

TEXTO ACTUALIZADO ¹ POR OSITRAN

ANEXOS

¹ Los cambios aprobados con relación al texto original del contrato de concesión, están resaltados en **color amarillo** (Addendum 1) **y turquesa** (Addendum 2), según sea el caso.

INDICE

Anexo 1 – Descripción general de los aeropuertos del Primer Grupo.....	115
Apéndice 1: Planos de ubicación	
Apéndice 2: Planos perimétricos	
Apéndice 3: Planos de distribución	
Anexo 2 – Áreas de la concesión.....	274
Apéndice 1: Planos de las áreas a ser entregadas en concesión	
Anexo 3 – Bienes muebles e inmuebles de la concesión.....	285
Apéndice 1: Bienes inmuebles cuyo aprovechamiento económico será entregado en concesión	
Apéndice 2: Bienes muebles cuyo aprovechamiento económico será entregado en concesión	
Anexo 4 – Entidades Públicas.....	289
Anexo 5 – Operaciones que se llevan a cabo en los aeropuertos.....	293
Apéndice 1: Servicio de Protocolo	
Anexo 6 – Plan de Adecuación a la Normatividad Vigente.....	302
Apéndice 1: Lineamientos para la elaboración del Manual de Aeródromo	
Anexo 7 – Esquema de Tarifas y de Cargo de Acceso.....	315
Anexo 8 – Requisitos Técnicos Mínimos.....	322
Apéndice 1: Instalaciones mínimas requeridas por aeropuerto	
Apéndice 2: Descripción de las Tareas de Mantenimiento	
Anexo 9 – Tabla de Penalidades	335
Anexo 10 – Interrelación con CORPAC S.A.....	340
Apéndice 1: Planos de las áreas que se entregarán en uso a CORPAC S.A.	
Apéndice 2: Planos de las áreas de los equipamientos y redes de cableado requeridos por CORPAC S.A. para la operación de los servicios de aeronavegación	
Anexo 11– Fuerzas Armadas y Policiales.....	351
Anexo 12– Lineamientos para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental...	355
Anexo 13– Relación de Contratos Vigentes.....	358
Anexo 14– Personal al 10 de septiembre de 2004.....	359
Anexo 15– Propuesta Técnica.....	360
Anexo 16– Propuesta Económica.....	361
Anexo 17– Esquema de pago del cofinanciamiento.....	362
Anexo 18– Procedimiento de Aceptación de Obra.....	388
Anexo 19– Modelo de la Carta Fianza de Fiel Cumplimiento del Contrato de Concesión.....	394
Anexo 20– Testimonio de la Sociedad Concesionaria.....	396
Anexo 21– Lugar de Origen de los Accionistas de la Sociedad Concesionaria.....	397
Anexo 22– Porcentaje de Participación de los accionistas en la Sociedad Concesionaria.....	398
Anexo 23– Contrato de Asesoría.....	399

Anexo 24– Personal Clave.....	400
Anexo 25– Inversiones Obligatorias.....	403
Apéndice 1: Lista de Equipamiento Mínimo Requerido	
Anexo 26– Lineamientos para la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo.....	425
Anexo 27– Reglamento para Ejecución y Contratación de las Obras, Actividad de Mantenimiento Periódico, Equipamiento y Servicios y Consultorías.....	429
Apéndice 1: Lista Lineamientos Mínimos para la Elaboración de los Expedientes Técnicos	
Anexo 28– Modelo de Declaración del Acreedor Permitido.....	448
Anexo 29– Términos de Referencia del Asesor Aeroportuario.....	450
Anexo 30– Actas de Trabajo suscritas con los Gobiernos Regionales.....	455

Anexo 1

Descripción general de los aeropuertos del Primer Grupo

AEROPUERTO DE ANTA-HUARAZ

1. Ubicación

El Aeropuerto Comandante FAP “Germán Arias Graziani” se encuentra ubicado al norte de la ciudad de Huaraz, en el Distrito Anta, Provincia de Carhuaz, Departamento de Ancash.

2. Linderos y medidas perimétricas

– Por el Norte: Tramos (X-Y, Y-Z, Z-A1, A1-B1)

Con una línea quebrada de 4 Tramos desde el vértice “X” hasta el Vértice “B1”, colindante con Terrenos de Propiedad de Terceros.

- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°967,476.0969, E=214,259.6924, se continua en línea recta con una distancia de 40.30 m. hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=8°967,485.7083, E=214,298.8294.
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°967,485.7083, E=214,298.8294, se continua en línea recta con una distancia de 7.10 m. hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=8°967,492.6129, E=214,300.4837.
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°967,492.6129, E=214,300.4837, se continua en línea recta con una distancia de 14.32 m. hasta encontrar el vértice “A1” de coordenadas UTM N=8°967,505.2056, E=214,307.3090.
- Partiendo del vértice “A1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°967,505.2056, E=214,307.3090, se continua en línea recta con una distancia de 133.22 m. hasta encontrar el vértice “B1” de coordenadas UTM N=8°967,547.1094, E=214,433.7687.

– Por el Este: Tramos (B1-C1, C1-D1, D1-E1)

Con una Línea quebrada de 3 Tramos desde el vértice “B1” hasta el Vértice “E1”, colindante con Terrenos de Propiedad de Terceros.

- Partiendo del vértice “B1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°967,547.1094, E=214,433.7687, se continua en línea recta con una distancia de 3,709.38 m. hasta encontrar el vértice “C1” de coordenadas UTM N=8°964,026.0045, E=215,600.5249.
- Partiendo del vértice “C1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°964,026.0045, E=215,600.5249, se continua en línea recta con una distancia de 79.79 m. hasta encontrar el vértice “D1” de coordenadas UTM N=8°963,950.4420, E=215,626.1570.
- Partiendo del vértice “D1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°963,950.4420, E=215,626.1570, se continua en línea recta con una distancia de 191.55 m. hasta encontrar el vértice “E1” de coordenadas UTM N=8°963,766.3279, E=215,679.0102.

– **Por el Sur: Tramo (E1-A)**

Con una línea recta de un Tramo desde el vértice “E1” hasta el Vértice “A”, colindante con Camino a Pariahuanca.

- Partiendo del vértice “E1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°963,766.3279, E=215,679.0102, se continua en línea recta con una distancia de 227.50 m. hasta encontrar el vértice “A” de coordenadas UTM N=8°963,696.9402, E=215,462.3549.

– **Por el Oeste: Tramos (A-B, B-C, C-D, D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K-L, L-M, M-N, N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U, U-V, V-W, W-X)**

Con una línea quebrada de 23 Tramos desde el vértice “A” hasta el Vértice “X”, colindante con Terrenos de Propiedad de Terceros.

- Partiendo del vértice “A” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°963,696.9402, E=215,462.3549, se continua en línea recta con una distancia de 269.14 m. hasta encontrar el vértice “B” de coordenadas UTM N=8°963,955.7395, E=215,388.4753.
- Partiendo del vértice “B” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°963,955.7395, E=215,388.4753, se continua en línea recta con una distancia de 10.09 m. hasta encontrar el vértice “C” de coordenadas UTM N=8°963,952.5643, E=215,378.8931.
- Partiendo del vértice “C” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°963,952.5643, E=215,378.8931, se continua en línea recta con una distancia de 1656.30 m. hasta encontrar el vértice “D” de coordenadas UTM N=8°965,525.9291, E=214,861.3419.
- Partiendo del vértice “D” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,525.9291, E=214,861.3419, se continua en línea recta con una distancia de 12.03 m. hasta encontrar el vértice “E” de coordenadas UTM N=8°965,522.1327, E=214,849.9286.
- Partiendo del vértice “E” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,522.1327, E=214,849.9286, se continua en línea recta con una distancia de 69.00 m. hasta encontrar el vértice “F” de coordenadas UTM N=8°965,587.6604, E=214,828.3155.
- Partiendo del vértice “F” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,587.6604, E=214,828.3155, se continua en línea recta con una distancia de 8.19 m. hasta encontrar el vértice “G” de coordenadas UTM N=8°965,585.0945, E=214,820.5359.
- Partiendo del vértice “G” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,585.0945, E=214,820.5359, se continua en línea recta con una distancia de 177.56 m. hasta encontrar el vértice “H” de coordenadas UTM N=8°965,753.6413, E=214,764.6862.
- Partiendo del vértice “H” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,753.6413, E=214,764.6862, se continua en línea recta con una distancia de 43.53 m. hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=8°965,794.9623, E=214,750.9940.

- Partiendo del vértice “I” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,794.9623, E=214,750.9940, se continua en línea recta con una distancia de 6.87 m. hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=8°965,792.7931, E=214,744.4764.
- Partiendo del vértice “J” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,792.7931, E=214,744.4764, se continua en línea recta con una distancia de 21.78 m. hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=8°965,813.4346, E=214,737.5273.
- Partiendo del vértice “K” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,813.4346, E=214,737.5273, se continua en línea recta con una distancia de 13.38 m. hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=8°965,809.4348, E=214,724.7587.
- Partiendo del vértice “L” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,809.4348, E=214,724.7587, se continua en línea recta con una distancia de 13.28 m. hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=8°965,822.0212, E=214,720.5214.
- Partiendo del vértice “M” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,822.0212, E=214,720.5214, se continua en línea recta con una distancia de 13.59 m. hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=8°965,826.0844, E=214,733.4923.
- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°965,826.0844, E=214,733.4923, se continua en línea recta con una distancia de 199.43 m. hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=8°966,015.2950, E=214,670.4763.
- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°966,015.2950, E=214,670.4763, se continua en línea recta con una distancia de 32.31 m. hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=8°966,005.0441, E=214,639.8328.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°966,005.0441, E=214,639.8328, se continua en línea recta con una distancia de 28.66 m. hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=8°966,031.6933, E=214,629.2737.
- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°966,031.6933, E=214,629.2737, se continua en línea recta con una distancia de 31.16 m. hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=8°966,041.5777, E=214,658.8220.
- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°966,041.5777, E=214,658.8220, se continua en línea recta con una distancia de 37.50 m. hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=8°966,077.1497, E=214,646.9410.
- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°966,077.1497, E=214,646.9410, se continua en línea recta con una distancia de 10.01 m. hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=8°966,080.3262, E=214,656.4355.

- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°966,080.3262, E=214,656.4355, se continua en línea recta con una distancia de 144.87 m. hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=8°966,217.8466, E=214,610.8667.
 - Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°966,217.8466, E=214,610.8667, se continua en línea recta con una distancia de 1132.32 m. hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=8°967,292.6907, E=214,254.7055.
 - Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°967,292.6907, E=214,254.7055, se continua en línea recta con una distancia de 103.01 m. hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=8°967,395.5983, E=214,259.3591.
 - Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM PSAD 56 N=8°967,395.5983, E=214,259.3591, se continua en línea recta con una distancia de 80.50 m. hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=8°967,476.0969, E=214,259.6924, cerrando en este punto el polígono perimétrico.
- El área a concesionar es de 954,010.93 y el perímetro es de 8,517.69 m.

3. Descripción de las instalaciones

Ver Apéndice 3 del presente anexo (Planos de Distribución).

– Terminal de Pasajeros

Edificio de un piso conformado por los siguientes ambientes: Ingreso, Hall Mostradores, Hall Público, Entrega de Equipajes, Llegada Pasajeros de Rampa, Salida Pasajeros a Estacionamiento, SSHH Hombres, Cafetería, Cocina, SSHH Mujeres, Baño, Oficina administrativa, Jefatura Aeropuerto, Oficina Administrativa, Salida Equipaje a Rampa y Terraza.

Con las siguientes características constructivas:

Estructura aporticada de concreto armado, techos de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de terrazo, puertas de madera, mamparas y ventanas de aluminio, tarrajeo frotachado en muros y cielo raso, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	577.44 m ²
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Bueno

– Torre de Control

Edificación de 4 pisos conformada por los siguientes ambientes:

- Primer piso: Planeamiento de vuelo y escalera

- Segundo piso: Encargado de operaciones y Escalera.
- Tercer piso: Sala de Equipo de Comunicaciones, Baño y Escalera.
- Cuarto piso: Torre Control

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base elementos de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida a asentada con mortero cemento-arena, techos de losas aligeradas de concreto armado, escaleras de concreto armado, pisos de loseta y cemento pulido, puertas de madera, ventanas de aluminio, tarrajeo frotachado y pintura en muros, baños con piso de loseta vinílica y zócalos de mayólica blanca, aparatos sanitarios blancos, instalaciones eléctricas y sanitarias empotradas. La cabina de control presenta estructura de concreto armado, piso de tapizón, ventanas de aluminio con vidrio polarizado, enchapes de madera en alféizar y panel acústico en falso cielo.

Área construida	91.10 m ²
Primer piso	25.80 m ²
Segundo piso	25.80 m ²
Tercer piso	25.80 m ²
Cuarto piso	13.70 m ²
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Bueno

– Módulo de viviendas para empleados

Edificación de un piso, constituido de tres viviendas con la siguiente distribución de ambientes siguiente:

- Vivienda 1 y 2: Sala, Comedor, Cocina, 2 Dormitorios, S.H., Patio
- Vivienda 3: Sala, Comedor, Cocina, 3 Dormitorios, Baño y Comedor Diario

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida, asentada con mortero cemento-arena, techos con viguetas de madera con cobertura de teja andina y falso cielo raso, pisos de cemento pulido, puertas de madera, ventanas de fierro, muros tarrajeados y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	303.57 m ²
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Regular

– Caseta Sala de Motores

Edificación de un piso y un solo ambiente llamado sala de motores.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de eternit, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, muros tarrajeados y pintados, con instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	24.75 m2
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Regular

– Case de equipos NDB

Construcción de un piso con un solo ambiente denominado Sala de Equipos NDB.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, muros tarrajeados y pintados interiormente, carpintería de fierro, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	38.25 m2
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Buena

Depósito de combustible

Construcción de un piso, con un solo ambiente llamado Depósito de Combustible

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de eternit, muros de albañilería de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, carpintería de madera, muros tarrajeados internamente, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	26.65 m2
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Regular

– Cuartel SEI

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: Cochera SEI y Oficina SEI.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero, cemento y arena, techo, con viguetas metálicas y cobertura de calamina, piso de cemento, carpintería de madera en puertas y ventanas, con instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	122.21 m2
-----------------	-----------

Antigüedad de la construcción	1 año	
Estado de conservación		Muy Buena
– Poza de Asfalto		
Construcción de un piso, de un solo ambiente llamado poza de asfalto.		
Con las características constructivas siguientes:		
Muros de concreto ciclópeo, techo con tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, tarrajeo frotachado de muros, pisos de cemento, sin instalaciones.		
Área construida		56.24 m ²
Antigüedad de la construcción		6 años
Estado de conservación		Buena
– Otras construcciones e instalaciones		
a) Pista de aterrizaje		
Longitud:		3,050 m
Ancho:		30 m
Elevación:		2,750.60 m (9,022 pies)
Superficie de Rodadura:		Pavimento Flexible
PCN:		19 F/B/Y/U
Estado de Conservación:		Regular
b) Plataforma de Aviones		
Dimensiones:		200 m x 75 m
Superficie de Rodadura:		Pavimento Flexible
Estado de Conservación:		Regular
c) Calle de acceso		
Dimensiones:		22 m x 60 m
Superficie de Rodadura:		Pavimento Flexible
Estado de Conservación:		Regular
Pista de acceso al Terminal de Pasajeros:		concreto
d) Ayudas luminosas para la aeronavegación		
e) Cerco perimétrico provisional de postes de concreto y alambrado, así como de malla metálica		
f) Sistemas de drenaje		
Playa de Estacionamiento de vehículos		
Dimensiones:		50 m x 55 m
Superficie de Rodadura:		Concreto
Estado de Conservación:		Buena

4. Información Aeronáutica

AEROPUERTO ANTA HUARAZ	
INDICADOR DE LUGAR	SPHZ - ANTA HUASCARAN
NOMBRE DEL AERÓDROMO	COMANDANTE FAP GERMAN ARIAS GRAZIANI
COORDENADAS ARP	09°20'51"S – 077°35'54"W

DISTANCIA A LA CIUDAD	28 KM N
ELEVACIÓN FT	9022 FT
TEMPERATURA	24.2° C
NR	16
RWY	34
ADMINISTRACION	CORPAC S.A.
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	
ADMINISTRACION DEL AD	1300 - 2100 y O/R
ATS	1301 - 2100 y O/R
CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA	
DESIGNADOR DE PISTA	NR 16
	RWY 34
DIMENSIONES RWY	(16) RWY 3050 x 30 FRANJA 3050 x 80
	(34) RWY 3050 x 30 FRANJA 3050 x 80
PENDIENTE	1.40%
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 19/F/B/Y/T
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	EXTINCION DE INCENDIOS: CAT 3
EQUIPOS Y VEHICULOS DE SALVAMENTO	DODGE
	MERCEDES BENZ
HORAS DE OPERACIÓN	1300-2100 y O/R
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	PCN 19/F/B/Y/T
DIMENSIONES	200.00 x 75.00
DATOS SOBRE CALLE DE ACCESO	
DIMENSIONES	22 M x 60 M
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	PCN 19/F/B/Y/T
COMUNICACIONES	
COMUNICACIÓN ATS	FIS,AFIS
DISTINTIVO DE LLAMADAS	ANTA RADIO
FRECUENCIA	126.9 MHZ
	118.3 MHZ
HORAS DE SERVICIO	*1300 - 2100 Y O/R
RADIOAYUDAS	
RADIOAYUDAS	NDB
ID	ATA
FRECUENCIA	415 KHZ
HORAS DE OPERACIÓN	1300-2100
COORDENADAS	09°21'02.4"S – 077°35'52.7"W
OBSERVACIONES	
COMENTARIO	SOLAMENTE INFORMACION DE VUELO. SOLO OPERACIONES DIURNAS Y EN CONDICIONES VISUALES
OBSERVACIONES	*CLSD SUN
AERONAVE CRITICA	HERCULES L-100-30

AEROPUERTO DE CAJAMARCA

1. Ubicación

El Aeropuerto "Mayor Gral. FAP Armando Revoredo Iglesias" se encuentra ubicado al noreste de la ciudad de Cajamarca, en el Distrito Baños del Inca, Provincia y Departamento de Cajamarca.

2. Linderos y medidas perimétricas

– **Por el Norte: Tramo (A-B)**

Con una línea recta de un tramo, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

- Partiendo del vértice "A" de coordenadas PSAD 56 UTM N=9'211,279.5100, E=776,685.70 se continúa en línea recta con una distancia de 191.75 m hasta encontrar el vértice "B" de coordenadas UTM N=9'211,352.40, E=776,863.0513.

– **Por el Este: Tramos (A-B, B-C, C-D, D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K-L, M-N, M-N, N-O)**

Con una línea quebrada de catorce tramos rectos, colindantes con terrenos de propiedad de terceros.

- Partiendo del vértice "B" de coordenadas UTM N=9'211,352.40, E=776,863.0513. se continúa en línea recta con una distancia de 624.85 m hasta encontrar el vértice "C" de coordenadas UTM N=9'210,774.6800, E=777,101.1300
- Partiendo del vértice "C" de coordenadas UTM N=9'210,774.6800, E=777,101.1300 se continúa en línea recta con una distancia de 16.45 m hasta encontrar el vértice "D" de coordenadas UTM N=9'210,777.8300, E=777,117.2800
- Partiendo del vértice "D" de coordenadas UTM N=9'210,777.8300, E=777,117.2800, se continúa en línea recta con una distancia de 778.73 m hasta encontrar el vértice "E" de coordenadas UTM N=9'210,070.4000, E=777,442.8100
- Partiendo del vértice "E" de coordenadas UTM N=9'210,070.4000, E=777,442.8100 se continúa en línea recta con una distancia de 46.51 m hasta encontrar el vértice "F" de coordenadas UTM N=9'210,046.1300, E=777,403.1400
- Partiendo del vértice "F" de coordenadas UTM N=9'210,046.1300, E=777,403.1400 se continúa en línea recta con una distancia de 567.55 m hasta encontrar el vértice "G" de coordenadas UTM N=9'209,521.845, E=777,620.4727
- Partiendo del vértice "G" de coordenadas UTM N=9'209,521.845, E=777,620.4727 se continúa en línea recta con una distancia de 5.60 m hasta encontrar el vértice "H" de coordenadas UTM N=9'209,519.0356, E=777,615.6298.

- Partiendo del vértice “H” de coordenadas UTM N=9’209,519.0356, E=777,615.6298 se continúa en línea recta con una distancia de 18.30 m hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=9’209,500.9092, E=777,613.1343.
- Partiendo del vértice “I” de coordenadas UTM N=9’209,500.9092, E=777,613.1343 se continúa en línea recta con una distancia de 305.42 m hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=9’209,218.5921, E=777,729.6502.
- Partiendo del vértice “J” de coordenadas UTM N=9’209,218.5921, E=777,729.6502 se continúa en línea recta con una distancia de 111.49 m hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=9’209,118.5155, E=777,778.7975.
- Partiendo del vértice “K” de coordenadas UTM N=9’209,118.5155, E=777,778.7975 se continúa en línea recta con una distancia de 90.21 m hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=9’209,035.1886, E=777,813.3457.
- Partiendo del vértice “L” de coordenadas UTM N=9’209,035.1886, E=777,813.3457 se continúa en línea recta con una distancia de 90.21 m hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=9’208,951.8617, E=777,847.8939.
- Partiendo del vértice “M” de coordenadas UTM N=9’208,951.8617, E=777,847.8939 se continúa en línea recta con una distancia de 105.21 m hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=9’208,864.5753, E=777,906.6395.
- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM N=9’208,864.5753, E=777,906.6395 se continúa en línea recta con una distancia de 16.32 m hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=9’208,848.8905, E=777,911.1383.

- Por el Sur: Tramos (O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T)

Con una línea quebrada de cinco tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros y la carretera Cajamarca-Otuzco.

- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM N=9’208,848.8905, E=777,911.1383 se continúa en línea recta con una distancia de 15.16 m hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=9’208,837.3052, E=777,901.3577.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM N=9’208,837.3052, E=777,901.3577 se continúa en línea recta con una distancia de 156.79 m hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’208,775.6885, E=777,757.1819.
- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’208,775.6885, E=777,757.1819 se continúa en línea recta con una distancia de 5.34 m hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=9’208,774.5723, E=777,751.9598.
- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM N=9’208,774.5723, E=777,751.9598 se continúa en línea recta con una distancia de 4.73 m hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=9’208,775.1075, E=777,747.2553.

- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM N=9’208,775.1075, E=777,747.2553 se continúa en línea recta con una distancia de 2.76 m hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=9’208,776.1105, E=777,744.6889.
- **Por el Oeste: Tramos (T-U, U-V, V-W, W-X, X-Y, Y-Z, Z-A1, A1-B1, B1-C1, C1-D1, D1-E1, E1-F1, F1-G1, G1-H1, H1-I1, I1-J1, J1-K1, K1-L1, L1-M1, M1-N1, N1-O1, O1-P1, P1-Q1, Q1-R1, R1-S1, S1-A)**

Con una línea quebrada de 26 tramos rectos, colindante con terrenos de propiedad de terceros y Parcela A.

- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM N=9’208,776.1105, E=777,744.6889 se continúa en línea recta con una distancia de 12.5 m hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=9’208,785.8503, E=777,736.8535.
- Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM N=9’208,785.8503, E=777,736.8535 se continúa en línea recta con una distancia de 122.65 m hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=9’208,905.2898, E=777,708.9697.
- Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM N=9’208,905.2898, E=777,708.9697 se continúa en línea recta con una distancia de 132.52 m hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=9’209,027.8169, E=777,658.4934.
- Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM N=9’209,027.8169, E=777,658.4934 se continúa en línea recta con una distancia de 134.89 m hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=9’209,152.1145, E=777,606.0906.
- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM N=9’209,152.1145, E=777,606.0906 se continúa en línea recta con una distancia de 90.63 m hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’209,235.8255, E=777,571.35.
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’209,235.8255, E=777,571.35 se continúa en línea recta con una distancia de 7.50 m hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’209,232.9109, E=777,564.4386.
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’209,232.9109, E=777,564.4386 se continúa en línea recta con una distancia de 35.36 m hasta encontrar el vértice “A1” de coordenadas UTM N=9’209,265.4949, E=777,550.6975.
- Partiendo del vértice “A1” de coordenadas UTM N=9’209,265.4949, E=777,550.6975 se continúa en línea recta con una distancia de 30.28 m hasta encontrar el vértice “B1” de coordenadas UTM N=9’209,287.6308, E=777,571.3656.
- Partiendo del vértice “B1” de coordenadas UTM N=9’209,287.6308, E=777,571.3656 se continúa en línea recta con una distancia de 30.92 m hasta encontrar el vértice “C1” de coordenadas UTM N=9’209,313.4544, E=777,554.3679.
- Partiendo del vértice “C1” de coordenadas UTM N=9’209,313.4544, E=777,554.3679 se continúa en línea recta

con una distancia de 46.18 m hasta encontrar el vértice “D1” de coordenadas UTM N=9’209,342.3056, E=777,518.3039.

- Partiendo del vértice “D1” de coordenadas UTM N=9’209,342.3056, E=777,518.3039 se continúa en línea recta con una distancia de 162.49 m hasta encontrar el vértice “E1” de coordenadas UTM N=9’209,492.03, E=777,455.16.
- Partiendo del vértice “E1” de coordenadas UTM N=9’209,492.03, E=777,455.16 se continúa en línea recta con una distancia de 106.38 m hasta encontrar el vértice “F1” de coordenadas UTM N=9’209,555.63, E=777,369.89.
- Partiendo del vértice “F1” de coordenadas UTM N=9’209,555.63, E=777,369.89 se continúa en línea recta con una distancia de 95.00 m hasta encontrar el vértice “G1” de coordenadas UTM N=9’209,628.11, E=777,308.47.
- Partiendo del vértice “G1” de coordenadas UTM N=9’209,628.11, E=777,308.47 se continúa en línea recta con una distancia de 75.69 m hasta encontrar el vértice “H1” de coordenadas UTM N=9’209,669.4721, E=777,245.0811.
- Partiendo del vértice “H1” de coordenadas UTM N=9’209,669.4721, E=777,245.0811 se continúa en línea recta con una distancia de 12.10 m hasta encontrar el vértice “I1” de coordenadas UTM N=9’209,680.5805, E=777,240.2839.
- Partiendo del vértice “I1” de coordenadas UTM N=9’209,680.5805, E=777,240.2839 se continúa en línea recta con una distancia de 69.00 m hasta encontrar el vértice “J1” de coordenadas UTM N=9’209,743.6787, E=777,212.3718.
- Partiendo del vértice “J1” de coordenadas UTM N=9’209,743.6787, E=777,212.3718 se continúa en línea recta con una distancia de 21.73 m hasta encontrar el vértice “K1” de coordenadas UTM N=9’209,752.4698, E=777,232.2451.
- Partiendo del vértice “K1” de coordenadas UTM N=9’209,752.4698, E=777,232.2451 se continúa en línea recta con una distancia de 34.00 m hasta encontrar el vértice “L1” de coordenadas UTM N=9’209,784.0365, E=777,219.614.
- Partiendo del vértice “L1” de coordenadas UTM N=9’209,784.0365, E=777,219.614 se continúa en línea recta con una distancia de 33.11 m hasta encontrar el vértice “M1” de coordenadas UTM N=9’209,802.6558, E=777,246.9891.
- Partiendo del vértice “M1” de coordenadas UTM N=9’209,802.6558, E=777,246.9891 se continúa en línea recta con una distancia de 100.22 m hasta encontrar el vértice “N1” de coordenadas UTM N=9’209,894.0341, E=777,205.8215.
- Partiendo del vértice “N1” de coordenadas UTM N=9’209,894.0341, E=777,205.8215 se continúa en línea recta con una distancia de 80.69 m hasta encontrar el vértice “O1” de coordenadas UTM N=9’209,919.81, E=777,282.28.
- Partiendo del vértice “O1” de coordenadas UTM N=9’209,919.81, E=777,282.28 se continúa en línea recta con

una distancia de 427.26 m hasta encontrar el vértice “P1” de coordenadas UTM N=9’210,314.2379, E=777,118.0259.

- Partiendo del vértice “P1” de coordenadas UTM N=9’210,314.2379, E=777,118.0259 se continúa en línea recta con una distancia de 215.84 m hasta encontrar el vértice “Q1” de coordenadas UTM N=9’210,513.70, E=777,035.555.
- Partiendo del vértice “Q1” de coordenadas UTM N=9’210,513.70, E=777,035.555 se continúa en línea recta con una distancia de 208.89 m hasta encontrar el vértice “R1” de coordenadas UTM N=9’210,706.8746, E=776,956.0742.
- Partiendo del vértice “R1” de coordenadas UTM N=9’210,706.8746, E=776,956.0742 se continúa en línea recta con una distancia de 434.22 m hasta encontrar el vértice “S1” de coordenadas UTM N=9’211,107.59, E=776,788.83.
- Partiendo del vértice “S1” de coordenadas UTM N=9’211,107.59, E=776,788.83 se continúa en línea recta con una distancia de 200.48 m hasta encontrar el vértice “A” de coordenadas UTM N=9’211,279.51, E=776,685.70, cerrándose en este punto el polígono perimétrico.

El área de concesión es de 494,174.59m² y un perímetro de 6073.9m.

3. Descripción de las instalaciones

Ver Apéndice 3 del presente anexo (Planos de Distribución).

– Terminal de Pasajeros

Construcción de dos pisos, con la siguiente distribución de ambientes:

- 1er Piso: Hall de Pasajeros, Secretaria, Jefatura Aeropuerto y Baño, Oficina Contabilidad, Oficina, Logística, Almacén Chico, Almacén, Informes TUUA, Almacén Aerocontinente, Sala NDB, 2 Dormitorios, Almacén, SH, SH Minusválidos, SH Hombres, SH Mujeres, SH, Oficina Aerocondor, Oficina ATSA, Oficina LC Busre, Oficina Magenta AIR, Oficina Nuevo Continente, Oficina Planeamiento, Sala VIP con Baño, SSHH-H, SSHH-M, Sala de Última Espera, Recibo de Equipajes y escalera a mezanine.
- Mezanine: Cafetería, Barra, Cocina, SSHH-H, SSHH-M

Con las siguientes características constructivas:

Estructura aporticada de elementos de concreto armado, así como muros confinados con columnas y vigas de concreto armado, albañilería de ladrillos de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techos de losas aligeradas de concreto armado, así como techos con tijerales de madera con cobertura eternit, pisos de cerámica, loseta vinílica y cemento pulido, puertas de madera y fierro, ventanas de madera, muros tarrajeados y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa

de color y blancos con zócalos de mayólica de color, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	1'291,42 m2
Primer piso	885.10 m2
Primer piso ampliación	203.16 m2
Mezanine ampliación	203.16 m2
Antigüedad de la construcción	39 y 5 años
Estado de conservación	Bueno y Muy Bueno

– Torre de Control

Edificación de 4 pisos conformada por los siguientes ambientes:

- Primer piso: Sala AIS/ARO, Baño y escalera
- Segundo piso: Jefatura de Operaciones
- Tercer piso: Sala de Grabaciones
- Cuarto piso: Torre Control

Con las características constructivas siguientes:

Columnas, vigas, losas aligeradas de concreto armado, columnas metálicas y losas sólidas de concreto armado en torre de control, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de terrazo, cemento pulido, puertas de madera, ventanas de fierro, baños de losa vitrificada blanca, zócalos de mayólica blanca, vidrios polarizados en torre de control, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	170.20 m2
Primer piso	30.80 m2
Segundo piso	30.80 m2
Tercer piso	48.25 m2
Cuarto piso	60.35 m2
Antigüedad de la construcción	4 años
Estado de conservación	Muy Bueno

– Módulo de viviendas para empleados

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Sala, Comedor, Cocina, Dormitorio con Baño, 3 Dormitorio, Oficina con Baño, Almacén SEI.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida, asentada con mortero cemento-arena, techos con viguetas de madera con cobertura de teja andina y falso cielo raso, pisos de cemento pulido, puertas de madera, ventanas de fierro, muros tarrajeados y pintados, baños con aparatos sanitarios de

losa vitrificada blanca y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	289.00 m2
Antigüedad de la construcción	25 años
Estado de conservación	Buena

– Cuartel SEI

Construcción de un piso, con la distribución de Ambientes siguiente: Cochera SEI, Jefatura SEI y Almacén.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero, cemento y arena, techo, con viguetas metálicas y cobertura de calamina, piso de cemento, carpintería de madera en puertas y ventanas, con instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	167.00 m2
Antigüedad de la construcción	24 años
Estado de conservación	Bueno

– Caseta de Fuerza y Almacén

Construcción de un piso con la distribución de ambientes siguientes: Sala de grupos electrógenos y almacén.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, techo de tijerales metálicos y cobertura de calamina metálica, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, puertas de madera y fierro, ventanas de fierro, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	44.00 m2
Antigüedad de la construcción	15 años
Estado de conservación	Buena

– Caseta Transmisora - Receptora

Construcción de un solo piso, con las características constructivas siguientes:

Columnas, vigas y losas aligeradas inclinadas de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, muros tarrajeados y pintados, piso de cemento pulido, puertas de madera, ventanas de fierro e instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	25.37 m2
Antigüedad de la construcción	16 años
Estado de conservación	Buena

– Caseta de Seguridad

Construcción de un piso con los siguientes ambientes: Baño y Caseta de Seguridad

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena y muros de madera, con techo de viguetas de madera

y cobertura de calamina metálica,, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, aparatos sanitarios de granito, muros con tarrajeo pulido, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	14.64 m2
Antigüedad de la construcción	1 año
Estado de conservación	Buena

– Caseta de Vigilancia y contenedores

Construcción de un piso con las siguientes características constructivas:

Paredes de madera machihembrada, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puertas de madera, instalaciones eléctricas vistas.

Área construida	12.50 m2
Antigüedad de la construcción	4 años
Estado de conservación	Buena

– Cisterna de agua N°1

Construcción de un nivel, ubicada en la zona noroeste del aeropuerto.

Con las siguientes características constructivas:

Muros y losas sólidas de concreto armado, tarrajeo impermeable de fondo y paredes interiores de la cisterna, carpintería metálica, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	8.85 m2
Antigüedad de la construcción	4 años
Estado de conservación	Buena

– Cisterna de agua N°2

Construcción de un nivel, ubicada en la zona noroeste del aeropuerto.

Con las siguientes características constructivas:

Muros y losas sólidas de concreto armado, tarrajeo impermeable de fondo y paredes interiores de la cisterna, carpintería metálica, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	9.24 m2
Antigüedad de la construcción	4 años
Estado de conservación	Buena

– Vivienda del supervisor de seguridad

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguientes: Porche, Cocina, Sala-Comedor, Patio, Dormitorio y Baño, SH, 2 Dormitorios y Patio posterior.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de loseta vinílica y cemento pulido, falsos cielo raso de triplay,

baños con aparatos sanitarios blancos y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	122.30 m2
Antigüedad de la construcción	25 años
Estado de conservación	Bueno

– Caseta de peaje

Construcción de un solo ambiente.

Con las características constructivas siguientes:

Albañilería confinada con elementos de concreto armado, muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas metálicas con cobertura de calamina metálica, revestimientos de muros con tarrajeo y pintura, puertas de madera, pisos de cerámica, ventanas de fierro, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	5.27 m2
Antigüedad de la construcción	17 años
Estado de conservación	Bueno

– Cocheras

Construcción de un piso, destinado para el parqueo de vehículos.

Con las características constructivas siguientes:

Albañilería confinada con elementos de concreto armado, muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, revestimientos de muros con tarrajeo, puerta metálica, pisos de cemento pulido, instalaciones eléctricas vistas.

Área construida	145.70 m2
Antigüedad de la construcción	9 años
Estado de conservación	Bueno

– Otras construcciones e instalaciones

a) Pista de aterrizaje

Longitud:	2,500 m
Ancho:	45 m
Elevación:	2,618.90 m (8,590 pies)
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
PCN:	44/F/B/X/T
Estado de Conservación:	Muy Bueno

b) Plataforma de Aviones

Dimensiones:	160 m x 80 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Muy Buena

c) Calle de acceso

Dimensiones:	39.30 m x 30 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible

Estado de Conservación:

Muy Buena

d) Ayudas luminosas para la aeronavegación

e) Cerco perimétrico provisional de postes de concreto y alambrado, así como de albañilería de ladrillo

f) Sistemas de drenaje

g) Playa de Estacionamiento de vehículos

Dimensiones:

2,266 m2

Superficie de Rodadura:

Pavimento Flexible

Estado de Conservación:

Buena

4. Información Aeronáutica

AEROPUERTO CAJAMARCA	
INDICADOR DE LUGAR	SPJR-CAJAMARCA
NOMBRE DEL AERÓDROMO	GRAL. FAP ARMANDO REVOREDO IGLESIAS
COORDENADAS ARP	13°09'04"S – 074°12'06"W
DISTANCIA A LA CIUDAD	3.4 KM NE
ELEVACIÓN FT	8,994 FT
TEMPERATURA	21.7° C
NR	02
RWY	20
ADMINISTRACION	CORPAC S.A.
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	
ADMINISTRACION DEL AD	1100-2300
ATS	1100-2300
CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA	
NR	16
RWY	34
DIMENSIONES RWY	(16) RWY 2500 x 45 SWY:60 x 45 FRANJA 2620 x 150
	(34) RWY 2500 x 45 SWY:60 x FRANJA 2620 x 150
PENDIENTE	1.097%
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 44/F/D/X/T
ILUMINACIÓN	
ILUMINACIÓN	PAPI 3
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	CAT 5
EQUIPOS Y VEHICULOS DE SALVAMENTO	1 E-ONE 1 INTERNATIONAL
HORAS DE OPERACIÓN	1100 - 2300
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
AREA	160.00 x 80.00
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	Informacion no disponible
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
LARGO Y ANCHO	39.00 x 30.00
SUPERFICE	ASFALTO

RESISTENCIA	Informacion no disponible
COMUNICACIONES	
COMUNICACIÓN ATS	TWR
DISTINTIVO DE LLAMADAS	CAJAMARCA TORRE
FRECUENCIA	118.1MHZ
	121.1MHZ (EMERGENCIA)
HORAS DE SERVICIO	1100-2300
	1100-2300
RADIOAYUDAS	
RADIOAYUDAS	NDB
ID	MAR
FRECUENCIA	300 KHZ
HORAS DE OPERACIÓN	H-24
COORDENADAS	07°08'24"S – 078°29'26"W
OBSERVACIONES	
COMENTARIO	SOLO OPERACIONES DIURNAS Y EN CONDICIONES VISUALES
OBSERVACIONES	SAT OPERA 1100-1900
	TIL ACFT B757-200 (Segun AIP)
AERONAVE CRITICA	(Según MTC) B757-200

AEROPUERTO DE CHACHAPOYAS

1. Ubicación

El Aeropuerto Chachapoyas se encuentra ubicado al noreste de la ciudad de Chachapoyas, en el Distrito y Provincia de Chachapoyas, del Departamento de Amazonas.

2. Linderos y medidas perimétricas

– **Por el Norte: Tramo (D-A)**

Con una línea recta, colindante con terrenos de propiedad de terceros.

- Partiendo del vértice “D” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’314,503.2019, E=183,037.0316, se continua en línea recta con una distancia de 500.32 m hasta encontrar el vértice “A” de coordenadas UTM N=9’314,886.8556, E=183,358.1653

– **Por el Este: Tramo (A-B)**

Con una línea recta, colindante con terrenos de propiedad de terceros

- Partiendo de vértice “A” de coordenadas UTM N=9’314,886.8556, E=183,358.1653 se continua en línea recta con una distancia de 2,331.79 m hasta encontrar el vértice “B” de coordenadas UTM N=9’313,327.4836, E=185,091.8333

– **Por el Sur: Tramo (B-C)**

Con una línea recta, colindante con terrenos de propiedad de terceros

- Partiendo de vértice “B” de coordenadas UTM N=9’313,327.4836, E=185,091.8333 se continua en línea recta con una distancia de 500.24 m hasta encontrar el vértice “C” de coordenadas UTM N=9’312,966.1205, E=184,745.9175

– **Por el Oeste: Tramo (C-D)**

Con una línea recta, colindante con terrenos de propiedad de terceros

- Partiendo de vértice “C” de coordenadas UTM N=9’312,966.1205, E=184,745.9175 se continua en línea recta con una distancia de 2,298.46 m hasta encontrar el vértice “D” de coordenadas UTM N=9’314,503.2019, E=183,037.0316, cerrándose en este punto el cuadrilátero.

El área de la concesión es de 1’157,562.02 m², con un perímetro de 5,630.81 m.

3. Descripción de las instalaciones

Ver Apéndice 3 del presente anexo (Planos de Distribución).

- Terminal de Pasajeros

Construcción de cuatro pisos, con la siguiente distribución de ambientes:

- 1er Piso: Hall, Baños Hombres, Baños Mujeres, Entrega de Equipajes, Salida de Pasajeros, 3 Oficinas, Oficina con Baño, escalera a mezanine
- Mezanine: Oficina Jefatura, Oficina con Baño, 2 Oficinas, Pasadizo, Cafetería, terraza.
- 3er Piso: Oficina y Escalera
- 4to Piso: Torre de control y Terraza

Con las siguientes características constructivas:

Estructura aporticada de elementos de concreto armado, escalera y techo aligerado igualmente de concreto armado, albañilería de ladrillos de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cerámica, puertas de madera y ventanas de aluminio, muros tarrajados y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa de color y blancos con zócalos de mayólica de color, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	801.50 m2
Primer piso	536.00 m2
Segundo piso	190.00 m2
Tercer piso	21.00 m2
Cuarto piso	54.50 m2
Antigüedad de la construcción	14 años
Estado de conservación	Bueno

– Caseta de Fuerza

Construcción de un piso con la distribución de los siguientes ambientes: Casa de Fuerza, Depósito de Combustible y Almacén.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, techo con tijerales de fierro y cobertura de calamina metálica, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, puertas de madera y fierro, ventanas de fierro, muros tarrajados y pintados, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	107.00 m2
Antigüedad de la construcción	14 años
Estado de conservación	Regular

– Cuartel SEI

Construcción de un piso, con las siguientes características constructivas:

Columnas y vigas de madera y cobertura de calamina metálica, sin cierre lateral ni instalaciones, piso de tierra.

Área construida	396.00 m2
Antigüedad de la construcción	5 años
Estado de conservación	Bueno

– Destacamento PNP, Sala de equipos, Almacén

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente:
Destacamento PNP, 2 Salas de Equipos y Almacén.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de loseta vinílica y cemento pulido, falsos cielo raso de triplay, baños con aparatos sanitarios blancos y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	230.00 m2
Antigüedad de la construcción	10 años
Estado de conservación	Regular

– Cisterna de agua N°1

Construcción de un nivel, con las siguientes características constructivas:

Muros, losas de fondo y techo de concreto armado, tarrajeo impermeable interior de cisterna, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	14.50 m2
Antigüedad de la construcción	14 años
Estado de conservación	Buena

– Caseta VOR

Construcción de un nivel, con las siguientes características constructivas:

Muros y techo de módulos metálicos prefabricados con aislamiento interno, pintados al fuego, pisos de vinílico, con puertas metálicas, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	10.00 m2
Antigüedad de la construcción	3 años
Estado de conservación	Buena

– Poza de asfalto N°1

Construcción de un nivel, con las siguientes características constructivas:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, confinados con columnas de concreto armado, techos con viguetas de madera y cobertura de calamina metálica.

Área construida	38.00 m2
Antigüedad de la construcción	1 año
Estado de conservación	Buena

– Poza de asfalto N°2

Construcción de un nivel, con las siguientes características constructivas:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, confinados con columnas de concreto armado, techos con viguetas de madera y cobertura de calamina metálica.

Área construida	54.00 m ²
Antigüedad de la construcción	1 año
Estado de conservación	Buena

– Poza filtrante

Construcción de un nivel, ubicada en la zona de ingreso de las instalaciones.

Con las siguientes características constructivas:

Muros de piedra emboquillada, columnas de madera, techo de viguetas de madera y cobertura de calamina metálica, con equipo de bombeo monofásico.

Área construida	32.00 m ²
Antigüedad de la construcción	1 año
Estado de conservación	Buena

– Cobertizo de casa de fuerza

Construcción de un nivel, con las siguientes características constructivas:

Columnas de madera, con cobertura de calamina metálica, sin instalaciones ni cierre lateral.

