso de la fuerza, describe los procedimientos de comunicación de incidentes de seguridad, incluye un registro de simulaciones de incidentes de seguridad realizadas en el aeropuerto y presenta los indicadores de desempeño de la seguridad del aeropuerto.

Respecto de la seguridad en el aeropuerto, LAP tiene un acuerdo con la Policía Nacional del Perú (PNP), que estipula que la obligación de la PNP es capacitar a su personal en temas de derechos humanos y que tanto LAP como la PNP actuarán respetando las normas internacionales aplicables en materia de derechos humanos.

4.5 Adquisición de Tierras y Reasentamiento Involuntario

La ampliación del Aeropuerto de Lima requirió la adquisición y liberación de aproximadamente 676 hectáreas de tierra que estaban ocupadas por viviendas familiares, empresas y campos de agricultura. La Ley N.º 27329, promulgada en el año 2000, declara la expropiación de estas propiedades como una necesidad pública y habilita al antiguo Ministerio de Transporte, Comunicaciones, Vivienda y Construcción (ahora MTC) a implementar su Plan de Compensación y Reasentamiento Involuntario (PACRI) para adquirir y liberar la tierra para la ampliación del aeropuerto.

El PACRI se elaboró para cumplir con las políticas operativas del Banco Mundial y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En el año 2000 se formó una Comisión de Alto Nivel para la Expropiación (CANETA) que funcionó hasta 2010 para elaborar archivos e iniciar el proceso de expropiación. En 2010, el Organismo de Formalización de la Propiedad Informal (COFOPRI) condujo un censo del área requerida para el Proyecto, que estableció como fecha de corte el 2 de septiembre de 2010. El proceso de expropiación comenzó en 2012 después de la aprobación del PACRI. El COFOPRI identificó un total de 759 propiedades en la zona y 707 beneficiarios. De estos, 196 fueron beneficiarios de un programa de reasentamiento, 110 de un programa de reasentamiento con adquisición de vivienda y 401 de un programa de compensación asistida. El PACRI también incluyó un programa de apoyo a la generación de ingresos.

En 2019, LAP realizó una auditoría y preparó un informe en el que documentó el proceso de adquisición de tierras y reasentamiento. El informe concluye que: i) el proceso se basó en los datos del censo, ii) el proceso cumplió con las leyes nacionales y respondió a las políticas operativas del Banco Mundial y del BID (es decir, mejoró la situación de los poseedores de tierras afectados), iii) el PACRI se implementó debidamente, iv) los beneficiarios del PACRI pudieron elegir entre los tres programas antes mencionados, v) la compensación dependió de las condiciones familiares, vi) los poseedores de terrenos afectados recibieron información adecuada durante las distintas etapas del proceso, vii) el PACRI compensó a todos los poseedores de terrenos, independientemente de si eran

sus propietarios u ocupantes, viii) el proceso incluyó la restauración de los medios de subsistencia, ix) se instaló una oficina de reasentamiento en la zona, x) se dispuso de un programa de alquiler temporario para los poseedores de terrenos mientras esperaban que sus nuevos hogares estuvieran listos, y xi) el programa de compensación asistida mejoró la calidad de vida de las familias reubicadas debido a que les brindaron acceso a servicios y a que se reubicaron en un lugar mejor. El informe también incluye las siguientes recomendaciones para el gobierno peruano: i) implementar un programa para monitorear los procesos de verificación de registros y registración de transferencias, ii) realizar una evaluación de las condiciones estructurales de las casas en Santa Rosa²⁵ e iii) incluir a los poseedores de terrenos reubicados en Santa Rosa en programas estatales para el desarrollo de pequeños negocios. La única recomendación para LAP fue que debían entregar el informe al MTC.

4.6 Conservación de la biodiversidad y gestión sostenible de los recursos naturales vivos

4.6.a Requisitos generales

La zona de influencia del Proyecto de Ampliación está fuera de toda área natural protegida (ANP) y de zonas de amortiguamiento (ZA) de acuerdo con el Servicio Nacional de Áreas Naturales Protegidas (SERNANP).

El diseño del Proyecto de Ampliación se hizo buscando evitar o minimizar los impactos sobre la biodiversidad o los recursos naturales vivos. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados, no fue posible hacerlo en su totalidad.