Área construida	40.00 m ²
Antigüedad de la construcción	14 años
Estado de conservación	Buena

– Otras construcciones e instalaciones

a) Pista de aterrizaje

Longitud:	1,980 m
Ancho:	30 m
Elevación:	2,540.54 m (8,333 pies)
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
PCN:	17/F/C/Y/T
Estado de Conservación:	Bueno

b) Plataforma de Aviones

Dimensiones:	90 m x 75 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Bueno

c) Calle de acceso

Dimensiones:	100 m x 23 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Bueno

e) Cerco perimétrico de postes de concreto y alambre de púas

f) Sistemas de drenaje

g) Playa de Estacionamiento de vehículos

Dimensiones:

Superficie de Rodadura:

Estado de Conservación:

50 m x 100 m

Pavimento Flexible

Buena

4. Información Aeronáutica

AEROPUERTO CHACHAPOYAS	
INDICADOR DE LUGAR	SPPY-CHACHAPOYAS
NOMBRE DEL AERÓDROMO	Chachapoyas
DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DE AERÓDROMO	
COORDENADAS ARP	06°12'07"S – 077°51'22"W
DISTANCIA A LA CIUDAD	4 KM N
ELEVACIÓN FT	8,333 FT
TEMPERATURA DE REFERENCIA	20.8° C
ONDULACION GEOIDAL	
DECLINACION MAGNETICA	
CAMBIO ANUAL	
ADMINISTRACION AD	CORPAC S.A.
TRANSITO AUTORIZADO	
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	
ADMINISTRACION DEL AD	1300-2100
ATS	1300 - 2100 y O/R
INSTALACIONES	
FAJA	NO AVBL
SEGURIDAD AVSEC	
ARCO DETECTOR	NO AVBL
RAYOS X	NO AVBL
HORARIO DE OPERACIÓN	H24
CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA	
DESIGNADOR DE PISTA	13 31
DIMENSIONES RWY	(13) RWY 1,980 x 30 SWY: 60 x 30 M / Franja 2100 x 100 (31) RWY 1,980 x 30 SWY: 60 x 30 M / Franja 2100 x 101
ELEVACION	8,333 FT
PENDIENTES	0.86%
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 17/F/C/Y/T
ILUMINACIÓN	
ILUMINACIÓN
OTRAS LUCES, FUENTES SECUNDARIAS DE ENERGIA	
FUENTE AUXILIAR DE ENERGIA	
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	CAT 5

VEHICULOS DE SALVAMENTO Y EXTINCION	1 E ONE, 1 CHUBB
HORAS DE OPERACIÓN	1300 - 2100
CAPACIDAD DE RETIRAR AERONAVES INUTILIZADAS	NIL
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
DIMENSIONES	90.00 x 75.00 M
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	17/F/C/Y/T
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
LARGO Y ANCHO	100.00 x 22.5 M
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	17/F/C/Y/T
COMUNICACIONES ATS	
FIS/AFIS	Distintivo de llamada CHACAPOYAS RADIO
	Frecuencia: 126.9 MHZ
	Horas de funcionamiento: 1300 - 2100 y O/R
RADIOAYUDAS	
VOR/DME	COORDENADAS 06°12' 01" S – 077°51'36"W
	ID: PUL
	FRECUENCIA 115.1 MHZ
	HORAS DE OPERACIÓN: H 24
INFORMACION ADICIONAL	
Servicio de información de vuelo solamente, solo operaciones diurnas y en condiciones visuales. CLSD SUN	
AERONAVE CRITICA	F-28

AEROPUERTO DE CHICLAYO

1. Ubicación

El Aeropuerto Internacional “Cap. FAP José A. Quiñones Gonzáles” de la ciudad de Chiclayo, se encuentra ubicado a dos kilómetros al este de la ciudad de Chiclayo, en el Distrito y Provincia de Chiclayo, Departamento de Lambayeque.

2. Linderos y medidas perimétricas

– Por el Norte: Tramos (A-B, B-C, C-D, D-E, E-F, F-G, G-H, H-I)

Con una línea quebrada de 8 Tramos desde el vértice “A” hasta el Vértice “I”, colindante con Terrenos de Propiedad del Estado.

- Partiendo del vértice “A” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,365.2322, E=629,675.0018, se continua en línea recta con una distancia de 158.66 m. hasta encontrar el vértice “B” de coordenadas UTM N=9’251,358.8053, E=629,833.5318.
- Partiendo del vértice “B” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,358.8053, E=629,833.5318, se continua en línea recta con una distancia de 35.29 m hasta encontrar el vértice “C” de coordenadas UTM N=9’251,360.8289, E=629,868.7612.
- Partiendo del vértice “C” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,360.8289, E=629,868.7612, se continua en línea recta con una distancia de 32.40 m hasta encontrar el vértice “D” de coordenadas UTM N=9’251,379.8732, E=629,894.9701.
- Partiendo del vértice “D” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,379.8732, E=629,894.9701, se continua en línea recta con una distancia de 102.52 m hasta encontrar el vértice “E” de coordenadas UTM N=9’251,387.1622, E=629,997.2337.
- Partiendo del vértice “E” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,387.1622, E=629,997.2337, se continua en línea recta con una distancia de 28.61 m hasta encontrar el vértice “F” de coordenadas UTM N=9’251,372.4583, E=630,021.7774.
- Partiendo del vértice “F” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,372.4583, E=630,021.7774, se continua en línea recta con una distancia de 31.62 m hasta encontrar el vértice “G” de coordenadas UTM N=9’251,374.5677, E=630,053.3229.
- Partiendo del vértice “G” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,374.5677, E=630,053.3229, se continua en línea recta con una distancia de 143.44 m hasta encontrar el vértice “H” de coordenadas UTM N=9’251,232.3523, E=630,034.5884.
- Partiendo del vértice “H” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,232.3523, E=630,034.5884, se continua en línea recta con una distancia de 42.95 m hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=9’251,226.8370, E=630,077.1851.

– **Por el Este: Tramo (I-J)**

Con una línea recta de un Tramo desde el vértice “I” hasta el Vértice “J”, colindante con Terrenos de Propiedad del Estado y Parcela B.

- Partiendo del vértice “I” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,226.8370, E=630,077.1851, se continua en línea recta con una distancia de 2,916.94 m hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=9’248,334.0110, E=629,702.8645.

– **Por el Sur: Tramo (J-K)**

Con una línea recta de un Tramo desde el vértice “J” hasta el Vértice “K”, colindante con Terrenos de Propiedad del Estado.

- Partiendo del vértice “J” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’248,334.0110, E=629,702.8645, se continua en línea recta con una distancia de 106.95 m hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=9’248,349.9822, E=629,597.1132.

– **Por el Oeste: Tramos (K-L, L-M, M-N, N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U, U-V, V-W, W-X, X-Y, Y-Z, Z-A1, A1-B2, B2-A)**

Con una línea quebrada de 18 Tramos desde el vértice “K” hasta el Vértice “A”, colindante con Terrenos de Propiedad del Estado.

- Partiendo del vértice “K” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’248,349.9822, E=629,597.1132, se continua en línea recta con una distancia de 279.80 m. hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=9’248,624.0092, E=629,540.5900.
- Partiendo del vértice “L” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’248,624.0092, E=629,540.5900, se continua en línea recta con una distancia de 152.24 m. hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=9’248,775.4383, E=629,556.3075.
- Partiendo del vértice “M” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’248,775.4383, E=629,556.3075, se continua en línea recta con una distancia de 33.03 m. hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=9’248,797.4493, E=629,580.9315.
- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’248,797.4493, E=629,580.9315, se continua en línea recta con una distancia de 76.32 m. hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=9’248,873.1361, E=629,590.7516.
- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’248,873.1361, E=629,590.7516, se continua en línea recta con una distancia de 24.35 m. hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=9’248,897.4710, E=629,589.8483.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’248,897.4710, E=629,589.8483, se continua en línea recta con una distancia de 514.36 m. hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’249,401.2115, E=629,485.8771.

- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’249,401.2115, E=629,485.8771, se continua en línea recta con una distancia de 860.11 m. hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=9’250,254.1344, E=629,596.8092.
- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’250,254.1344, E=629,596.8092, se continua en línea recta con una distancia de 375.39 m. hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=9’250,302.7990, E=629,224.5917.
- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’250,302.7990, E=629,224.5917, se continua en línea recta con una distancia de 81.46 m. hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=9’250,330.3159, E=629,301.2613.
- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’250,330.3159, E=629,301.2613, se continua en línea recta con una distancia de 71.22 m. hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=9’250,373.9641, E=629,357.5341.
- Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’250,373.9641, E=629,357.5341, se continua en línea recta con una distancia de 26.31 m. hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=9’250,392.7220, E=629,375.9830.
- Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’250,392.7220, E=629,375.9830, se continua en línea recta con una distancia de 46.97 m. hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=9’250,427.1908, E=629,407.8963.
- Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’250,427.1908, E=629,407.8963, se continua en línea recta con una distancia de 640.69 m. hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=9’251,044.3540, E=629,579.9214.
- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,044.3540, E=629,579.9214, se continua en línea recta con una distancia de 1.55 m. hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’251,044.7721, E=629,578.4253.
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,044.7721, E=629,578.4253, se continua en línea recta con una distancia de 135.13 m. hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’251,174.8998, E=629,614.8649.
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,174.8998, E=629,614.8649, se continua en línea recta con una distancia de 7.27 m. hasta encontrar el vértice “A1” de coordenadas UTM N=9’251,173.0768, E=629,621.9018.
- Partiendo del vértice “A1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,173.0768, E=629,621.9018, se continua en línea recta con una distancia de 85.04 m. hasta encontrar el vértice “B1” de coordenadas UTM N=9’251,254.7703, E=629,645.5364.
- Partiendo del vértice “B1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’251,254.7703, E=629,645.5364, se continua en línea recta con una distancia de 114.32 m. hasta encontrar el vértice “A” de

coordenadas UTM N=9'251,365.2322, E=629,675.0018 cerrándose en este punto el polígono perimétrico.

El área de la concesión es de 1'099,594.23 m², con un perímetro de 7,124.95 m.

3. Descripción de las instalaciones

Ver Apéndice 3 del presente anexo (Planos de Distribución).

– Terminal de Pasajeros

Construcción de cuatro pisos, con la siguiente distribución de ambientes:

- 1er Piso: Hall, Baños Hombres, Baños Mujeres, Entrega de Equipajes, Salida de Pasajeros, 3 Oficinas, Oficina con Baño, escalera a mezanine
- Mezanine: Oficina Jefatura, Oficina con Baño, 2 Oficinas, Pasadizo, Cafetería, terraza,
- 3er Piso: Oficina y Escalera
- 4to Piso: Torre de control y Terraza

Con las siguientes características constructivas:

Estructura aporricada de elementos de concreto armado, escalera y techo aligerado igualmente de concreto armado, albañilería de ladrillos de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cerámica, puertas de madera y ventanas de aluminio, muros tarrajeados y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa de color y blancos con zócalos de mayólica de color, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	801.50 m ²
Primer piso	536.00 m ²
Segundo piso	190.00 m ²
Tercer piso	21.00 m ²
Cuarto piso	54.50 m ²
Antigüedad de la construcción	14 años
Estado de conservación	Bueno

– Caseta de Fuerza

Construcción de un piso con la distribución de los siguientes ambientes: Casa de Fuerza, Depósito de Combustible y Almacén.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, techo con tijerales de fierro y cobertura de calamina metálica, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, puertas de madera y fierro, ventanas de fierro, muros tarrajeados y pintados, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	107.00 m ²
Antigüedad de la construcción	14 años
Estado de conservación	Regular

- Cuartel SEI
 Construcción de un piso, con las siguientes características constructivas:
 Columnas y vigas de madera y cobertura de calamina metálica, sin cierre lateral ni instalaciones, piso de tierra.

Área construida	396.00 m2
Antigüedad de la construcción	5 años
Estado de conservación	Bueno

- Destacamento PNP, Sala de equipos, Almacén
 Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Destacamento PNP, 2 Salas de Equipos y Almacén.
 Con las características constructivas siguientes:
 Estructura de columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de loseta vinílica y cemento pulido, falsos cielo raso de triplay, baños con aparatos sanitarios blancos y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	230.00 m2
Antigüedad de la construcción	10 años
Estado de conservación	Regular

- Cisterna de agua N°
 Construcción de un nivel, con las siguientes características constructivas:
 Muros, losas de fondo y techo de concreto armado, tarrajeo impermeable interior de cisterna, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	14.50 m2
Antigüedad de la construcción	14 años
Estado de conservación	Buena

- Caseta VOR
 Construcción de un nivel, con las siguientes características constructivas:
 Muros y techo de módulos metálicos prefabricados con aislamiento interno, pintados al fuego, pisos de vinílico, con puertas metálicas, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	10.00 m2
Antigüedad de la construcción	3 años
Estado de conservación	Buena

- Poza de asfalto N°
 Construcción de un nivel, con las siguientes características constructivas:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, confinados con columnas de concreto armado, techos con viguetas de madera y cobertura de calamina metálica.

Área construida	38.00 m2
Antigüedad de la construcción	1 año
Estado de conservación	Buena

– Poza de asfalto N°

Construcción de un nivel, con las siguientes características constructivas:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, confinados con columnas de concreto armado, techos con viguetas de madera y cobertura de calamina metálica.

Área construida	54.00 m2
Antigüedad de la construcción	1 año
Estado de conservación	Buena

– Poza filtrante

Construcción de un nivel, ubicada en la zona de ingreso de las instalaciones.

Con las siguientes características constructivas:

Muros de piedra emboquillada, columnas de madera, techo de viguetas de madera y cobertura de calamina metálica, con equipo de bombeo monofásico.

Área construida	32.00 m2
Antigüedad de la construcción	1 año
Estado de conservación	Buena

– Cobertizo de casa de fuerza

Construcción de un nivel, con las siguientes características constructivas:

Columnas de madera, con cobertura de calamina metálica, sin instalaciones ni cierre lateral.

Área construida	40.00 m2
Antigüedad de la construcción	14 años
Estado de conservación	Buena

– Otras construcciones e instalaciones

a) Pista de aterrizaje

Longitud:	1,980 m
Ancho:	30 m
Elevación:	2,540.54 m (8,333 pies)
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
PCN:	17/F/C/Y/T
Estado de Conservación:	Bueno

b) Plataforma de Aviones	
Dimensiones:	90 m x 75 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Bueno
c) Calle de acceso	
Dimensiones:	100 m x 23 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Bueno
e) Ayudas luminosas	
f) Cerco perimétrico de postes de concreto y alambre de púas	
g) Sistemas de drenaje	
h) Playa de Estacionamiento de vehículos	
Dimensiones:	50 m x 100 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Buena

4. Información Aeronáutica

AEROPUERTO CHICLAYO	
INDICADOR DE LUGAR	SPHI-CHICLAYO/INTL
NOMBRE DEL AERÓDROMO	Capitán FAP José Abelardo Quiñónez
COORDENADAS ARP	06°47'14.91"S – 079°49'41.16"W 1260 FM THR 19
DISTANCIA A LA CIUDAD	1 KM N
ELEVACIÓN FT	30 M / 97 FT
TEMPERATURA DE REFERENCIA	30.6° C (FEB)
ONDULACION GEOIDAL	WO INFO
DECLINACION MAGNETICA	1° W (2000)
CAMBIO ANUAL	7' 22.9" W
ADMINISTRACION	CORPAC S.A.
TRANSITO AUTORIZADO	VFR/IFR
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	
ADMINISTRACION DEL AD	H24
ADUANAS E INMIGRACIONES	H24
SERVICIOS MEDICOS	H24
OFICINAS DE NOTIFICACION AIS / ARO	1100-0300
OFICINAS DE NOTIFICACION MET	H24
ATS	H24
ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE	1100 a 0300 y O/R
SERVICIO DE DESPACHO	H24
SEGURIDAD	H24
DESCONGELAMIENTO	NO AVBL
INSTALACIONES Y SERVICIOS DE DESPACHO	
INSTALACIONES DE MANIPULEO DE CARGA	1 Montacarga de 5000 kgs de capacidad
	1 Montacarga de 2000 kgs de capacidad
	8 carretas con tractor de arrastre (3 personas para manipularlo)
COMBUSTIBLE	Tipo de Combustible: Jet A 1
	Instalaciones para el abastecimiento: Si Capacidad 25000 Galones
SEGURIDAD AVSEC	
ARCO DETECTOR	SI
RAYOS X	SI
HORARIO DE OPERACIÓN	H 24
CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA	
DESIGNADOR RWY	19
	01
RWY 19	Dimensiones RWY: 2520 x 45
	Dimensiones Franja: 2640 x 45
	Coordenadas: 06°46'34.57"S – 079°49'36.02"W
	Elevación: THR 30M/97 FT
	Resistencia: PCN 51/F/B/X/T
	Barrera de contención extremo RWY 19
RWY 01	Dimensiones RWY: 2520 x 45

	Dimensiones Franja: 2640 x 45
	Coordenadas: 06°47'55.27"S – 079°49'46.30"W
	Elevación: THR 29 M / 94 FT
	Resistencia: PCN 58/F/A/X/T
SUPERFICIE	ASFALTO
LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA	
ILUMINACIÓN	(19) CAT I 900M LIH
	(01) NIL
OTRAS LUCES, FUENTES SECUNDARIAS DE ENERGIA	
ABN	Edificio TWR FLG W/G EV 2.5 SEC, HN y IMC
IBN	NIL
EMPLAZAMIENTO LDI Y LGT	NO AVBL
EMPLAZAMIENTO ANEMOMETRO Y LGT	409 M DEL THR 19
LUCES DE BORDE DE TWY	Todas las TWY
LUCES DE EJE DE TWY	NO AVBL
FUENTE AUXILIAR DE ENERGIA	Para todas las luces en el AD
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	EXTINCIÓN DE INCENDIOS: CAT 8°
EQUIPOS Y VEHICULOS DE SALVAMENTO	2 E ONE
HORAS DE OPERACIÓN	H 24
CAPACIDAD DE RETIRAR AERONAVES INUTILIZADAS	
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
DIMENSIONES	270.00 x 70.00
SUPERFICIE	CONCRETO
RESISTENCIA	PCN 51/R/B/X/T
PUESTOS AERONAVES	8
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
DESIGNACION	C, D
LARGO Y ANCHO	120.00 x 23.00
SUPERFICIE	CONCRETO
RESISTENCIA	PCN 51/R/B/X/T
COMUNICACIONES ATS	
FIS	Distintivo: CHICLAYO RADIO
	Frecuencia: 126.9 MHZ
	Horas de Funcionamiento: H24
APP/TWR	Distintivo: CHICLAYO TORRE
	Frecuencia: 118.5 MHZ
TWR	Distintivo: CHICLAYO SUPERFICIE
	Horas de Funcionamiento: H24
	Frecuencia: 121.5 MZZ
	FREQ emergencia: 121.5 MHZ
RADIOAYUDAS	
VOR/DME	ID: CLA
	Frecuencia : 114.9 MHZ

	Coordenadas: 06°43'01.73"S – 079°49'08.89"W
	Elevación: 37 M/121 FT
	Horas de Funcionamiento: H 24
ILS CAT I RWY 19 LLZ	ID: IJAQ
	Frecuencia : 109.7 MHZ
	Coordenadas: 06°48'04.80"S – 079°49'43.90"W
	Horas de Funcionamiento: H 24
	LLZ desplazado 1.67°, curso 184°
NDB	ID: HIC
	Frecuencia : 305 KHZ
	Coordenadas: 06°46'46"S – 079°49'47"W
INFORMACION ADICIONAL	
CONCENTRACION DE AERONAVES EN LAS PROXIMIDADES DEL AEROPUERTO EN LAS INMEDIACIONES DE LA PISTA 19/01. PILOTOS TOMAR PRECAUCIONAS AL ATERRIZAR Y DESPEGAR	
BARRERA DE CONTENCION EN EXTREMO RWY 19	
AERONAVE CRITICA	B747-100 B

AEROPUERTO DE IQUITOS

1. Ubicación

El Aeropuerto Internacional "Crl. FAP Francisco Secada Vigneta" se encuentra ubicado al noroeste de la ciudad de Iquitos, en el Distrito de San Juan, Provincia de Maynas, del Departamento de Loreto

2. Linderos y medidas perimétricas

- Por el Norte: Tramos (A-B, B-C, C-D)

Con una línea quebrada de 3 Tramos, desde el vértice "A" hasta el Vértice "D" y colindante con Terrenos de Propiedad de Terceros.

- Partiendo del vértice "A" de coordenadas UTM PSAD 56 N=9'582,819.3071, E=689,376.3872, se continúa en línea recta con una distancia de 129.28 m. hasta encontrar el vértice "B" de coordenadas UTM N=9'582,711.1118, E=689,447.1490.
- Partiendo del vértice "B" de coordenadas UTM PSAD 56 N=9'582,711.1118, E=689,447.1490, se continúa en línea recta con una distancia de 199.70 m. hasta encontrar el vértice "C" de coordenadas UTM N=9'582,587.6878, E=689,290.1563.
- Partiendo del vértice "C" de coordenadas UTM PSAD 56 N=9'582,587.6878, E=689,290.1563, se continúa en línea recta con una distancia de 104.05 m. hasta encontrar el vértice "D" de coordenadas UTM N=9'582,507.2043, E=689,356.1056.

- Por el Este: Tramos (D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K-L, L-M, M-N, N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U, U-V, V-W, W-X, X-Y, Y-Z, Z-A1)

Con una línea quebrada de 23 Tramos, desde el vértice "D" hasta el Vértice "B1" y colindante con Terrenos del Aeropuerto y Propiedad de Terceros.

- Partiendo del vértice "D" de coordenadas UTM PSAD 56 N=9'582,507.2043, E=689,356.1056, se continúa en línea recta con una distancia de 142.56 m. hasta encontrar el vértice "E" de coordenadas UTM N=9'582,407.1226, E=689,254.5783.
- Partiendo del vértice "E" de coordenadas UTM PSAD 56 N=9'582,407.1226, E=689,254.5783, se continúa en línea recta con una distancia de 152.57 m. hasta encontrar el vértice "F" de coordenadas UTM N=9'582,407.1226, E=689,102.0113.
- Partiendo del vértice "F" de coordenadas UTM PSAD 56 N=9'582,407.1226, E=689,102.0113, se continúa en línea recta con una distancia de 128.57 m. hasta encontrar el vértice "G" de coordenadas UTM N=9'582,278.5491, E=689,102.0113.
- Partiendo del vértice "G" de coordenadas UTM PSAD 56 N=9'582,278.5491, E=689,102.0113, se continúa en línea recta con una distancia de 69.90 m. hasta encontrar el vértice "H" de coordenadas UTM N=9'582,276.3596, E=689,171.8746.

- Partiendo del vértice “H” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,276.3596, E=689,171.8746, se continua en línea recta con una distancia de 73.77 m. hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=9’582,202.7543, E=689,166.8967.
- Partiendo del vértice “I” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,202.7543, E=689,166.8967, se continua en línea recta con una distancia de 242.21 m. hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=9’582,070.1827, E=688,964.1934.
- Partiendo del vértice “J” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,070.1827, E=688,964.1934, se continua en línea recta con una distancia de 225.00 m. hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=9’581,881.8784, E=689,087.3481.
- Partiendo del vértice “K” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,881.8784, E=689,087.3481, se continua en línea recta con una distancia de 90.00 m. hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=9’581,825.0145, E=689,017.5878.
- Partiendo del vértice “L” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,825.0145, E=689,017.5878, se continua en línea recta con una distancia de 35.00 m. hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=9’581,795.7256, E=689,036.7493.
- Partiendo del vértice “M” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,795.7256, E=689,036.7493, se continua en línea recta con una distancia de 144.50 m. hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=9’581,705.8893, E=688,923.5694.
- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,705.8893, E=688,923.5694, se continua en línea recta con una distancia de 95.97 m. hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=9’581,659.0810, E=688,839.7886.
- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,659.0810, E=688,839.7886, se continua en línea recta con una distancia de 132.30 m. hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=9’581,610.7283, E=688,716.6398.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,610.7283, E=688,716.6398, se continua en línea recta con una distancia de 34.02 m. hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’581,639.2001, E=688,698.0187.
- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,639.2001, E=688,698.0187, se continua en línea recta con una distancia de 844.69 m. hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=9’581,176.8613, E=687,991.0987.
- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,176.8613, E=687,991.0987, se continua en línea recta con una distancia de 113.32 m. hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=9’581,185.2691, E=687,878.0954.
- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,185.2691, E=687,878.0954, se continua en línea recta con una distancia de 3.40 m. hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=9’581,182.5711, E=687,876.0189.

- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,182.5711, E=687,876.0189, se continua en línea recta con una distancia de 250.18 m. hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=9’581,240.7860, E=687,632.7109.
- Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,240.7860, E=687,632.7109, se continua en línea recta con una distancia de 176.71 m. hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=9’581,144.3478, E=687,484.6395.
- Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,144.3478, E=687,484.6395, se continua en línea recta con una distancia de 981.54 m. hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=9’580,607.1010, E=686,663.1845.
- Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,607.1010, E=686,663.1845, se continua en línea recta con una distancia de 81.19 m. hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=9’580,592.6442, E=686,583.2878.
- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,592.6442, E=686,583.2878, se continua en línea recta con una distancia de 22.30 m. hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’580,600.5837, E=686,562.4507.
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,600.5837, E=686,562.4507, se continua en línea recta con una distancia de 12.34 m. hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’580,588.4604, E=686,560.1657.
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,588.4604, E=686,560.1657, se continua en línea recta con una distancia de 83.46 m. hasta encontrar el vértice “A1” de coordenadas UTM N=9’580,573.6002, E=686,478.0394.

- **Por el Sur: Tramos (A1-B1, B1-C1, C1-D1, D1-E1, E1-F1, F1-G1, G1-H1, H1-I1)**

Con una línea quebrada de 8 Tramos, desde el vértice “A1” hasta el Vértice “I1” y colindante con Terrenos del Aeropuerto.

- Partiendo del vértice “A1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,573.6002, E=686,478.0394, se continua en línea recta con una distancia de 160.76 m. hasta encontrar el vértice “B1” de coordenadas UTM N=9’580,490.2522, E=686,340.5768.
- Partiendo del vértice “B1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,490.2522, E=686,340.5768, se continua en línea recta con una distancia de 157.06 m. hasta encontrar el vértice “C1” de coordenadas UTM N=9’580,644.4647, E=686,310.8153.
- Partiendo del vértice “C1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,644.4647, E=686,310.8153, se continua en línea recta con una distancia de 145.82 m. hasta encontrar el vértice “D1” de coordenadas UTM N=9’580,625.6316, E=686,166.2172.
- Partiendo del vértice “D1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,625.6316, E=686,166.2172, se continua en línea recta

con una distancia de 102.45 m. hasta encontrar el vértice “E1” de coordenadas UTM N=9’580,526.8630, E=686,193.4429.

- Partiendo del vértice “E1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,526.8630, E=686,193.4429, se continua en línea recta con una distancia de 75.91 m. hasta encontrar el vértice “F1” de coordenadas UTM N=9’580,517.0588, E=686,118.1682.
- Partiendo del vértice “F1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,517.0588, E=686,118.1682, se continua en línea recta con una distancia de 64.95 m. hasta encontrar el vértice “G1” de coordenadas UTM N=9’580,551.8727, E=686,063.3385.
- Partiendo del vértice “G1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,551.8727, E=686,063.3385, se continua en línea recta con una distancia de 39.02 m. hasta encontrar el vértice “H1” de coordenadas UTM N=9’580,590.6615, E=686,067.5745.
- Partiendo del vértice “H1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,590.6615, E=686,067.5745, se continua en línea recta con una distancia de 239.63 m. hasta encontrar el vértice “I1” de coordenadas UTM N=9’580,829.2939, E=686,089.4278.

- **Por el Oeste: Tramos (I1-J1, J1-K1, K1-L1, L1-M1, M1-N1, N1-N1’, N1’-O1, O1-P1, P1-Q1, Q1-R1, R1-S1, S1-T1, T1-U1, U1-V1, V1-W1, W1-X1, X1-Y1, Y1-Z1, Z1-A2, A2-B2, B2-C2, C2-D2, D2-E2, E2-F2, F2-G2, G2-H2, H2-I2, I2-J2, J2-K2, K2-L2, L2-M2, M2-N2, N2-O2, O2-P2, P2-Q2, Q2-R2, R2-S2, S2-T2, T2-U2, U2-V2, V2-W2, W2-X2, X2-Y2, Y2-A)**

Con una línea quebrada de 44 Tramos, desde el vértice “I1” hasta el Vértice “A” y colindante con Terrenos del Aeropuerto y terrenos de Propiedad de Terceros.

- Partiendo del vértice “I1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,829.2939, E=686,089.4278, se continua en línea recta con una distancia de 99.25 m. hasta encontrar el vértice “J1” de coordenadas UTM N=9’580,883.6198, E=686,172.4926.
- Partiendo del vértice “J1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,883.6198, E=686,172.4926, se continua en línea recta con una distancia de 122.26 m. hasta encontrar el vértice “K1” de coordenadas UTM N=9’580,782.8735, E=686,241.7658.
- Partiendo del vértice “K1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’580,782.8735, E=686,241.7658, se continua en línea recta con una distancia de 1639.22 m. hasta encontrar el vértice “L1” de coordenadas UTM N=9’581,679.8555, E=687,613.7988.
- Partiendo del vértice “L1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,679.8555, E=687,613.7988, se continua en línea recta con una distancia de 97.79 m. hasta encontrar el vértice “M1” de coordenadas UTM N=9’581,764.0733, E=687,564.0940.
- Partiendo del vértice “M1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,764.0733, E=687,564.0940, se continua en línea recta con una distancia de 341.16 m. hasta encontrar el vértice “N1” de coordenadas UTM N=9’581,930.9568, E=687,861.6519.

- Partiendo del vértice “N1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,930.9568, E=687,861.6519, se continua en línea recta con una distancia de 34.26 m. hasta encontrar el vértice “N1” de coordenadas UTM N=9’581,963.0990, E=687,873.5058.
- Partiendo del vértice “N1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’581,963.0990, E=687,873.5058, se continua en línea recta con una distancia de 40.60 m. hasta encontrar el vértice “O1” de coordenadas UTM N=9’582,002.5020, E=687,883.2731.
- Partiendo del vértice “O1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,002.5020, E=687,883.2731, se continua en línea recta con una distancia de 583.02 m. hasta encontrar el vértice “P1” de coordenadas UTM N=9’582,321.6201, E=688,371.2075.
- Partiendo del vértice “P1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,321.6201, E=688,371.2075, se continua en línea recta con una distancia de 15.08 m. hasta encontrar el vértice “Q1” de coordenadas UTM N=9’582,309.9069, E=688,380.6992.
- Partiendo del vértice “Q1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,309.9069, E=688,380.6992, se continua en línea recta con una distancia de 33.01 m. hasta encontrar el vértice “R1” de coordenadas UTM N=9’582,297.0558, E=688,411.1054.
- Partiendo del vértice “R1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,297.0558, E=688,411.1054, se continua en línea recta con una distancia de 81.73 m. hasta encontrar el vértice “S1” de coordenadas UTM N=9’582,323.9263, E=688,488.2904.
- Partiendo del vértice “S1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,323.9263, E=688,488.2904, se continua en línea recta con una distancia de 47.40 m. hasta encontrar el vértice “T1” de coordenadas UTM N=9’582,322.1738, E=688,535.6540.
- Partiendo del vértice “T1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,322.1738, E=688,535.6540, se continua en línea recta con una distancia de 42.34 m. hasta encontrar el vértice “U1” de coordenadas UTM N=9’582,342.7393, E=688,572.6682.
- Partiendo del vértice “U1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,342.7393, E=688,572.6682, se continua en línea recta con una distancia de 55.10 m. hasta encontrar el vértice “V1” de coordenadas UTM N=9’582,379.9906, E=688,613.2671.
- Partiendo del vértice “V1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,379.9906, E=688,613.2671, se continua en línea recta con una distancia de 7.99 m. hasta encontrar el vértice “W1” de coordenadas UTM N=9’582,379.5932, E=688,621.2491.
- Partiendo del vértice “W1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,379.5932, E=688,621.2491, se continua en línea recta con una distancia de 5.72 m. hasta encontrar el vértice “X1” de coordenadas UTM N=9’582,380.7619, E=688,626.8492.
- Partiendo del vértice “X1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,380.7619, E=688,626.8492, se continua en línea recta con una distancia de 18.13 m. hasta encontrar el vértice “Y1” de coordenadas UTM N=9’582,384.1226, E=688,644.6617.

- Partiendo del vértice “Y1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,384.1226, E=688,644.6617, se continua en línea recta con una distancia de 13.75 m. hasta encontrar el vértice “Z1” de coordenadas UTM N=9’582,388.2021, E=688,657.7949.
- Partiendo del vértice “Z1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,388.2021, E=688,657.7949, se continua en línea recta con una distancia de 8.36 m. hasta encontrar el vértice “A2” de coordenadas UTM N=9’582,391.2353, E=688,665.5836.
- Partiendo del vértice “A2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,391.2353, E=688,665.5836, se continua en línea recta con una distancia de 11.31 m. hasta encontrar el vértice “B2” de coordenadas UTM N=9’582,397.9257, E=688,674.7050.
- Partiendo del vértice “B2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,397.9257, E=688,674.7050, se continua en línea recta con una distancia de 45.28 m. hasta encontrar el vértice “C2” de coordenadas UTM N=9’582,421.2181, E=688,713.5393.
- Partiendo del vértice “C2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,421.2181, E=688,713.5393, se continua en línea recta con una distancia de 68.15 m. hasta encontrar el vértice “D2” de coordenadas UTM N=9’582,459.5562, E=688,769.8872.
- Partiendo del vértice “D2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,459.5562, E=688,769.8872, se continua en línea recta con una distancia de 29.97 m. hasta encontrar el vértice “E2” de coordenadas UTM N=9’582,475.8607, E=688,795.0312.
- Partiendo del vértice “E2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,475.8607, E=688,795.0312, se continua en línea recta con una distancia de 10.17 m. hasta encontrar el vértice “F2” de coordenadas UTM N=9’582,483.4834, E=688,801.7605.
- Partiendo del vértice “F2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,483.4834, E=688,801.7605, se continua en línea recta con una distancia de 18.60 m. hasta encontrar el vértice “G2” de coordenadas UTM N=9’582,494.7697, E=688,816.5442.
- Partiendo del vértice “G2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,494.7697, E=688,816.5442, se continua en línea recta con una distancia de 41.26 m. hasta encontrar el vértice “H2” de coordenadas UTM N=9’582,523.1763, E=688,846.4691.
- Partiendo del vértice “H2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,523.1763, E=688,846.4691, se continua en línea recta con una distancia de 51.76 m. hasta encontrar el vértice “I2” de coordenadas UTM N=9’582,559.3273, E=688,883.5076.
- Partiendo del vértice “I2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,559.3273, E=688,883.5076, se continua en línea recta con una distancia de 51.63 m. hasta encontrar el vértice “J2” de coordenadas UTM N=9’582,596.7766, E=688,919.0488.
- Partiendo del vértice “J2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,596.7766, E=688,919.0488, se continua en línea recta con una distancia de 29.98 m. hasta encontrar el vértice “K2” de coordenadas UTM N=9’582,619.9226, E=688,938.1034.

- Partiendo del vértice “K2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,619.9226, E=688,938.1034, se continua en línea recta con una distancia de 19.24 m. hasta encontrar el vértice “L2” de coordenadas UTM N=9’582,634.1644, E=688,951.0393.
- Partiendo del vértice “L2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,634.1644, E=688,951.0393, se continua en línea recta con una distancia de 20.45 m. hasta encontrar el vértice “M2” de coordenadas UTM N=9’582,646.3117, E=688,967.4894.
- Partiendo del vértice “M2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,646.3117, E=688,967.4894, se continua en línea recta con una distancia de 19.75 m. hasta encontrar el vértice “N2” de coordenadas UTM N=9’582,654.1115, E=688,985.6380.
- Partiendo del vértice “N2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,654.1115, E=688,985.6380, se continua en línea recta con una distancia de 13.16 m. hasta encontrar el vértice “O2” de coordenadas UTM N=9’582,654.9319, E=688,998.7700.
- Partiendo del vértice “O2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,654.9319, E=688,998.7700, se continua en línea recta con una distancia de 6.98 m. hasta encontrar el vértice “P2” de coordenadas UTM N=9’582,653.8782, E=689,005.6730.
- Partiendo del vértice “P2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,653.8782, E=689,005.6730, se continua en línea recta con una distancia de 34.18 m. hasta encontrar el vértice “Q2” de coordenadas UTM N=9’582,656.9481, E=689,039.7181.
- Partiendo del vértice “Q2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,656.9481, E=689,039.7181, se continua en línea recta con una distancia de 25.29 m. hasta encontrar el vértice “R2” de coordenadas UTM N=9’582,660.4338, E=689,064.7658.
- Partiendo del vértice “R2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,660.4338, E=689,064.7658, se continua en línea recta con una distancia de 18.84 m. hasta encontrar el vértice “S2” de coordenadas UTM N=9’582,667.1004, E=689,082.3875.
- Partiendo del vértice “S2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,667.1004, E=689,082.3875, se continua en línea recta con una distancia de 261.70 m. hasta encontrar el vértice “T2” de coordenadas UTM N=9’582,804.4288, E=689,305.1629.
- Partiendo del vértice “T2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,804.4288, E=689,305.1629, se continua en línea recta con una distancia de 13.66 m. hasta encontrar el vértice “U2” de coordenadas UTM N=9’582,813.3872, E=689,315.4715.
- Partiendo del vértice “U2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,813.3872, E=689,315.4715, se continua en línea recta con una distancia de 7.73 m. hasta encontrar el vértice “V2” de coordenadas UTM N=9’582,816.3064, E=689,322.6271.
- Partiendo del vértice “V2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,816.3064, E=689,322.6271, se continua en línea recta con una distancia de 9.53 m. hasta encontrar el vértice “W2” de coordenadas UTM N=9’582,819.9079, E=689,331.4551.

- Partiendo del vértice “W2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,819.9079, E=689,331.4551, se continua en línea recta con una distancia de 10.70 m. hasta encontrar el vértice “X2” de coordenadas UTM N=9’582,820.7818, E=689,342.1146.
- Partiendo del vértice “X2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,820.7818, E=689,342.1146, se continua en línea recta con una distancia de 13.52 m. hasta encontrar el vértice “Y2” de coordenadas UTM N=9’582,821.9365, E=689,355.5806.
- Partiendo del vértice “Y2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’582,821.9365, E=689,355.5806, se continua en línea recta con una distancia de 20.97 m. hasta encontrar el vértice “A” de coordenadas UTM N=9’582,819.3071, E=689,376.3872, cerrando la poligonal en este vértice.

El área a concesionar es de **1`914,646.07 m2.** y el perímetro es de **9,694.11 m.**

3. Descripción de las instalaciones

Ver Apéndice 3 del presente anexo (Planos de Distribución).

- Terminal de Pasajeros

Construcción de cuatro pisos, con la distribución de ambientes siguiente:

- 1er Piso: Sala de Llegada, SSHH Hombres, SSHH Mujeres, Senasa, Aduanas, Seguro, Inrena, Hall Principal, SSHH Hombres, SSHH Mujeres, Contabilidad, Administración, Escalera a Mezanine, Policía, Sanidad, Tienda, Inrena, PROMPERU, 11 Tiendas, Oficina, Seguridad Policial, Control, SSHH Hombres, SSHH Mujeres, PEONAA, Duty Free, Sala de Última Espera, Sala VIP, SSHH, Almacén, Oficina (central de llamadas), Ascensor, Escalera a Torre de Control, SSHH Hombres, SSHH Mujeres, Oficina, 2 Oficinas de Seguridad, Información de Vuelos, Meteorología, Oficina Vacío, Aduanas, Oficina Lan Perú, 2 Oficinas TANS, 2 Oficinas Lan Perú, 4 Oficinas Aero Continente, 5 Oficinas Star Up, Oficina Aviaselva, 2 Oficinas Pluspetrol, Mantenimiento TANS, Oficina ACUAVISIA, 2 Oficinas Vacías
- Mezanine: 2 SSHH Hombres, Secretaria, Jefatura, Oficina y escalera a segundo piso.
- 2do Piso: Restaurante, SSHH Hombres, SSHH Mujeres, Cocina, Cámara de frío, Ducto, Baño, Escalera, Ascensor y Terraza,
- 3er Piso: Ascensor, Escalera y Ducto de instalaciones.
- 4to Piso: Escalera, Ducto Ascensor, Ducto Instalaciones.
- 5to Piso: Cuarto de Maquinas, SH, Escalera.
- 6to Piso: Torre de control

Con las características constructivas siguientes:

Área construida

Primer piso	4578.88 m2
Mezanine	121.00 m2
Segundo piso	784.00 m2
Tercer piso	20.83 m2
Cuarto Piso	20.83 m2
Quinto Piso	44.89 m2
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Bueno

Estructura aporticada de elementos metálicos, también escaleras y techos aligerado de concreto armado, techos con tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, albañilería de ladrillos de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de terrazo, loseta, cerámica y madera, puertas y ventanas de madera, zócalos enchapados en mármol, muros tarrajeados y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa de color y blancos, con zócalos de mayólica de color, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas, sistemas de parlantes, etc.

- Garitas de Control

Construcciones de un piso, con la distribución siguiente:

- Garita N° 1: Garita y baño
- Garita N° 2: Garita
- Garita N° 3: Garita, Baño y Oficina Aduana

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de aluminio, muros tarrajeados y pintados, instalaciones eléctricas expuestas.

Área construida	
Garita N°1	7.00 m2
Garita N°2	6.00 m2
Garita N°3	17.00 m2
Antigüedad de la construcción	24 años (1 y 2) y 18 la N° 3
Estado de conservación	Buena

- Cuartel SEI

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguientes: Pabellón SEI, Oficina, SH, Almacén SEI, Oficina Administrativa y SH.

Con las características constructivas siguientes:

Pabellón SEI: Columnas y vigas metálicas, techo de tijerales metálicos con cobertura de calamina metálica, piso de concreto, instalaciones eléctricas expuestas.

Oficinas: Columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

- | | |
|-------------------------------|-----------|
| | 381.00 m2 |
| Área construida | |
| Antigüedad de la construcción | 14 años |
| Estado de conservación | Bueno |
- Almacén N° 2- Aero Continente
- Construcción de un piso, con un solo ambiente llamado almacén. Con las características constructivas siguientes:
- Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales de madera cobertura de calamita metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas metálicas, instalaciones eléctricas expuestas:
- | | |
|-------------------------------|-----------|
| Área construida | 432.00 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 18 años |
| Estado de conservación | Bueno |
- Almacén N° 3- TRANSBER S.A.
- Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Almacén y Depósito.
- Con las características constructivas siguientes:
- Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales de madera cobertura de calamita metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas, baños con aparatos sanitarios blancos con zócalos de mayólica blanca, puertas de madera y ventanas metálicas, instalaciones eléctricas expuestas.
- | | |
|-------------------------------|-----------|
| Área construida | 992.00 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 24 años |
| Estado de conservación | Bueno |
- Almacén N° 4- TALMA
- Construcción de un piso, con un la distribución de ambientes siguientes: Sala de Recepción de Carga, SSHH, Vestuarios, Almacén N° 1, Almacén N° 2, Unidad de Limpieza, SH, Archivo, Sala de Recepción y Despacho, Almacén de Carga Aforada, Jauja de Valores, Almacén de Carga en Abandono Tácito Total
- Con las características constructivas siguientes:
- Zapatas, vigas de cimentación, columnas y vigas de concreto armado, techo de tijerales metálicos con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de concreto, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas de madera y fierro, ventanas de fierro, baños con aparatos sanitarios de losa blanca con zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas, instalaciones eléctrica empotradas y vistas.
- | | |
|-------------------------------|------------|
| Área construida | 2700.00 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 20 años |

- | | | |
|--|------------------------|-------|
| | Estado de conservación | Bueno |
|--|------------------------|-------|
- Almacén N° 5- TRANSBER S.A

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguientes: Deposito, Oficina y Baño.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentado con mortero cemento-arena, techo de tijerales metálicos con cobertura de calamina metálica, tímpanos de calamina metálica, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, baño con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctrica empotradas y vistas.