4.6.b Protección y conservación de la biodiversidad

La MEIA identificó cinco unidades de vegetación: i) planicies y laderas desérticas; ii) vegetación asociada con áreas cultivadas; iii) vegetación en parques y jardines; iv) humedales; y v) vegetación ribereña. De las últimas, se destacan los humedales por cuanto, según la Ley General Ambiental (Ley 29895), constituyen un ecosistema frágil a pesar de presentar un alto nivel de fragmentación debido a la presencia de áreas urbanas linderas y a una capacidad de adaptación limitada.

Dado que no pudo evitarse afectar los humedales, la MEIA, como parte de las Estrategias de Gestión Ambiental, incluye un Plan de Compensación Ambiental que incluye la restauración de algunos humedales en el Área de Conservación Regional Humedales de Ventanilla para ayudar a compensar la pérdida de los humedales tomados por el Proyecto de Ampliación. Este plan contempla la restauración de 66,04 ha para compensar la pérdida de 44,03 ha de hábitat, y también acciones para gestionar y desarrollar especies locales y para aumentar el nivel general de calidad del ecosistema.

LAP deberá ejecutar y monitorear la compensación hasta alcanzar una pérdida neta nula o una ganancia neta positiva en la biodiversidad. Por lo tanto, LAP deberá presentar informes de seguimiento de la biodiversidad para la compensación y deberá incluir métricas para determinar la variación neta.

²⁵ Terrenos provistos por CORPAC S.A. y recientemente renombrados como Urbanización San Agustín. El terreno está ubicado en el distrito de San Martín de Porres.

4.6.c Gestión de servicios ecosistémicos

Como ya se mencionó, la MEIA del Proyecto de Ampliación identifica dos servicios ecosistémicos de aprovisionamiento (recursos biológicos y función ecológica), tres servicios ecosistémicos reguladores (regulación de la erosión, regulación del agua y reservorio, y purificación del agua) y un servicio ecosistémico cultural (calidad del paisaje) asociados con el humedal artificial que sea ha desarrollado recientemente en la propiedad donde se realizan las tareas de ampliación del aeropuerto. La MEIA también observa que dicho humedal posee variaciones estacionales, cambia de tamaño como resultado de acciones antrópicas y presenta un nivel de contaminación elevado debido a su ubicación en un hábitat urbano. Por lo tanto, se determina que no es sustancial la influencia del Proyecto en este servicio ecosistémico. Sin embargo, los impactos consiguientes serán compensados mediante la creación de un proceso de compensación, como ya se describió.

4.6.d Gestión sostenible de recursos naturales vivos

El Proyecto de Ampliación no implicará la producción primaria de recursos naturales vivos.

4.6.d.i Cadena de abastecimiento

LAP verifica que todo elemento o material de origen local se haya extraído o manufacturado de acuerdo con la legislación peruana sobre protección de la biodiversidad. No obstante, debido a la dificultad que ello presenta, no lo hace para los elementos o materiales producidos fuera del país.

4.7 Pueblos Indígenas

El Proyecto de Ampliación no se encuentra ubicado cerca de ninguna comunidad indígena y no se espera que impacte en ningún pueblo indígena.

4.8 Patrimonio cultural

No se han identificado sitios arqueológicos, estructuras históricas ni sitios de patrimonio cultural dentro del área de concesión del Proyecto de Ampliación. Sin embargo, la Empresa obtuvo un Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA) del Ministerio de Cultura²⁶ que indica que no hay recursos arqueológicos dentro del área de concesión del Proyecto de Ampliación. Asimismo, para cumplir con las reglamentaciones peruanas, LAP desarrolló su Plan de Monitoreo Arqueológico (PMA) aprobado por el Ministerio de Cultura²⁷ antes de realizar actividades de construcción que perturban el suelo.

4.8.a Procedimientos en caso de hallazgos fortuitos

Este PMA incluye un procedimiento para hallazgos fortuitos que será activado en el caso de un descubrimiento imprevisto de recursos arqueológicos durante las actividades que perturban el suelo.

²⁶ CIRA No. 98-0086

²⁴ Resolución Directoral N.º 26-2019/DDC CALLAO/MC

5. Acceso local a la documentación del proyecto

La documentación relacionada con el Proyecto de Ampliación se encuentra disponible en el siguiente enlace: <https://www.lima-airport.com/esp/lap-negocios-y-proyectos/ampliacion-del-aeropuerto/ampliacion-del-aeropuerto> y <https://www.lima-airport.com/esp/lap-negocios-y-proyectos/acerca-de-lap/sostenibilidad>.