Área construida	646.00 m2
Antigüedad de la construcción	24 años
Estado de conservación	Bueno

 - Almacén TANS

Construcción de piso, con la siguiente distribución: Oficina de Despacho, Almacén TANS, Recepción-Despacho y Cobertizo.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de viguetas metálicas con cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puertas de madera y metálicas, ventanas de madera, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	107.00 m2
Antigüedad de la construcción	24 años
Estado de conservación	Regular

 - Incinerador

Construcción de u piso, con la distribución de ambientes siguiente: Caseta de Control, Baño, Zona del Incinerador y Patio de maniobras

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería cara vista confinada con elementos de concreto armado, techo con viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puertas metálicas y de madera, ventanas metálicas, baño con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	442.00 m2
Antigüedad de la construcción	13 años
Estado de conservación	Bueno

 - Módulo A.C.C.

Construcción de un nivel, con la distribución siguiente: Sala de Grabaciones, Oficina, Sala de Comunicaciones con Baño, Baño, Barómetro, Sala AFTN, Sala de Comunicaciones, Taller Mantenimiento Electrónica y Archivo

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas de madera, falso cielo raso de triplay, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y expuestas.

Área construida	225.00 m2
Antigüedad de la construcción	18 años
Estado de conservación	Bueno

- Vivienda P.N.P.

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Sala-Estar, 2 Dormitorios, Dormitorio con baño, Cuadra, Depósito, Baño y Almacén.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de madera, techo con tijerales de madera y cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, falso cielo raso de triplay, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	138.00 m2
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Regular

- Planta de Tratamiento de Agua

Con las características constructivas siguientes: Planta de Tratamiento de Agua y Baño.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso cemento pulido, puertas y ventanas de fierro, tarrajeo frotachado y pintura de muros, falso cielo raso de triplay, baño con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas.

Área construida	35.00 m2
Antigüedad de la construcción	24 años
Estado de conservación	Bueno

- Sala de Grupos Electrónicos-SEAT-Casetas de Bombas

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Sub Estación Alta Tensión, Sala de Grupos Electrónicos y Control de Bombeo-Tanque Neumático

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de

ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, falso cielo raso de triplay, tarrajeo y pintura en muros, instalaciones eléctrica.

Área construida	176.13 m2
Antigüedad de la construcción	24 años
Estado de conservación	Bueno

- Vivienda del Jefe de Aeropuerto

Edificación de un piso, con la distribución siguiente: Sala, Comedor, Baño, Dormitorio con Baño, 2 Dormitorios, Patio y Cocina.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de madera y de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, piso de loseta vinílica y cemento pulido, puertas y ventanas de madera, falso cielo raso de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	131.24 m2
Antigüedad de la construcción	23 años
Estado de conservación	Bueno

- Vivienda de Operadores

Construcción de un piso con la distribución siguiente: Recibo, Pasadizo, 5 Dormitorios, Cocina y Baño.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de madera, techo con tijerales de madera cobertura de calamina metálica, piso cemento pulido, puertas y ventanas de madera, falso cielo raso de triplay, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	111.00 m2
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Regular

- Vivienda de Personal Técnico

Edificación de un piso, con la siguiente distribución: Sala, Comedor, Cocina, Baño, 2 dormitorios.

Con las características técnicas siguientes:

Muros de madera, techo de tijerales de madera cobertura de calamina, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, falso cielo raso de triplay, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

construida	77.00 m2
üedad de la construcción	26 años
do de conservación	Bueno

- Vivienda de Jefe de Seguridad
 Construcción de un piso, con los ambientes siguientes: Sala, Comedor, 2 Dormitorios, Cocina y Baño.
 Con las características constructivas siguientes:
 Muros de madera, techo con tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, piso de cerámica y cemento coloreado, puertas y ventanas de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, falso cielo raso de triplay, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y expuestas.

Área construida	71.00 m2
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Regular

- Taller de Electricidad
 Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Sala, 2 Dormitorios, Depósito, Comedor y Baño.
 Con las características constructivas siguientes:
 Muros de madera, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, falso cielo raso de triplay, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	75.37 m2
Antigüedad de la construcción	23 años
Estado de conservación	Regular

- Comedor-Cochera-Oficina de Mantenimiento-Depósito
 Construcción de un piso, con los ambientes siguientes: Comedor Trabajadores, Depósito, SH, Cocina, Oficina, Depósito Pisera, Depósito, Sala, SH, 2 Dormitorios. y dos Depósitos.
 Con las características constructivas siguientes:
 Muros de madera y albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de tijerales de madera cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas, instalaciones eléctricas empotradas y expuestas.

Área construida	581.00 m2
Antigüedad de la construcción	18 años
Estado de conservación	Malo

- Depósito de Combustible
 Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Depósito de Combustible y baño
 Con las características constructivas siguientes:
 Columnas y vigas de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de

cemento pulido, puertas y ventanas de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	115.00 m2
Antigüedad de la construcción	25 años
Estado de conservación	Regular

- Almacén General- Ex Taller de Mecánica

Con las características constructivas siguientes: Almacén, Ex Taller Mecánica, Almacén de Insumos.

Con las características constructivas siguientes:

Paredes de madera, techo de tijerales de madera y cobertura de calamina metálica, piso de cemento, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas vistas.

Área construida	950.00 m2
Antigüedad de la construcción	24 años
Estado de conservación	Malo

- HELISUR-AVIASUR

Construcción de un piso con la distribución siguiente: Hangar, Oficina, Depósito, Cobertizo material rústico y baño

Con las características constructivas siguientes:

Estructura del hangar de columnas metálicas, techo de vigas y correas metálicas con cobertura de calamina metálica, también muros de madera machihembrada con techo de tijerales de madera y cobertura de calamina metálica, piso de concreto y cemento pulido, puertas y ventanas de madera, aparatos sanitarios de losa blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	394.74 m2
Antigüedad de la construcción	32, 2 y 15 años
Estado de conservación	Bueno

- Cisterna

Construcción de un nivel, de un solo ambiente llamado cisterna

Con las características constructivas siguientes:

Muros, losas de fondo y techo de concreto armado, tarrajeo impermeable interior de cisterna, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	59.84 m2
Antigüedad de la construcción	10 años
Estado de conservación	Regular

- Caseta de Clorinador

Construcción de un piso, de un solo ambiente llamado caseta

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de viguetas de madera y cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, instalaciones sanitarias y eléctricas vistas.

Área construida	20.63 m2
Antigüedad de la construcción	2 años
Estado de conservación	Buena

- Pozo Artesano N° 1

Construcción de un nivel, con la distribución siguiente: Poso artesiano 1

Con las características constructivas siguientes:

Comprende un cobertizo con columnas de madera y techo de calamina metálica y ambiente de albañilería confinada con elementos de concreto armado, muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido puerta de madera

Área construida	5.52 m2
Antigüedad de la construcción	17 años
Estado de conservación	Regular

- Pozos Artesanos N° 2, 3, 4 y 5

Construcciones de un piso, ubicadas alrededor de la planta de tratamiento de agua potable.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida sentada con mortero cemento arena, techo con viguetas de madera y cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puerta metálica.

Área construida	18.75 m2
Antigüedad de la construcción	17 años
Estado de conservación	Regular

- Restaurante “El Viajero”

Construcción de un piso con la distribución siguiente: Área de Atención, Almacén, Cocina y Baño.

Con las características constructivas siguientes:

Paredes de madera (caña de guayaquil), techo con viguetas de madera con cobertura de hojas de crisnejas, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, instalaciones sanitarias empotradas, instalaciones eléctricas vistas.

Área construida	60.00 m2
Antigüedad de la construcción	4 años
Estado de conservación	Regular

- Kiosco Alarcón

Construcción de un piso con la distribución siguiente: Kiosco

Con las características constructivas siguientes:

Paredes de madera, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, Piso de madera, puerta y ventanas de madera.

- | | | |
|--|-------------------------------|----------|
| | Área construida | 17.94 m2 |
| | Antigüedad de la construcción | 21 años |
| | Estado de conservación | Regular |
- Localizador- ILS
- Construcción de un piso, con un solo ambiente llamado Caseta ILS
- Con las características constructivas siguientes:
- Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas empotradas.
- | | | |
|--|-------------------------------|----------|
| | Área construida | 46.00 m2 |
| | Antigüedad de la construcción | 24 años |
| | Estado de conservación | Bueno |
- Caseta Media Marca
- Construcción de un piso, con un solo ambiente llamado caseta
- Con las características constructivas siguientes:
- Construcción circular con paredes y techo de módulos metálicos con aislamiento interno, piso de cemento pulido, puertas igualmente metálicas, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.
- | | | |
|--|-------------------------------|----------|
| | Área construida | 20.00 m2 |
| | Antigüedad de la construcción | 24 años |
| | Estado de conservación | Buena |
- GLIDE SLOPE (antiguo)
- Construcción de un piso, con la distribución siguiente: caseta glide slope y dos depósitos.
- Con las características constructivas siguientes:
- Columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas de madera, instalaciones eléctricas empotradas.
- | | | |
|--|-------------------------------|----------|
| | Área construida | 47.00 m2 |
| | Antigüedad de la construcción | 5 años |
| | Estado de conservación | Buena |
- Garita de Control Estación SEI
- Construcción de un piso, con un solo ambiente llamado garita.
- Con las características constructivas siguientes:
- Paredes de madera, techo de viguetas de madera y cobertura de calamina metálica, piso de cemento, sin instalaciones.
- | | | |
|--|-------------------------------|---------|
| | Área construida | 7.00 m2 |
| | Antigüedad de la construcción | 18 años |
| | Estado de conservación | Bueno |

- Vivienda Santa Clara

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: sala, Dormitorio 1, 3 SH, Depósito, Dormitorio 2, Dormitorio 3, Comedor y Cocina

Con las características constructivas siguientes:

Columnas vigas soleras de concreto armado, sin techo, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento coloreado, tarrajeo frotachado de muros y cielo raso, sin puertas y ventanas, sin aparatos sanitarios, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas sin cables ni dispositivos eléctricos.

Área construida	113 m2
Antigüedad de la construcción	19 años
Estado de conservación	Mala

- GLIDE SLOPE (nuevo)

Construcción de un piso, con un ambiente llamado Caseta Glide Slope

Con las características constructivas siguientes:

Paredes y techo de tableros modulares metálicos con aislamiento interior, piso de cemento pulido, puertas también de tableros metálicos, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	22.68 m2
Antigüedad de la construcción	1 año
Estado de conservación	Muy bueno

- VOR

Construcción de un piso de un solo ambiente llamado caseta VOR

Con las características constructivas siguientes:

Paredes y techo de tableros modulares metálicos con aislamiento interior, piso de cemento pulido, puertas también de tableros metálicos, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	11.4 m2
Antigüedad de la construcción	15 años
Estado de conservación	Bueno

- Otras construcciones e instalaciones
 - a) Pista de aterrizaje

Longitud:	2,500 m
Ancho:	45 m
Elevación:	93.29 m (306 pies)
Superficie de Rodadura:	Concreto
PCN:	45R/C/X/U
Estado de Conservación:	Bueno

 - b) Plataforma de Aviones

Dimensiones:	49,675.88 m2
Superficie de Rodadura:	Concreto
Estado de Conservación:	Bueno

 - c) Calle de acceso

Dimensiones: 100 m x 23 m
 Diagonal: 187 x 23 m
 Superficie de Rodadura: Concreto
 Estado de Conservación: Bueno

e) Cerco perimétrico de postes de concreto y alambre de púas y malla metálica

f) Sistemas de drenaje

g) Playa de Estacionamiento de vehículos

Dimensiones: 9456.83
 Superficie de Rodadura: Concreto
 Estado de Conservación: Buena

4. Información Aeronáutica

AEROPUERTO IQUITOS	
INDICADOR DE LUGAR	SPQT-IQUITOS /INTL
NOMBRE DEL AERÓDROMO	CORONERL FAP FRANCISCO SECADA VIGNETA
COORDENADAS ARP	03°47'05.06"S – 073°18'31.7"W 1250M DE THR 06
DISTANCIA A LA CIUDAD	7 KM SW
ELEVACIÓN FT	93 M/306 FT
TEMPERATURA DE REFERENCIA	32.1° C (NOV)
ONDULACION GEOIDAL	WO INFO
DECLINACION MAGNETICA	4° W (2000)
CAMBIO ANUAL	10' 20.0" W
ADMINISTRACION	CORPAC S.A.
TRANSITO AUTORIZADO	VFR/IFR
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	
ADMINISTRACION DEL AD	H24
ADUANAS E INMIGRACIONES	H24
SERVICIOS MEDICOS	NIL
OFICINAS DE NOTIFICACION AIS / ARO	H24
OFICINAS DE NOTIFICACION MET	H24
ATS	H24
ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE	H24
SERVICIO DE DESPACHO	H24
SEGURIDAD	H24
DESCONGELAMIENTO	NIL
INSTALACIONES Y SERVICIOS DE DESPACHO	
INSTALACIONES DE MANIPULEO DE CARGA	1 Montacarga de 6700 kgs de capacidad
	1 Montacarga de 3000 kgs de capacidad
	6 carretas
	2 tractores remolcadores de carretas
	no se dispone de personal
COMBUSTIBLE	Tipo de Combustible: Jet A 1
	Instalaciones para el abastecimiento: Camiones cisterna con capacidad de 14000 Galones
SEGURIDAD AVSEC	
ARCO DETECTOR	SI
RAYOS X	SI
HORARIO DE OPERACIÓN	H 24
CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA	

DESIGNADOR RWY	06
	24
RWY 06	Dimensiones RWY: 2500 x 45 / FRANJA: 2500 x 150
	Dimensiones Franja: 2500 x 45 / FRANJA: 2500 x 151
	Coordenadas: 03°47'27.41"S – 073°19'05.57"W
	Elevación: THR 93M/306 FT
RWY 24	Dimensiones RWY: 2500 x 45 / FRANJA: 2500 x 150
	Dimensiones Franja: 2500 x 45 / FRANJA: 2500 x 150
	Coordenadas: 03°46'42.71"S – 073°17'57.83"W
	Elevación: THR 90M/295 FT
SUPERFICIE	CONCRETO
RESISTENCIA RWY	PCN 45/R/C/X/U
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	EXTINCION DE INCENDIOS: CAT 8°
EQUIPOS Y VEHICULOS DE SALVAMENTO	1 INTERNACIONAL 1 CHUBB FIRE 1 E ONE
HORAS DE OPERACION	H 24
CAPACIDAD DE RETIRAR AERONAVES INUTILIZADAS	
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
DIMENSIONES	
SUPERFICIE	CONCRETO
RESISTENCIA	PCN45/R/C/X/U
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
ANCHO	22.5
SUPERFICE	CONCRETO
RESISTENCIA	PCN 45/R/C/X/U
COMUNICACIONES ATS	
APP	Distintivo: IQUITOS CONTROL DE APROXIMACION
	Frecuencia: 124.1 MHZ
	Horas de Funcionamiento: H24
TWR	Distintivo: IQUITOS TORRE
	Frecuencia: 118.5 MHZ
	FREQ emergencia: 121.5 MHZ
RADIOAYUDAS	
VOR/DME	ID: IQT
	Frecuencia : 116.5 MHZ
	Coordenadas: 03°47'32.13"S – 073°19'02.62"W
	Elevación: 102 M/335.4 FT
	Horas de Funcionamiento: H 24
ILS CAT I RWY 06 LLZ	ID: ISEC
	Frecuencia : 109.7 MHZ
	Coordenadas: 03°46'37.187"S – 073°17'49.450"W

	Horas de Funcionamiento: H 24
OBSERVACIONES	
OBSERVACIONES	
AERONAVE CRITICA	B-747-100 B

AEROPUERTO DE PIURA

1. Ubicación

El Aeropuerto "Cap. FAP Guillermo Concha Iberico" de la ciudad de Piura, se encuentra ubicado a cinco kilómetros al este de la ciudad de Piura, en el Distrito de Castilla, Provincia y Departamento de Piura.

2. Linderos y medidas perimétricas

– **Por el Norte: Tramos (H1-I1, I1-J1, J1-K1, K1-L1, L1-M1, M1-N1, N1-O1, O1-A)**

Con una línea quebrada de ocho tramos rectos colindantes con terrenos de propiedad del Ministerio de Defensa-Fuerza Aérea del Perú, Carretera a Chulucanas.

- Partiendo del vértice "H1" de coordenadas UTM PSAD 56 N= 9'426,251.0718, E=542,955.0775 se continúa en línea recta con una distancia de 84.95 m hasta encontrar el vértice "I1" de coordenadas UTM N=9'426,278.5031, E=543,035.4763.
- Del vértice "I1" de coordenadas UTM N=9'426,278.5031, E=543,035.4763 se continúa en línea recta con una distancia de 13.07 m hasta encontrar el vértice "J1" de coordenadas UTM N=9'426,287.2979, E=543,045.1488.
- Del vértice "J1" de coordenadas UTM N=9'426,287.2979, E=543,045.1488 se continúa en línea recta con una distancia de 10.15 m hasta encontrar el vértice "K1" de coordenadas UTM N=9'426,285.1927, E=543,055.0829.
- Del vértice "K1" de coordenadas UTM N=9'426,285.1927, E=543,055.0829 se continúa en línea recta con una distancia de 58.50 m hasta encontrar el vértice "L1" de coordenadas UTM N=9'426,273.065, E=543,112.3113.
- Del vértice "L1" de coordenadas UTM N=9'426,273.065, E=543,112.3113 se continúa en línea recta con una distancia de 6.80 m hasta encontrar el vértice "M1" de coordenadas UTM N=9'426,267.0933, E=543,115.5632.
- Del vértice "M1" de coordenadas UTM N=9'426,267.0933, E=543,115.5632 se continúa en línea recta con una distancia de 11.68 m hasta encontrar el vértice "N1" de coordenadas UTM N=9'426,266.045, E=543,127.1971.
- Del vértice "N1" de coordenadas UTM N=9'426,266.045, E=543,127.1971 se continúa en línea recta con una distancia de 83.61 m hasta encontrar el vértice "O1" de coordenadas UTM N=9'426,183.837, E=543,111.9595.
- Del vértice "O1" de coordenadas UTM N=9'426,183.837, E=543,111.9595 se continúa en línea recta con una distancia de 70.00 m hasta encontrar el vértice "A" de coordenadas UTM N=9'426,168.8095, E=543,180.3274.

– **Por el Este: Tramo (A-B)**

Con una línea recta de un tramo, colindante con terrenos de propiedad del Ministerio de Defensa-Fuerza Aérea del Perú

- Partiendo del vértice “A” de coordenadas UTM N=9’426,168.8095, E=543,180.3274 se continúa en línea recta con una distancia de 2,718.10 m hasta encontrar el vértice “B” de coordenadas UTM N=9’423,513.1637, E=542,601.027.

– **Por el Sur:Tramo(B-C, C-D, D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K-L, L-M, M- N)**

Con una línea quebrada de doce tramos rectos, colindantes con terrenos de propiedad del Ministerio de Defensa-Fuerza Aérea del Perú y de terceros.

- Partiendo del vértice “B” de coordenadas UTM N=9’423,513.1637, E=542,601.027 se continúa en línea recta con una distancia de 74.12 m hasta encontrar el vértice “C” de coordenadas UTM N=9’423,551.8643, E=542,537.8121.
- Del vértice “C” de coordenadas UTM N=9’423,551.8643, E=542,537.8121, se continúa en línea recta con una distancia de 31.89 m hasta encontrar el vértice “D” de coordenadas UTM N=9’423,568.5142, E=542,510.6155.
- Del vértice “D” de coordenadas UTM N=9’423,568.5142, E=542,510.6155, se continúa en línea recta con una distancia de 24.24 m hasta encontrar el vértice “E” de coordenadas UTM N=9’423,548.5872, E=542,496.8089.
- Del vértice “E” de coordenadas UTM N=9’423,548.5872, E=542,496.8089, se continúa en línea recta con una distancia de 81.68 m hasta encontrar el vértice “F” de coordenadas UTM N=9’423,588.8988, E=542,425.7698.
- Del vértice “F” de coordenadas UTM N=9’423,588.8988, E=542,425.7698, se continúa en línea recta con una distancia de 22.47 m hasta encontrar el vértice “G” de coordenadas UTM N=9’423,608.5823, E=542,436.6029.
- Del vértice “G” de coordenadas UTM N=9’423,608.5823, E=542,436.6029, se continúa en línea recta con una distancia de 9.45 m hasta encontrar el vértice “H” de coordenadas UTM N=9’423,616.3179, E=542,431.1787.
- Del vértice “H” de coordenadas UTM N=9’423,616.3179, E=542,431.1787, se continúa en línea recta con una distancia de 8.03 m hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=9’423,622.5013, E=542,426.0559.
- Del vértice “I” de coordenadas UTM N=9’423,622.5013, E=542,426.0559, se continúa en línea recta con una distancia de 5.06 m hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=9’423,626.3997, E=542,422.8261.

- Del vértice “J” de coordenadas UTM N=9’423,626.3997, E=542,422.8261, se continua en línea recta con una distancia de 25.74 m hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=9’423,643.6137, E=542,403.6855.
 - Del vértice “K” de coordenadas UTM N=9’423,643.6137, E=542,403.6855, se continua en línea recta con una distancia de 10.78 m hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=9’423,653.7968, E=542,400.1546.
 - Del vértice “L” de coordenadas UTM N=9’423,653.7968, E=542,400.1546, se continua en línea recta con una distancia de 22.65 m hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=9’423,676.294, E=542,402.8136.
 - Del vértice “M” de coordenadas UTM N=9’423,676.294, E=542,402.8136, se continua en línea recta con una distancia de 39.37 m hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=9’423,694.6206, E=542,367.9671.
- **Por el Oeste: Tramos(N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U, U-V, V-W, W-X, X-Y, Y-Z, Z-A1, A1-B1, B1-C1, C1-D1, D1-E1, E1-F1, F1-G1, G1-H1)**

Con una línea quebrada de veinte tramos rectos colindantes con terrenos de propiedad de terceros y de CORPAC S.A.

- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM N=9’423,694.6206, E=542,367.9671, se continua en línea recta con una distancia de 564.67 m hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=9’424,249.0945, E=542,474.8142.
- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM N=9’424,249.0945, E=542,474.8142, se continua en línea recta con una distancia de 66.68 m hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=9’424,288.9515, E=542,421.3606.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM N=9’424,288.9515, E=542,421.3606, se continua en línea recta con una distancia de 34.80 m hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’424,320.1957, E=542,436.6915.
- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’424,320.1957, E=542,436.6915, se continua en línea recta con una distancia de 84.09 m hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=9’424,393.8219, E=542,477.3102.
- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM N=9’424,393.8219, E=542,477.3102, se continua en línea recta con una distancia de 52.95 m hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=9’424,441.5383, E=542,500.2741.
- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM N=9’424,441.5383, E=542,500.2741, se continua en línea recta con una distancia de 167.47 m hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=9’424,600.7358, E=542,552.2672.
- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM N=9’424,600.7358, E=542,552.2672, se continua en línea recta

con una distancia de 62.20 m hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=9’424,662.6715, E=542,557.958.

- Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM N=9’424,662.6715, E=542,557.958, se continua en línea recta con una distancia de 86.56 m hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=9’424,748.2195, E=542,571.1475.
- Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM N=9’424,748.2195, E=542,571.1475, se continua en línea recta con una distancia de 24.34 m hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=9’424,771.7526, E=542,577.3467.
- Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM N=9’424,771.7526, E=542,577.3467, se continua en línea recta con una distancia de 45.78 m hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=9’424,784.0834, E=542,533.2546.
- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM N=9’424,784.0834, E=542,533.2546, se continua en línea recta con una distancia de 0.03 m hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’424,784.1132, E=542,533.2617.
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’424,784.1132, E=542,533.2617, se continua en línea recta con una distancia de 84.59 m hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’424,803.1496, E=542,450.8395.
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’424,803.1496, E=542,450.8395, se continua en línea recta con una distancia de 80.06 m hasta encontrar el vértice “A1” de coordenadas UTM N=9’424,879.8937, E=542,473.6506.
- Partiendo del vértice “A1” de coordenadas UTM N=9’424,879.8937, E=542,473.6506, se continua en línea recta con una distancia de 41.20 m hasta encontrar el vértice “B1” de coordenadas UTM N=9’424,919.8535, E=542,483.6812.
- Partiendo del vértice “B1” de coordenadas UTM N=9’424,919.8535, E=542,483.6812, se continua en línea recta con una distancia de 9.13 m hasta encontrar el vértice “C1” de coordenadas UTM N=9’424,922.2441, E=542,474.868.
- Partiendo del vértice “C1” de coordenadas UTM N=9’424,922.2441, E=542,474.868, se continua en línea recta con una distancia de 75.46 m hasta encontrar el vértice “D1” de coordenadas UTM N=9’424,993.9788, E=542,498.2978.
- Partiendo del vértice “D1” de coordenadas UTM N=9’424,993.9788, E=542,498.2978, se continua en línea recta con una distancia de 83.08 m hasta encontrar el vértice “E1” de coordenadas UTM N=9’424,968.359, E=542,577.3315.
- Partiendo del vértice “E1” de coordenadas UTM N=9’424,968.359, E=542,577.3315, se continua en línea recta con una distancia de 342.82 m hasta encontrar el vértice “F1” de coordenadas UTM N=9’425,301.7775, E=542,657.0769.
- Partiendo del vértice “F1” de coordenadas UTM N=9’425,301.7775, E=542,657.0769, se continua en línea recta

con una distancia de 76.57 m hasta encontrar el vértice "G1" de coordenadas UTM N=9'425,284.8786, E=542,731.7566.

- Partiendo del vértice "G1" de coordenadas UTM N=9'425,284.8786, E=542,731.7566, se continua en línea recta con una distancia de 991.67 m hasta encontrar el vértice "H1" de coordenadas UTM N=9'426,251.0718, E=542,955.0775.

El área de la concesión es de 774,624.58 m², con un perímetro de 6386.51 m.

3. Descripción de las Instalaciones

Ver Apéndice 3 del presente anexo (Planos de Distribución).

- Terminal de Pasajeros

Edificio de 3 niveles con la distribución de ambientes siguientes:

- 1er PISO: Sala de Llegada de Pasajeros, SSHH Discapacitados, SSHH Damas, SSHH Caballeros, Oficina Aduana, Oficina Migraciones, 2 Tiendas, Hall Público Zona de Counters, 5 Oficinas CIA. Aviación, Baño Caballeros, Baño Damas, Sala de Ultima Espera, SSHH Damas, SSHH Hombres, Escalera a Mezanine, 13 Tiendas, Jefatura de Aeropuerto y baño, Secretaria, Pasadizo, Escalera al segundo piso, Sala VIP y baño, Jefatura de Operaciones, Depósito, Baño.

- Mezanine: Comedor, Despensa, Cocina, Cafetería, Baño para damas y caballeros, Terraza.

- 2do piso: Oficinas de Contabilidad con baño.

Con las características constructivas siguientes:

Estructuras aporticadas de concreto armado, techos de losas aligeradas igualmente de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentadas con mortero cemento-arena, pisos de loseta veneciana y cerámica, muros tarrajeados y pintados, carpintería de madera y aluminio, vidrios de color bronce, baños con aparatos sanitarios de color y zócalos de mayólica decorada, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida

Primer piso	1535.74 m ²
Mezanine	284.91 m ²
Segundo piso	77.45 m ²
Antigüedad de la construcción	47 y 18 años
Estado de conservación	Bueno

- Torre de Control

Construcción de cinco pisos, con la siguiente distribución:

- 1er Piso: Sala de Comunicaciones
- 2do Piso: Jefatura de Operaciones
- 3er Piso: Sala HF
- 4to Piso: Sala de Equipos IHF

- 5to Piso: Torre de Control

Con las características constructivas siguientes:

Área construida	
Primer piso	26.62 m2
Segundo piso	26.62 m2
Tercer piso	26.62 m2
Cuarto Piso	26.62 m2
Quinto Piso	26.62 m2
Antigüedad de la construcción	18 años
Estado de conservación	Bueno

Columnas, vigas, losa aligeradas y escaleras de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido y vinílico, muros tarrajados y pintados, puertas de madera, ventanas de aluminio, baños de losa blanca con zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

- Oficinas de Seguridad

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Oficinas de Seguridad, Seguridad, Vestidor, SSHH y Patio

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, techo de viguetas de fierro y cobertura de planchas de eternit, así mismo albañilería confinada con columnas y vigas de concreto armado, muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, carpintería de madera y aluminio, muros tarrajados y pintados, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	104.39 m2
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Bueno

- Almacén de Carga

Edificación de un piso con la distribución de ambientes siguiente:

Almacén de Activos CORPAC, Almacén Obsoletos CORPAC, Almacén Talma, Almacén Aero Continente y jardín interior.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo con tijerales metálicos y cobertura de calamina eternit, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas de madera y fierro, ventanas de fierro, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	496.17 m2
Antigüedad de la construcción	47 y 18 años
Estado de conservación	Bueno

- PNP-Mecánica-Limpieza

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: de 2 oficinas PNP, Almacén de Limpieza y Mecánica.

Con las características constructivas siguientes:

Albañilería confinada con columnas y vigas de concreto armado, muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techos con viguetas metálicas y cobertura de calamina eternit, pisos de cemento, carpintería de madera y fierro, muros tarrajeados y pintados, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	58.70 m2
Antigüedad de la construcción	27 años
Estado de conservación	Bueno

- Almacén TANS

Construcción de un piso, consta de un solo ambiente denominado almacén.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, cobertura con canalón, piso de cemento, tarrajeo frotachado y pintura en muros, puertas de madera, ventanas de fierro, instalaciones eléctricas expuestas.

Área construida	26.54 m2
Antigüedad de la construcción	22 años
Estado de conservación	Bueno

- Sala Receptora

Construcción de un piso, con la siguiente distribución: Sala receptora

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura de muros, puertas y ventanas metálicas, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	16.86 m2
Antigüedad de la construcción	32 años
Estado de conservación	Bueno

- Vivienda de Funcionarios

Construcciones de un piso:

- Vivienda Tipo "A": Área construida de 176.00 m2 con terraza, sala, comedor, cocina, patio, baño, dos dormitorios con guarda ropa, un dormitorio con guarda ropa y baño, patio, deposito y cuarto de servicio
- Vivienda Tipo "B": Área construida de 115.00 m2. Consta de terraza, sala comedor, cocina, patio, pasillo, baño, 2 dormitorios con guarda ropa, dormitorio con baño y patio.
- Vivienda Tipo "C": Área construida de 87.00 m2. Consta de sala-comedor, cocina, 2 dormitorios, 2 baños y patio.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de amarre de concreto armado, techo de canalón y losa aligerada de concreto armado, albañilería de

ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de loseta vinílica y cemento pulido, puertas de madera y ventanas de fierro, falso cielo raso de triplay, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	378.00 m2
Antigüedad de la construcción	28 años
Estado de conservación	Bueno

- Módulos de Equipos y Motores

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente:

Sala NDB, Sala Receptora, Sala de Comunicaciones, Sala de Equipos de Ayudas Luminosas, Sala de Grupos Electrónicos.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas de madera y fierro, ventanas de fierro, tarrajeo frotachado en muros y cielo rasos, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	102.00 m2
Antigüedad de la construcción	32 años
Estado de conservación	Bueno

- Estación SEI

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguientes: 2 Puestos de Estacionamiento de Vehículos, Sala de Usos Múltiples, Dormitorio, Pasillo, SSHH, Almacén.

Con las características constructivas siguientes:

Estructuras de columnas y vigas de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla, cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de losas aligeradas y losas tridilosas de concreto armado, pisos de concreto y cemento, muros tarrajeados y pintados, carpintería de madera, baños con aparatos de losa vitrificada blanca, zócalos de mayólica blanca losa, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	308.93 m2
Antigüedad de la construcción	2 años
Estado de conservación	Bueno

- Garita de Peaje

Construcción de un piso, de un solo ambiente llamado garita

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina eternit, muros de albañilería de ladrillo de arcilla asentada con mortero cemento-arena, tarrajeo frotachado y pintura en muros, piso de cemento pulido, instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	4.00 m2
Antigüedad de la construcción	15 años

	Estado de conservación	Bueno
-	Tanque elevado	
	Construcción de cuatro niveles	
	Estructura de zapatas, columnas, vigas, muros y losas sólidas de concreto armado, tarrajeo impermeable en interior de la cuba, instalaciones sanitarias empotradas y vistas.	
	Área construida	496.17 m2
	Antigüedad de la construcción	47 y 18 años
	Estado de conservación	Bueno
-	Cisterna de Agua Potable N° 1	
	Construcción de un nivel, ubicada a un costado del terminal de pasajeros, con un solo ambiente llamado cisterna.	
	Con las características constructivas siguientes:	
	Losas y muros de concreto armado, tarrajeo impermeable de fondo y muros interiores, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.	
	Área construida	15.00 m2
	Antigüedad de la construcción	28 años
	Estado de conservación	Bueno
-	Cisterna de Agua Potable N° 2	
	Construcción de un nivel, ubicada en la parte posterior de las viviendas, con un solo ambiente llamado cisterna.	
	Con las características constructivas siguientes:	
	Loas y muros de concreto armado, tarrajeo impermeable de fondo y muros interiores, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.	
	Área construida	13.50 m2
	Antigüedad de la construcción	48 años
	Estado de conservación	Bueno
-	Aeroclub	
	Edificación de un piso, con la distribución siguiente: Hangar, Talleres y Almacenes.	
	Con las características constructivas siguientes:	
	Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, piso de cemento, puertas y ventanas metálicas, sin instalaciones sanitarias y eléctricas.	
	Área construida	546.73 m2
	Antigüedad de la construcción	47 años
	Estado de conservación	Regular
-	VOR	
	Construcción de un piso, de un solo ambiente. Con las características constructivas siguientes:	
	Estructura modular prefabricada de paredes y techos de planchas metálicas, piso de vinílico, con instalaciones eléctricas empotradas.	

Área construida	11.25 m2
Antigüedad de la construcción	17 años
Estado de conservación	Bueno

- Otras construcciones e instalaciones

a) Pista de aterrizaje

Longitud:	2,500 m
Ancho:	45 m
Elevación:	35.67 m (117 pies)
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
PCN:	43 F/B/X/U
Estado de Conservación:	Regular

b) Plataforma de Aviones

Dimensiones:	140 x 80 m
Superficie de Rodadura:	Concreto
Estado de Conservación:	Bueno

c) Calle de acceso

Dimensiones:	80 m x 23 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Bueno

e) Cerco perimétrico de postes de concreto y alambre de púas y malla metálica

f) Ayudas luminosas para la aeronavegación

g) Sistemas de drenaje

h) Playa de Estacionamiento de vehículos

Dimensiones:	6159.00 m2
Superficie de Rodadura:	Pavimento
Estado de Conservación:	Buena

4. Información Aeronáutica

AEROPUERTO PIURA	
INDICADOR DE LUGAR	SPUR – PIURA
NOMBRE DEL AERÓDROMO	CAPITAN FAP GUILLERMO CONCHA IBERICO
COORDENADAS ARP	05°12'21"S – 080°36'59"W
DISTANCIA A LA CIUDAD	2 KM E
ELEVACIÓN FT	174
TEMPERATURA	34.2°
ADMINISTRACION	CORPAC S.A.
DESIGNACION DE PISTA	01
	19
DIMENSIONES RWY	(01) RWY 2500 x 45 SWY:100 x 45 FRANJA 2600 x 150
	(19) RWY 2500 x 45 SWY:100 x 45 FRANJA 2600 x 150
PENDIENTE	0.3%
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 37/F/D/X/T
ILUMINACIÓN	RTHL PAPI 3° REDL RENL
	SALS RTHL PAPI 3° REDL RENL
INSTALACIONES Y SERVICIOS DE DESPACHO	
INSTALACIONES DE MANIPULEO DE CARGA	Faja Transportadora de Equipaje
COMBUSTIBLE	Camion Cisterna
SEGURIDAD AVSEC	
ARCO DETECTOR	SI
RAYOS X	SI
HORARIO DE OPERACIÓN	H 24
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	EXTINCIÓN DE INCENDIOS:CAT 7°
EQUIPOS Y VEHICULOS DE SALVAMENTO	(2) E-ONE
HORAS DE OPERACIÓN	1200 – 0200 Y O/R
CAPACIDAD DE RETIRAR AERONAVES INUTILIZADAS	
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
AREA	140.00 x 80.00
SUPERFICIE	CONCRETO
RESISTENCIA	INFORMACION NO DISPONIBLE
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
DIMENSIONES	8.00 x 23.00
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	INFORMACION NO DISPONIBLE
COMUNICACIONES	
COMUNICACIÓN ATS	FIS
	APP/TWR
DISTINTIVO DE LLAMADAS	PIURA RADIO
	PIURA TORRE
FRECUENCIA	126.9 MHZ
	118.4 MHZ
HORAS DE SERVICIO	121.5 MHZ(EMERGENCIA) 1200 – 0200 Y O/R

	1200 – 0200 Y O/R 1200 – 0200 Y O/R
RADIOAYUDAS	
RADIOAYUDAS	VOR / DME
NDB	
ID	URA
FRECUENCIA	117.7 MHZ – CH 124X
345 KHZ	
HORAS DE OPERACIÓN	H-24
	1200 – 0200 Y O/R
COORDENADAS	05°12'36"S – 080°36'58"W
	05°12'42"S – 080°37'02"W
OBSERVACIONES	
OBSERVACIONES	PELIGRO AVIARIO PISTAS 01/19. PILTOS TOMAR CTN
AERONAVE CRITICA	B747-100B

AEROPUERTO PIURA	
INDICADOR DE LUGAR	SPUR – PIURA
NOMBRE DEL AERÓDROMO	CAPITAN FAP GUILLERMO CONCHA IBERICO
COORDENADAS ARP	05°12'21"S – 080°36'59"W
DISTANCIA A LA CIUDAD	2 KM E
ELEVACIÓN FT	174
TEMPERATURA	34.2°
ADMINISTRACION	CORPAC S.A.
DESIGNACION DE PISTA	01 19
DIMENSIONES RWY	(01) RWY 2500 x 45 SWY:100 x 45 FRANJA 2600 x 150 (19) RWY 2500 x 45 SWY:100 x 45 FRANJA 2600 x 150
PENDIENTE	0.3%
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 37/F/D/X/T
ILUMINACIÓN	RTHL PAPI 3° REDL RENL SALS RTHL PAPI 3° REDL RENL
INSTALACIONES Y SERVICIOS DE DESPACHO	
INSTALACIONES DE MANIPULEO DE CARGA	Faja Transportadora de Equipaje
COMBUSTIBLE	Camion Cisterna
SEGURIDAD AVSEC	
ARCO DETECTOR	SI
RAYOS X	SI
HORARIO DE OPERACIÓN	H 24
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS	
CATEGORIA	EXTINCIÓN DE INCENDIOS:CAT 7°
EQUIPOS Y VEHICULOS DE SALVAMENTO	(2) E-ONE
HORAS DE OPERACIÓN	1200 – 0200 Y O/R
CAPACIDAD DE RETIRAR AERONAVES INUTILIZADAS	
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
AREA	140.00 x 80.00
SUPERFICIE	CONCRETO
RESISTENCIA	INFORMACION NO DISPONIBLE
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
DIMENSIONES	8.00 x 23.00
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	INFORMACION NO DISPONIBLE
COMUNICACIONES	
COMUNICACIÓN ATS	FIS APP/TWR
DISTINTIVO DE LLAMADAS	PIURA RADIO PIURA TORRE
FRECUENCIA	126.9 MHZ 118.4 MHZ 121.5 MHZ(EMERGENCIA)
HORAS DE SERVICIO	1200 – 0200 Y O/R 1200 – 0200 Y O/R 1200 – 0200 Y O/R
RADIOAYUDAS	
RADIOAYUDAS	VOR / DME
NDB	
ID	URA
FRECUENCIA	117.7 MHZ – CH 124X
345 KHZ	
HORAS DE OPERACIÓN	H-24 1200 – 0200 Y O/R
COORDENADAS	05°12'36"S – 080°36'58"W 05°12'42"S – 080°37'02"W
OBSERVACIONES	
OBSERVACIONES	PELIGRO AVIARIO PISTAS 01/19. PILTOS TOMAR CTN
AERONAVE CRITICA	B747-100B

AEROPUERTO DE TUMBES

1. Ubicación

El Aeropuerto Cap. FAP “Pedro Canga Rodríguez” se encuentra ubicado a la altura del Km. 1276 de la carretera Panamericana Norte en el Distrito y Provincia de Zarumilla, Departamento de Tumbes.

2. Linderos y medidas perimétricas:

– Por el Norte: Tramo (A-B)

Con una línea recta, colindante a la Carretera Panamericana.

Partiendo del vértice “A” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9'608,647.7766, E=567,711.6865, se continúa en línea recta con una distancia de 500.00 m hasta encontrar el vértice “B” de coordenadas UTM N=9'608,942.1910, E=568,115.8154.

– Por el Este: Tramo (B-C)

Con una línea recta, colindante con Propiedad de Terceros y Fundo Zarumilla

- Partiendo del vértice “B” de coordenadas UTM N=9'608,942.1910, E=568,115.8154, se continúa en línea recta con una distancia de 5275.21 m hasta encontrar el vértice “C” de coordenadas UTM N=9'604,810.2777, E=571,395.3182.

– Por el Sur: Tramo (C-D)

Con una línea recta, colindante con Terrenos Eriazos(Fundo Zarumilla)

- Partiendo del vértice “C” de coordenadas UTM N=9'604,810.2777, E=571,395.3182, se continúa en línea recta con una distancia de 499.58 m hasta encontrar el vértice “D” de coordenadas UTM N=9'604,497.8563, E=571,005.4815.

– Por el Oeste: Tramos (D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K-L, L-M, M-N, N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U, U-V, V-W, W-X, X-Y, Y-Z, Z-A1, A1-A)

Con una línea quebrada de 24 tramos, colindante con Propiedad de terceros y Fundo Zarumilla.

- Partiendo del vértice “D” de coordenadas UTM N=9'604,497.8563, E=571,005.4815, se continúa en línea recta con una distancia de 2974.72 m hasta encontrar el vértice “E” de coordenadas UTM N=9'606,827.8663, E=569,156.1508.

- Partiendo del vértice “E” de coordenadas UTM N=9'606,827.8663, E=569,156.1508, se continúa en línea recta con una distancia de 47.53 m hasta encontrar el vértice “F” de coordenadas UTM N=9'606,862.0117, E=569,189.2079.

- Partiendo del vértice “F” de coordenadas UTM N=9'606,862.0117, E=569,189.2079, se continúa en línea recta con una distancia de 44.10 m hasta encontrar el vértice “G” de coordenadas UTM N=9'606,894.4891, E=569,219.0479.

- Partiendo del vértice “G” de coordenadas UTM N=9’606,894.4891, E=569,219.0479, se continúa en línea recta con una distancia de 81.70 m hasta encontrar el vértice “H” de coordenadas UTM N=9’606,948.7289, E=569,280.1518.
- Partiendo del vértice “H” de coordenadas UTM N=9’606,948.7289, E=569,280.1518, se continúa en línea recta con una distancia de 123.91 m hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=9’607,046.4691, E=569,203.9946.
- Partiendo del vértice “I” de coordenadas UTM N=9’607,046.4691, E=569,203.9946, se continúa en línea recta con una distancia de 0.32 m hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=9’607,046.6567, E=569,204.2522.
- Partiendo del vértice “J” de coordenadas UTM N=9’607,046.6567, E=569,204.2522, se continúa en línea recta con una distancia de 213.00 m hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=9’607,209.3840, E=569,066.8156.
- Partiendo del vértice “K” de coordenadas UTM N=9’607,209.3840, E=569,066.8156, se continúa en línea recta con una distancia de 48.00 m hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=9’607,243.0000, E=569,032.5523.
- Partiendo del vértice “L” de coordenadas UTM N=9’607,243.0000, E=569,032.5523, se continúa en línea recta con una distancia de 118.91 m hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=9’607,260.9983, E=568,915.0174.
- Partiendo del vértice “M” de coordenadas UTM N=9’607,260.9983, E=568,915.0174, se continúa en línea recta con una distancia de 10.54 m hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=9’607,271.4165, E=568,916.6127.
- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM N=9’607,271.4165, E=568,916.6127, se continúa en línea recta con una distancia de 34.10 m hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=9’607,294.0426, E=568,891.1000.
- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM N=9’607,294.0426, E=568,891.1000, se continúa en línea recta con una distancia de 16.49 m hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=9’607,309.2030, E=568,884.6149.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM N=9’607,309.2030, E=568,884.6149, se continúa en línea recta con una distancia de 19.71 m hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’607,326.0870, E=568,874.4443.
- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’607,326.0870, E=568,874.4443, se continúa en línea recta con una distancia de 29.22 m hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=9’607,347.7973, E=568,854.8854.
- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM N=9’607,347.7973, E=568,854.8854, se continúa en línea recta con una distancia de 24.16 m hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=9’607,349.8702, E=568,830.8183.

- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM N=9’607,349.8702, E=568,830.8183, se continúa en línea recta con una distancia de 10.81 m hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=9’607,340.1786, E=568,826.0395.
- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM N=9’607,340.1786, E=568,826.0395, se continúa en línea recta con una distancia de 25.54 m hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=9’607,316.1987, E=568,817.2564.
- Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM N=9’607,316.1987, E=568,817.2564, se continúa en línea recta con una distancia de 48.31 m hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=9’607,353.2753, E=568,786.2874.
- Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM N=9’607,353.2753, E=568,786.2874, se continúa en línea recta con una distancia de 195.00 m hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=9’607,503.0907, E=568,661.4662.
- Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM N=9’607,503.0907, E=568,661.4662, se continúa en línea recta con una distancia de 480.00 m hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=9’607,873.9140, E=568,356.6873.
- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM N=9’607,873.9140, E=568,356.6873, se continúa en línea recta con una distancia de 24.16 m hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’607,860.1410, E=568,336.8335.
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’607,860.1410, E=568,336.8335, se continúa en línea recta con una distancia de 145.61 m hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’607,974.1928, E=568,246.3105.
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’607,974.1928, E=568,246.3105, se continúa en línea sinuosa con una distancia de 525.13 m hasta encontrar el vértice “A1” de coordenadas UTM N=9’608,257.6113, E=568,021.3610.
Partiendo del vértice “A1” de coordenadas UTM N=9’608,257.6113, E=568,021.3610, se continúa en línea sinuosa con una distancia de 498.12 m hasta encontrar el vértice “A” de coordenadas UTM N=9’608,647.7766, E=567,711.6865. cerrando en este punto el polígono perimétrico.

El área de concesión es de 2’512,776.23 m² y un perímetro de 12,013.86.

3. Descripción de las instalaciones

– Caseta de Peaje

Constituido por un ambiente para garita, con las siguientes características constructivas:

Columnas y vigas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas de madera con cobertura eternit, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, tarrajeo frotachado de muros y falso cielo de triplay, sin instalaciones.

Área construida	4.73 m2
Antigüedad de la construcción	15 años
Estado de conservación	Bueno

– Terminal de Pasajeros

Edificación de un piso, con los ambientes siguientes:

Hall-Embarque de Pasajeros, Sala VIP con baño, 2 Oficinas Aéreas, Cafetería, Cocina, Pasaje, Baño Mujeres, Baño Hombres, Hall-Entrega de Equipajes, PNP y Aduana.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de columnas y vigas de concreto armado, Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Techo de calamina sobre tijerales de madera, Piso de losetas, Puertas de madera, Mamparas y Ventanas de aluminio, Tarrajeo frotachado y pintura en muros y falso cielo de triplay, Baños con piso y zócalos de cerámico y sanitarios de losa de color, Instalaciones Sanitarias empotradas, Instalaciones Eléctricas empotradas, Sistema de Perifoneo, Ventiladores, Teléfono, Extintores de fuego. La pérgola exterior está estructurada en concreto armado, techo de calamina sobre viguería de madera.

Área construida	15.00 m2
Antigüedad de la construcción	28 años
Estado de conservación	Bueno

– Torre de Control

- Edificación de 4 pisos conformada por los siguientes ambientes:
- Primer Piso: Sala de Comunicaciones AIS/ARO, Baño y Escalera.
- Segundo Piso: Oficina Jefatura del Aeropuerto con Baño y Escalera.
- Tercer piso: Sala de Grabaciones VHF con Baño y Escalera.
- Cuarto piso: Torre de Control.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de columnas y vigas de concreto armado, Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Techos de losa aligerada de concreto armado hasta el tercer piso, Escalera de concreto armado, Pisos de loseta vinílica y cemento pulido, Puertas de madera contraplacada, Mamparas y Ventanas de aluminio, Tarrajeo frotachado y pintura en muros y cielo rasos, Baños con piso de loseta vinílica y zócalos de mayólica blanca, aparatos sanitarios blancos, Instalaciones Eléctricas y Sanitarias empotradas, Teléfono, Extintores en cada piso. La cabina de control presenta estructura metálica, Piso de tapizón, Ventanas de aluminio con vidrio

polarizado, Enchapes de madera en alféizar y panel acústico en falso cielo, Instalaciones eléctricas empotradas, teléfono sistema de radio, extintor y aire acondicionado.

Área construida	
Primer piso	30.25 m2
Segundo piso	30.25 m2
Tercer piso	30.25 m2
Cuarto piso	48.25 m2
Antigüedad de la construcción	17 años
Estado de conservación	Bueno

– Cuartel SEI

Edificación de un solo piso conformada por los siguientes ambientes:

Dos cocheras para vehículos contra incendio, almacén, aula, vestidor, Baño, Estar, Oficina y Vestidor de Emergencia.

Con las características constructivas siguientes:

Zona de cocheras: Estructura constituida de elementos metálicos, columnas y vigas en techo, con cierre parcial de planchas cinduit, cobertura de techo con planchas eternit y piso de concreto asfáltico.

Zona de oficinas: estructura de columnas y vigas de concreto armado, techo de viguetas metálicas y cobertura de calamina metálica, con muros de albañilería de ladrillo de arcilla asentada con mortero cemento-arena, Pisos de cemento pulido, Puertas de madera, Ventanas de madera, falso cielo raso de triplay, tarrajeo frotachado y pintura en muros, Baño con zócalo de mayólica blanca y aparatos sanitarios blancos y ducha, Instalaciones sanitarias empotradas, Instalaciones eléctricas expuestas en techo.

Área construida Hangar SEI	112.00 m2
Área construida de Oficinas y Almacén	118.00 m2
Antigüedad de la construcción	1 años
Estado de conservación	Muy Bueno

– Oficina Administrativa

Edificación de un piso de un solo ambiente para Oficina Administrativa.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de Muros de ladrillo de cabeza confinados con columnas y vigas de concreto armado, Techo de calaminas a dos aguas sobre viguería de madera, Piso de cemento pulido, Puerta mampara de aluminio y vidrio transparente, Ventanas de fierro y vidrio, Tarrajeo frotachado y pintura, sin falso cielo raso, Instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	42.00 m2
Antigüedad de la construcción	6 años
Estado de conservación	Bueno

– Oficina P.N.P.

Edificación de dos pisos con la siguiente distribución:

Primer Piso: Oficina PNP, Dormitorio P.N.P., $\frac{3}{4}$ de baño, Cuarto de Bombeo y Escalera de madera.

Segundo Piso: Oficina PNP, Escalera de madera hacia la azotea.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura de concreto armado con Muros de ladrillo, Techos de concreto aligerado, Piso de cemento pulido en el primer piso y de tapizón en el segundo, Puertas de madera contraplacada, Ventanas de madera corriente y vidrio transparente, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Baño revestido en mayólica blanca con aparatos sanitarios blancos, Instalaciones sanitarias empotradas con tanque elevado, Instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida primer piso	59.95 m2
Área construida segundo piso	61.20 m2
Antigüedad de la construcción	28 años
Estado de conservación	Bueno

– Sala HF

Edificación de un solo piso conformado por los siguientes ambientes: Sala de Motores y un Almacén.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de Muros de ladrillo de cabeza confinados con columnas y vigas de concreto armado, Techo de losas aligeradas de concreto, Piso de cemento pulido, Puerta y Ventanas de persianas de madera corriente, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	41.00 m2
Antigüedad de la construcción	27 años
Estado de conservación	Bueno

– Sala de Reguladores

Edificación de un piso de un solo ambiente llamado: Sala Reguladores.

Sus características constructivas son las siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, confinados con columnas y vigas de concreto armado, Techo de losas aligeradas de concreto aligerado a dos aguas, Piso de cemento pulido, Puerta de plancha metálica y Ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	40.48 m2
Antigüedad de la construcción	17 años
Estado de conservación	Bueno

– Módulo F.A.P.

Edificación de un solo piso, con la distribución siguiente: 4 Dormitorios y un Baño.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de vigas y columnas de concreto armado, Muros de albañilería de ladrillo de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento arena, Techo de losas aligeradas a dos aguas de concreto aligerado, Piso de cemento pulido, Puertas de madera contraplacada, Ventanas de fierro y vidrio transparente, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Baños con aparatos de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, Instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	82.00 m2
Antigüedad de la construcción	28 años
Estado de conservación	Bueno

– Módulos de Depósitos

Edificación de un piso, con la distribución siguiente ambientes: Depósito, Abastecimiento y Taller Mecánica.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de Muros de ladrillo, confinados con columnas y vigas de concreto armado, Techo de calaminas sobre viguería de madera, Piso de cemento pulido, Puertas de madera rústica, Rejas y ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, sin falso cielo raso, Instalaciones eléctricas expuestas en techo.

Área construida	114.00 m2
Antigüedad de la construcción	19 años
Estado de conservación	Regular

– Zanja Mecánica

Edificación de un solo ambiente techado, sin cerramiento lateral, utilizado para revisión y mantenimiento de vehículos.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura parcial de columnas y vigas de concreto de concreto armado, también columnas y vigas de madera, cobertura de calamina metálica sobre viguería de madera, fosa de concreto en el centro del ambiente, el resto de piso es tierra compactada, sin acabados ni instalaciones.

Área construida	25.08 m2
Antigüedad de la construcción	15 años
Estado de conservación	Regular

– Casa de Fuerza

Edificación de un piso de un solo ambiente para Grupos Electrónicos.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de Muros de ladrillo de cabeza, confinados con columnas y vigas de concreto armado, Techo de calaminas sobre tijerales de madera, Piso de cemento pulido, Puertas y ventanas metálicas, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Instalaciones eléctricas empotrada y expuestas en techo.

Área construida	43.00 m2
Antigüedad de la construcción	27 años
Estado de conservación	Bueno

– Galpón o Cobertizo de Coches

Edificación de un piso de un solo ambiente para cochera con capacidad para 4 vehículos.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de columnas y vigas de madera sobre las cuales se ha instalado una cobertura inclinada de calaminas. Sin cerramiento lateral ni acabados ni instalaciones.

Área construida	111.00 m2
Antigüedad de la construcción	28 años
Estado de conservación	Regular

– Módulos de Grupo

Edificación de un solo piso con la distribución siguiente:: Sala de Fuerza, Almacén Sistema de Balizaje, Almacén de Materiales Varios, Estación N.D.B., Baño y archivo.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de Muros de ladrillo confinados con columnas y vigas de concreto armado, Techo inclinado de calaminas sobre viguería de madera, Piso de cemento pulido, Puertas de madera rústica y Ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura, Baño con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, Instalaciones sanitarias empotradas, Instalaciones eléctricas expuestas en techo.

Área construida	147.00 m2
Antigüedad de la construcción	28 años
Estado de conservación	Regular

– Vivienda de Funcionarios

Edificación de un solo piso, conformada por dos viviendas con la siguiente distribución:

- Vivienda A: Sala comedor, Cocina, Patio de servicio, 2 Baños, 3 Dormitorios y Jardín interior.
- Vivienda B: Sala comedor, Cocina, Patio de servicio, 2 Baños, 3 Dormitorios y Jardín interior.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de muros de ladrillo, confinados con columnas y vigas de concreto armado, Techo con cobertura de canalones, Pisos de loseta vinílica y cemento pulido, Puertas de madera, Ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Falso cielo raso de triplay, Baños con zócalo de mayólica blanca y aparatos sanitarios de losa blanca, Instalaciones sanitarias empotradas con tanque elevado, Instalaciones eléctricas expuestas en techo.

Área construida	289.14 m2
Antigüedad de la construcción	26 años
Estado de conservación	Regular

– Villa CORPAC

Grupo de edificaciones construidas en un piso para viviendas de trabajadores de CORPAC S.A.

Con la distribución siguiente manera:

- Vivienda Tipo “A” (cantidad 2 unidades)
Con la siguiente distribución de ambientes: Sala-Comedor, Cocina, 2 Dormitorios y Baño.
- Vivienda Tipo “B” (cantidad 6 unidades)
Con la siguiente distribución de ambientes: Sala-Comedor, Cocina, 2 Dormitorios y Baño.
- Vivienda Tipo “C” (cantidad 1 unidad)
Con la siguiente distribución de ambientes: Sala, Cocina-Comedor, 2 Dormitorios y Baño.

Con las características constructivas siguientes:

Viviendas típicas: Estructura a base de columnas y tijerales de madera, Techo de calaminas a dos aguas, Muros de conglomerado de madera tipo Mapresa, Pisos de loseta vinílica, Puertas y ventanas de madera rústica y mosquiteros, Falso cielo de triplay y pintura, Baños con mayólica blanca en ducha, aparatos sanitarios blancos, Instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Ampliación: Estructura a base de Muros de ladrillo de soga con columnas y vigas de concreto armado, Techo de calaminas sobre viguetas de madera, Pisos de cemento pulido, Puertas y ventanas de madera rústica, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Baños con mayólica blanca en ducha, aparatos sanitarios blancos, Instalaciones sanitarias empotradas e Instalaciones eléctricas expuestas en techo.

Área construida	608.00 m2
Antigüedad de la construcción	25 años
Estado de conservación	Regular

– Villa F.A.P.

Terreno cedido en uso por CORPAC a la F.A.P., en el cual dicha institución ha edificado algunas construcciones e instalaciones.

El área de terreno materia del convenio es de 3,600 m2.

Área construida	367.00 m2
-----------------	-----------

– V.O.R.

Edificación que consta de un solo ambiente para Sistema de Radio Ayuda V.O.R.

Sus características constructivas son las siguientes:

Muros y techo metálicos prefabricados modulares con aislamiento interno, piso de loseta vinílica, puerta metálica, muros pintados al esmalte, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

9.30 m2

Área construida

Antigüedad de la construcción	13 años
Estado de conservación	Bueno

– Almacenes

Edificación de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Depósito Aerocontinente y Depósito vacío.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura a base de columnas y vigas de concreto armado, muros de albañilería confinada de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techos de viguetas de madera con cobertura de planchas eternit, muros tarrajados y pintados, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera.

Área construida	77.11 m ²
Antigüedad de la construcción	21 años
Estado de conservación	Bueno

– Sub-Estación Eléctrica

Construcción de un piso, de un solo ambiente denominado: Sub- Estación Eléctrica.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura de columnas y vigas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de losas aligeradas de concreto armado, pisos de cemento pulido, carpintería metálica en puertas y ventanas, muros tarrajados y pintados, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	28.30 m ²
Antigüedad de la construcción	06 años
Estado de conservación	Muy Bu en a

– Tanque Elevado de Agua

Construcción de tres niveles de concreto armado, constituido por columnas, vigas y cuba de almacenamiento de agua.

Área construida	5.06 m ²
Antigüedad de la construcción	11 años
Estado de conservación	Muy Bu en o

– Cisterna

Construcción de un nivel, de un solo ambiente denominado cisterna. Con las características constructivas siguientes:

Muros y losas de concreto armado, tarrajeo impermeable de muros interiores y fondo de cisterna, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	10.00 m ²
Antigüedad de la construcción	11 años

Estado de conservación	Bueno
– Cisterna y tanque Elevado Villa CORPAC	
Cisterna: Construcción de un nivel de un solo ambiente llamado cisterna	
Tanque Elevado: Construcción de tres niveles	
Con las características constructivas siguientes:	
Columnas, losas, muros y vigas de concreto armado, tarrajeo impermeable de cisterna y cuba, instalaciones sanitarias empotradas y vistas, instalaciones eléctricas empotradas.	
Área construida cisterna	7.93 m2
Área construida tanque elevado	8.41 m2
Antigüedad de la construcción	10 años
Estado de conservación	Buena
– Depósito de Materiales Aeronáuticos	
Construcción de un piso, de un solo ambiente denominado Depósito. Con las características constructivas siguientes:	
Estructuras, columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, revestimiento de tarrajeo frotachado, sin baños e instalaciones sanitarias, instalaciones eléctricas empotradas.	
Área construida	72.45 m2
Antigüedad de la construcción	0 años
Estado de conservación	Muy Buena
– Otras construcciones e instalaciones	
a) Pista de aterrizaje	
Longitud:	2,500 m
Ancho:	45 m
Elevación:	35.06 m (115 pies)
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
PCN:	45 F/D/X/U
Estado de Conservación:	Bueno
b) Plataforma de Aviones	
Dimensiones:	161.00 x 81.00 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Bueno
c) Calle de acceso	
Dimensiones:	93 m x 23 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Bueno
e) Cerco perimétrico de postes de concreto y alambre de púas y malla	

metálica

f) Ayudas luminosas de navegación

g) Sistemas de drenaje

h) Playa de Estacionamiento de vehículos

Dimensiones:

6000.00m2

Superficie de Rodadura:

Afirmado

Estado de Conservación:

Regular

4. Información Aeronáutica

AEROPUERTO TUMBES	
INDICADOR DE LUGAR	SPME-TUMBES
NOMBRE DEL AERÓDROMO	PEDRO CANGAS
COORDENADAS ARP	03°33'09"S – 080°22'51"W
DISTANCIA A LA CIUDAD	8.5 KM NE
ELEVACIÓN FT	115 FT
TEMPERATURA	31.1° C
NR	14
RWY	32
ADMINISTRACION	CORPAC S.A.
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	
ADMINISTRACION DEL AD	1200-2400
ATS	1200-2400
CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA	
DEIGNACION DE PISTAS	14
	32
DIMENSIONES RWY	(14) RWY 2500 x 45 SWY:60 x 45 FRANJA 2800 x 150
	(32) RWY 2500 x 45 SWY:60 x 45 FRANJA 2800 x 151
PENDIENTE	1.453%
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 45/F/D/X/T
ILUMINACIÓN	
ILUMINACIÓN	ABN PAPI 3° RTHL REDL
	SALSF PAPI 3° RTHL REDL
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	CAT 7
EQUIPOS Y VEHICULOS DE SALVAMENTO	2 E ONE
HORAS DE OPERACIÓN	1200 - 2400
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
	161x 81
SUPERFICIE	Asfalto
RESISTENCIA	INFORMACION NO DISPONIBLE
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
ANCHO	23.00
SUPERFICE	Asfalto
RESISTENCIA	INFORMACION NO DISPONIBLE
COMUNICACIONES	
COMUNICACIÓN ATS	APP/TWR
DISTINTIVO DE LLAMADAS	TUMBES TORRE
FRECUENCIA	118.7 MHZ
	121.1MHZ (EMERGENCIA)
HORAS DE SERVICIO	1200 - 2400
RADIOAYUDAS	
VOR	FRECUENCIA 112.9 MHZ
	ID: BES
	03°32'39.89"S – 080°23'20.65"W
	HORAS DE OPERACIÓN H-24

NDB	FRECUENCIA 290 MHZ
	ID: BES
	03°33'10"S – 080°23'02"W
	HORAS DE OPERACIÓN H-24
OBSERVACIONES	
COMENTARIO	para operaciones nocturnas solicitar con 3 horas de anticipación
AERONAVE CRITICA	B-767-200

AEROPUERTO DE PUCALLPA

1. Ubicación

El Aeropuerto Cap. FAP David Abensur Rengifo” se encuentra ubicado al noroeste de la ciudad de Pucallpa, en el Distrito de Yarinacocha, Provincia de Coronel Portillo, del Departamento de Ucayali

2. Linderos y medidas perimétricas

- Por el Norte: Tramo (A-B)

Con una línea recta, colindante con terrenos de propiedad de terceros

- Partiendo del vértice “A” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’075,916.9976, E=547,618.3100, se continúa en línea recta con una distancia de 240.54 m hasta encontrar el vértice “B” de coordenadas UTM N=9’075,754.9986, E=547,796.1230.

- Por el Este: Tramos (B-C, C-D, D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K-L, L-M, M-N, N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U, U-V, V-W, W-X, X-Y, Y-Z, Z-A1, A1-B1, B1-C1, C1-D1, D1-E1, E1-F1, F1-G1, G1-H1, H1-I1)

Con una línea quebrada de 33 tramos, colindante con terrenos de propiedad de terceros

- Partiendo del vértice “B” de coordenadas UTM N=9’075,754.9986, E=547,796.1230, se continúa en línea recta con una distancia de 11.35 m hasta encontrar el vértice “C” de coordenadas UTM N=9’075,746.5926, E=547,788.5004.
- Partiendo del vértice “C” de coordenadas UTM N=9’075,746.5926, E=547,788.5004, se continúa en línea recta con una distancia de 14.85 m hasta encontrar el vértice “D” de coordenadas UTM N=9’075,732.6288, E=547,783.4423.
- Partiendo del vértice “D” de coordenadas UTM N=9’075,732.6288, E=547,783.4423, se continúa en línea recta con una distancia de 29.00 m hasta encontrar el vértice “E” de coordenadas UTM N=9’075,707.4228, E=547,769.1019.
- Partiendo del vértice “E” de coordenadas UTM N=9’075,707.4228, E=547,769.1019, se continúa en línea recta con una distancia de 80.37 m hasta encontrar el vértice “F” de coordenadas UTM N=9’075,656.3359, E=547,707.0516.
- Partiendo del vértice “F” de coordenadas UTM N=9’075,656.3359, E=547,707.0516, se continúa en línea recta con una distancia de 121.45 m hasta encontrar el vértice “G” de coordenadas UTM N=9’075,547.4121, E=547,653.3409.
- Partiendo del vértice “G” de coordenadas UTM N=9’075,547.4121, E=547,653.3409, se continúa en línea recta con una distancia de 5.77 m hasta encontrar el vértice “H” de coordenadas UTM N=9’075,541.8350, E=547,651.8470.
- Partiendo del vértice “H” de coordenadas UTM N=9’075,541.8350, E=547,651.8470, se continúa en línea recta

con una distancia de 21.33 m hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=9’075,520.9355, E=547,647.5936.

- Partiendo del vértice “I” de coordenadas UTM N=9’075,520.9355, E=547,647.5936, se continúa en línea recta con una distancia de 15.29 m hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=9’075,506.6383, E=547,642.1654.
- Partiendo del vértice “J” de coordenadas UTM N=9’075,506.6383, E=547,642.1654, se continúa en línea recta con una distancia de 9.05 m hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=9’075,500.3780, E=547,648.6965.
- Partiendo del vértice “K” de coordenadas UTM N=9’075,500.3780, E=547,648.6965, se continúa en línea recta con una distancia de 76.10m hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=9’075,424.3500, E=547,645.4329.
- Partiendo del vértice “L” de coordenadas UTM N=9’075,424.3500, E=547,645.4329, se continúa en línea recta con una distancia de 8.25 m hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=9’075,416.5246, E=547,642.8070.
- Partiendo del vértice “M” de coordenadas UTM N=9’075,416.5246, E=547,642.8070, se continúa en línea recta con una distancia de 15.00 m hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=9’075,405.8188, E=547,632.2996.
- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM N=9’075,405.8188, E=547,632.2996, se continúa en línea recta con una distancia de 59.78 m hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=9’075,350.3612, E=547,609.9757.
- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM N=9’075,350.3612, E=547,609.9757, se continúa en línea recta con una distancia de 31.75 m hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=9’075,318.8424, E=547,606.1389.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM N=9’075,318.8424, E=547,606.1389, se continúa en línea recta con una distancia de 61.86 m hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’075,257.1877, E=547,611.2251.
- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’075,257.1877, E=547,611.2251, se continúa en línea recta con una distancia de 39.79 m hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=9’075,294.5983, E=547,624.7762.
- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM N=9’075,294.5983, E=547,624.7762, se continúa en línea recta con una distancia de 24.87 m hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=9’075,271.4458, E=547,633.8509.
- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM N=9’075,271.4458, E=547,633.8509, se continúa en línea recta con una distancia de 639.39 m hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=9’074,637.1696, E=547,553.1644.
- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM N=9’074,637.1696, E=547,553.1644, se continúa en línea recta

con una distancia de 56.97 m hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=9'074,582.3747, E=547,568.7701.

- Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM N=9'074,582.3747, E=547,568.7701, se continúa en línea recta con una distancia de 148.29 m hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=9'074,434.6695, E=547,581.9075.
- Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM N=9'074,434.6695, E=547,581.9075, se continúa en línea recta con una distancia de 134.54 m hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=9'074,301.2741, E=547,564.4083.
- Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM N=9'074,301.2741, E=547,564.4083, se continúa en línea recta con una distancia de 132.42 m hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=9'074,231.6371, E=547,451.7780.
- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM N=9'074,231.6371, E=547,451.7780, se continúa en línea recta con una distancia de 145.18 m hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=9'074,199.5729, E=547,310.1853.
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM N=9'074,199.5729, E=547,310.1853, se continúa en línea recta con una distancia de 42.57 m hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=9'074,157.9835, E=547,319.2897.
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM N=9'074,157.9835, E=547,319.2897, se continúa en línea recta con una distancia de 50.23 m hasta encontrar el vértice “A1” de coordenadas UTM N=9'074,110.8663, E=547,301.8961.
- Partiendo del vértice “A1” de coordenadas UTM N=9'074,110.8663, E=547,301.8961, se continúa en línea recta con una distancia de 101.90 m hasta encontrar el vértice “B1” de coordenadas UTM N=9'074,009.0502, E=547,305.9785.
- Partiendo del vértice “B1” de coordenadas UTM N=9'074,009.0502, E=547,305.9785, se continúa en línea recta con una distancia de 139.10 m hasta encontrar el vértice “C1” de coordenadas UTM N=9'073,876.1915, E=547,264.7685.
- Partiendo del vértice “C1” de coordenadas UTM N=9'073,876.1915, E=547,264.7685, se continúa en línea recta con una distancia de 319.48 m hasta encontrar el vértice “D1” de coordenadas UTM N=9'073,560.5346, E=547,314.0251.
- Partiendo del vértice “D1” de coordenadas UTM N=9'073,560.5346, E=547,314.0251, se continúa en línea recta con una distancia de 151.90 m hasta encontrar el vértice “E1” de coordenadas UTM N=9'073,409.4178, E=547,329.3863.
- Partiendo del vértice “E1” de coordenadas UTM N=9'073,409.4178, E=547,329.3863, se continúa en línea recta con una distancia de 98.27 m hasta encontrar el vértice “F1” de coordenadas UTM N=9'073,314.7877, E=547,355.8734.
- Partiendo del vértice “F1” de coordenadas UTM N=9'073,314.7877, E=547,355.8734, se continúa en línea recta

con una distancia de 31.88 m hasta encontrar el vértice "G1" de coordenadas UTM N=9'073,306.8352, E=547,324.9990.

- Partiendo del vértice "G1" de coordenadas UTM N=9'073,306.8352, E=547,324.9990, se continúa en línea recta con una distancia de 235.00 m hasta encontrar el vértice "H1" de coordenadas UTM N=9'073,248.2183, E=547,097.4269.
- Partiendo del vértice "H1" de coordenadas UTM N=9'073,248.2183, E=547,097.4269, se continúa en línea recta con una distancia de 409.00 m hasta encontrar el vértice "I1" de coordenadas UTM N=9'072,864.9530, E=546,954.6379.

- **Por el Sur: Tramo (I1-J1)**

Con una línea recta, colindante con carretera existente

- Partiendo del vértice "I1" de coordenadas UTM N=9'072,864.9530, E=546,954.6379, se continúa en línea recta con una distancia de 459.13 m hasta encontrar el vértice "J1" de coordenadas UTM N=9'072,743.6142, E=546,511.8344.

- **Por el Oeste : Tramos (J1-K1, K1-L1, L1-M1, M1-A)**

Con una línea quebrada de 4 tramos, colindante con terrenos de propiedad de terceros

- Partiendo del vértice "J1" de coordenadas UTM N=9'072,743.6142, E=546,511.8344, se continúa en línea recta con una distancia de 22.65 m hasta encontrar el vértice "K1" de coordenadas UTM N=9'072,765.1599, E=546,504.8553.
- Partiendo del vértice "K1" de coordenadas UTM N=9'072,765.1599, E=546,504.8553, se continúa en línea recta con una distancia de 38.64 m hasta encontrar el vértice "L1" de coordenadas UTM N=9'072,794.6864, E=546,479.9365.
- Partiendo del vértice "L1" de coordenadas UTM N=9'072,794.6864, E=546,479.9365, se continúa en línea recta con una distancia de 3299.83 m hasta encontrar el vértice "M1" de coordenadas UTM N=9'075,897.2485, E=547,603.7705.
- Partiendo del vértice "M1" de coordenadas UTM N=9'075,897.2485, E=547,603.7705, se continúa en línea recta con una distancia de 24.52 m hasta encontrar el vértice "A" de coordenadas UTM N=9'075,916.9976, E=547,618.3100

Area Total del Perimétrico: 1'197,266.77 m² y un perímetro de 7547.29ml.

Linderos y medidas perimétricas del área de exclusión: (Restaurant Rosita)

Por el Norte con terrenos del aeropuerto con una línea recta :A3-B3=33.00 ml.

Por el Este con terrenos del aeropuerto con una línea recta: B3-C3=60.00ml.

Por el Sur con terrenos del aeropuerto con una línea recta: C3-D3=33.00ml.

Por el Este con terrenos del aeropuerto con una línea recta: B3-C3=60.00ml.

Area de exclusión: 1980.00 m2 y un perímetro de 186.00 ml.

El Area de Concesión es de 1'195,286.77 m2 y un perímetro de 7547.29 ml.

3. Descripción de las instalaciones

Ver Apéndice 3 del presente anexo (Planos de Distribución).

- Terminal de Pasajeros
 - Construcción de cuatro pisos, con la distribución de ambientes siguiente:
 - 1er Piso: Sala de Llegada, Migraciones, Aduana, Oficina 01, Equipaje Perdido, SH-03, SH-04, SH-05, SH-06, Mantenimiento, Deposito, Oficinas, Cocina, Cafetería, Sala de Embarque, SH-01, SH-02, SH-07, SH-08, Tienda 03, Tienda 04, Tienda 05, Hall Principal, SH-21, SH-20, Tienda 06, Tienda 07, Banco 02 y SH-19, Banco 01 y SH-17, Tienda 08 y SH-18, AIS-ARO y SH-16, Deposito, Oficina 08 y SH-15, Oficina 07 y SH-14, Oficina 06 y SH-13, Oficina 05 y SH-12, Oficina 04 y SH-11, Oficina 03 y SH-10, Sala VIP, Deposito, Snack, SH-09, Tienda 01, Tienda 02, Control y Escaleras.
 - 2do Piso: Zona Comercial, Pasadizo, SH-22, SH-23, Restaurant, Cocina, Jef. De Aeropuerto y SH, Secretaria, Archivo, Central de Comunicaciones, Sala de Reuniones, Jefe de Operaciones, Centro de Computo, Oficina Administrativa, Secretaria, SSHH-23 Y SSHH-24

Con las características constructivas siguientes:

Estructura aporticada de elementos metálicos, si como columnas, vigas losas aligeradas de concreto armado, techo de viguetas metálicas y cobertura de calamina metálica, albañilería de ladrillos de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cerámica, puertas de madera y aluminio, mamparas y ventanas de aluminio, muros tarrajeados y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa de color con zócalos de cerámica de color, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y expuestas.

Área construida	
Primer piso	2520.00 m2
Segundo piso	622.72 m2
Antigüedad de la construcción	3 años
Estado de conservación	Muy Bueno

- Nueva Torre de Control
 - Construcción de cinco niveles, con la distribución de Ambientes siguiente:
 - 1er Piso: Comunicaciones, SH y Escalera
 - 2do Piso: Jefe de Operaciones y Escalera
 - 3er Piso: Sala HF

- 4to Piso: Sala de Equipos VHF
- 5to Piso: Torre de Control

Con las características constructivas siguientes:

Columnas, vigas, losas sólidas y losas aligeradas de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de terrazo y cemento pulido, puertas de madera, ventanas de aluminio, muros tarrajeados y pintados, cristales de color bronce, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	
Primer piso	30.25 m2
Segundo piso	30.25 m2
Tercer piso	30.25 m2
Cuarto Piso	59.75 m2
Quinto Piso	59.72 m2
Antigüedad de la construcción	3 años
Estado de conservación	Muy Bueno

- Casa de Fuerza

Edificación de un piso, con la distribución siguiente: Patio de Ingreso, Estar-Comedor, SH, SH Personal, Dormitorio, Sala de Transmisiones, Transformadores, Tableros Generales y Sub-Estación, Grupos Electrónicos

Con las características constructivas siguientes:

Estructura aporricada de columnas y vigas de concreto armado, Techo de tijerales de fierro con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido y cerámica, puertas y ventanas de madera, rejas de fierro, baños con aparatos sanitarios de losa blanca con zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	282.81 m2
Antigüedad de la construcción	37 años
Estado de conservación	Bueno

- Casa P.N.P. (antes administración)

Construcción de un piso con la distribución de ambientes siguiente: Oficina, Comisaría PNP Aeropuerto con SH, Vestuario Vigilancia con SH, Vivienda Contador con SH y SH

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, pisos de loseta vinílica y cemento, puertas de madera, ventanas de fierro, tarrajeo frotachado y pintura en muros, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, falso cielo raso de triplay, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

	118.00 m2
Área construida	
Antigüedad de la construcción	37 años
Estado de conservación	Bueno

- Sala de Transmisiones, Comunicaciones, Laboratorio, Vivienda Personal

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Sala de Transmisiones, Comunicaciones, Jefatura de Operaciones, Vivienda, Baño, Deposito, Vivienda y Baño y Laboratorio

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, puertas de madera y aluminio, ventanas de aluminio, tarrajeo frotachado y pintura en muros, falso cielo raso de triplay, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	201.30 m2
Antigüedad de la construcción	17 años
Estado de conservación	Bueno

- Local SEI

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Área de Estacionamiento de Vehículos C.I., Sala de Usos Múltiples, Dormitorio, Pasillo, Almacén y SSHH

Con las características constructivas siguientes:

Zona Estacionamiento: Columnas y vigas de concreto armado, techo con viguetas metálicas y coberturas de planchas metálicas, pisos de concreto, con cierre lateral de planchas metálicas, cierre frontal con rejas metálicas.

Zona Administrativas: Columnas, vigas y techo de tijerales metálicos con cobertura de planchas metálicas, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, baños con aparatos sanitarios de losa, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	410.07 m2
Antigüedad de la construcción	3 años
Estado de conservación	Muy Buena

- COSAN

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Oficina, SH, Patio, Cisterna, Hangar, Zona de Tanques de Combustible.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, Muros de tipo celosía de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas metálicas con cobertura de calamina metálica, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, baño con aparatos sanitarios de losa blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	114.00 m2
Antigüedad de la construcción	37 años

- | | |
|------------------------|-------|
| Estado de conservación | Bueno |
|------------------------|-------|
- Hangar TASA
- Construcción de un nivel, con la distribución de ambientes siguiente: Administración, Almacén, SH, Talleres de Mecánica y 2 Almacenes
- Con las características constructivas siguientes:
- Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, así mismo tabiques de madera, techos con viguetas de madera y cobertura de calamina metálica, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.
- | | |
|-------------------------------|----------|
| Área construida | 89.00 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 37 años |
| Estado de conservación | Bueno |
- Hangar HELICA (anterior. AEROPANTANAL)
- Construcción de un piso, con la siguiente distribución: Administración, Almacén, Depósito, SH y Hangar.
- Con las características constructivas siguientes:
- Zona Hangar: Columnas y vigas metálicas, con cobertura de calamina metálica, piso de concreto, sin cierre lateral.
- Zona Administrativa: Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de planchas metálicas
- Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, paredes de madera, techo de viguetas de madera y cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puertas de madera e instalaciones eléctricas expuestas.
- | | |
|-------------------------------|-----------|
| Área construida | 299.00 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 4 años |
| Estado de conservación | Bueno |
- Almacenes Varios
- Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Almacén Transporte Felix, Almacén Ex Aviandina, Almacén, 2 Dormitorios y Dos Oficinas.
- Con las características constructivas siguientes:
- Paredes de madera, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, sin instalaciones sanitarias y eléctricas.
- | | |
|-------------------------------|-----------|
| Área construida | 265.64 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 37 años |
| Estado de conservación | Regular |

- Almacén (ex Almacén N° 3)
 Construcción de un piso, con solo ambiente denominado Almacén.
 Con las características constructivas siguientes:
 Paredes de madera, techo de viguetas de madera con cobertura de lamina metálica, piso de cemento, puertas de madera, sin instalaciones.

Área construida	87.50 m2
Antigüedad de la construcción	37 años
Estado de conservación	Regular

- BLADERS N° 1 y N° 2 FAP
 - Caseta de Control de Ingreso
 Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente:
 Caseta de Control.
 Con las características constructivas siguientes:
 Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de lamina metálica, piso de cemento, puertas y ventanas de madera.

Área construida	3.75 m2
Antigüedad de la construcción	18 años
Estado de conservación	Bueno

 - Almacén de Equipos de Construcción
 Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Cobertizo.
 Con las características constructivas siguientes:
 Columnas de madera, techo de tijerales de madera con cobertura de lamina metálica, pisos de cemento pulido y vigas metálicas, techo de viguetas metálicas con cobertura de lamina metálica, sin cierre lateral y sin instalaciones.

Área construida	186.00 m2
Antigüedad de la construcción	3 años
Estado de conservación	Bueno

 - Almacén (ex SEI)
 Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Almacén (ex SEI), Almacén
 Con las características constructivas siguientes:
 Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de lamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas de madera, muros tarrajados y pintados, instalaciones eléctricas vistas.

Área construida	96.00 m2
Antigüedad de la construcción	37 años
Estado de conservación	Regular

 - Almacén de Equipos de Construcción
 Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Almacén

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, encimado con paredes de madera, techo de tijerales de madera y cobertura de calamina metálica, piso de tierra compactada, sin instalaciones.

135.80 m2

Área construida	
Antigüedad de la construcción	4 años
Estado de conservación	Bueno

- Tanque elevado caseta

Construcción de un piso, con un solo ambiente llamado Caseta Tanque Elevado

Con las características constructivas siguientes:

Paredes de madera, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puerta y ventanas de madera, instalaciones eléctricas expuestas.

Área construida	11.50 m2
Antigüedad de la construcción	10 años
Estado de conservación	Bueno

- Cochera Casa de Fuerza

Construcción de un piso, con un solo ambiente llamado: Cochera

Columnas de tubos de fierro, techo de tijerales de fierro cobertura de calamina metálica, piso de confitillo, sin cierre lateral, sin instalaciones.

Área construida	35.00 m2
Antigüedad de la construcción	3 años
Estado de conservación	Muy Bu en a

- Almacén N°2

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Almacén Tans, Almacén, Almacén Tradel Services, Almacén

Paredes de madera, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puertas de madera, sin instalaciones.

Área construida	215.00 m2
Antigüedad de la construcción	4 años
Estado de conservación	Muy Bu en a

- Vivienda de Técnicos
 Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Vivienda, Cocina, Baño.
 Con las características constructivas siguientes:
 Paredes de madera, techo de viguetas de madera con cobertura de lamina metálica, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas vistas.

Área construida	38.25 m ²
Edad de la construcción	6 años
Estado de conservación	Bueno

- Caseta de Equipo Hidroneumático
 Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Caseta
 Con las características constructivas siguientes:
 Muros y paredes de madera, techo de viguetas de madera y cobertura de lamina metálica, piso de cemento pulido,, puertas de madera, con instalaciones eléctricas expuestas.

Área construida	5.60 m ²
Edad de la construcción	3 años
Estado de conservación	Bueno

- Tanque Elevado N° 2
 Construcción de seis pisos, con la distribución siguiente: fuste (cinco niveles) y cuba de almacenamiento. Con las características constructivas siguientes:
 Cimentación de concreto armado, Columnas, placas, losas de concreto armado, tarrajeo impermeable de cuba, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	
Primer piso	14.40 m ²
Segundo piso	14.40 m ²
Tercer piso	14.40 m ²
Cuarto piso	14.40 m ²
Quinto piso	14.40 m ²
Sexto piso	14.40 m ²
Antigüedad de la construcción	18 años
Estado de conservación	Bueno

- Bloque Sanitario
 Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Local Sanitario, Oficina con Baño, Almacén, Área de Contenedores, Área de Carga y Descarga, Patio de Maniobras.
 Con las características constructivas siguientes:
 Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo con cobertura de canalones y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, cerámico y piso bruñado, tarrajeo y pintura en muros, puertas y ventanas de madera, baño con aparatos

sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	123.74 m ²
Edad de la construcción	2 años
Estado de conservación	Muy Bueno

- VOR

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Caseta de Equipos y transformador

Con las características constructivas siguientes:

Columnas metálicas, techo prefabricado metálico, paredes modulares metálicas, puertas metálicas, piso de loseta vinílica, instalaciones sanitarias empotradas, instalaciones eléctricas empotradas y expuestas.

Área construida	12.00 m ²
Antigüedad de la construcción	15 años
Estado de conservación	Bueno

- Almacén N°1

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes:

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de tijerales de madera cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, tarrajeo y pintura de muros, puertas y ventanas de madera, sin instalaciones.

Área construida	83.00 m ²
Antigüedad de la construcción	37 años
Estado de conservación	Mala

- Tanque Elevado N° 1

Edificación de tres niveles, dos niveles corresponden a la estructura propiamente dicha y el tercer nivel a la cuba de almacenamiento de agua.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas, vigas, losas y muros de concreto armado, tarrajeo interior y exterior de la cuba, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	8.00 m ²
Antigüedad de la construcción	37 años
Estado de conservación	Bueno

- Otras construcciones e instalaciones

a) Pista de aterrizaje

Longitud:	2,800 m
Ancho:	45 m
Elevación:	156.40 m (513 pies)
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
PCN:	31 F/B/X/U
Estado de Conservación:	Bueno

b) Plataforma de Aviones
 Dimensiones: 220.00 x 130.00 m
 Superficie de Rodadura: Pavimento Flexible
 Estado de Conservación: Mala

c) Calle de acceso
 Dimensiones: 120 m x 23 m
 Superficie de Rodadura: Pavimento Flexible
 Estado de Conservación: Mala

e) Cerco perimétrico de postes de concreto y alambre de púas y malla metálica

f) Sistemas de drenaje

g) Playa de Estacionamiento de vehículos
 Dimensiones: 3689.00m2
 Superficie de Rodadura: Pavimento Flexible
 Estado de Conservación: Mala

**Actualmente se viene ejecutando la rehabilitación de los pavimentos del aeropuerto mediante convenio entre la DGAC y PROVIAS

4. Información Aeronáutica

AEROPUERTO PUCALLPA	
INDICADOR DE LUGAR	SPCL-PUCALLPA/INTL
NOMBRE DEL AERÓDROMO	Capitan FAP David Abenzur Rengifo
DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DE AERÓDROMO	
COORDENADAS ARP	08°22'40.59"S – 074°34'27.48"W 1400 M desde THR 02
DISTANCIA A LA CIUDAD	5 KM SW
ELEVACIÓN FT	156 M / 513 FT
TEMPERATURA DE REFERENCIA	32.1° C
ONDULACION GEOIDAL	NIL
DECLINACION MAGNETICA	2° W (JAN 2000)
CAMBIO ANUAL	9'22.3" W
ADMINISTRACION AD	CORPAC S.A.
TRANSITO AUTORIZADO	VFR/IFR
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	
ADMINISTRACION DEL AD	1200-0200
ADUANAS E INMIGRACIONES	1300-0200
SERVICIOS MEDICOS	NIL
OFICINAS DE NOTIFICACION AIS	1300-1800
	2000 a 2300
OFICINAS DE NOTIFICACION ARO	1200-0600
OFICINAS DE NOTIFICACION MET	1200-0600
ATS	1200-0600
ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE	1200-2300 FUERA DE ESTAS HORAS O/R
SERVICIO DE DESPACHO	1200-0600
SEGURIDAD	H24

DESCONGELAMIENTO	NIL
FUERA DE ESTAS HORAS	O/R
INSTALACIONES	
	Faja transportadora de equipaje
INSTALACIONES DE MANIOPULEO DE CARGA	Montacarga de 4500 Kgs de capacidad
	7 carretas
	No se dispone de personal
COMBUSTIBLE	100LL/Jet A1
	Instalaciones de abastecimiento: Camion cisterna Capacidad Jet A-1 4,500 Glns
SEGURIDAD AVSEC	
ARCO DETECTOR	SI
RAYOS X	SI
HORARIO DE OPERACIÓN	H 24
CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA	
DESIGNADOR DE PISTA	02
	20
DIMENSIONES RWY	(02) RWY 2,800 x 45 (20) RWY 2,800x 45
ELEVACION	thr 156 M / 513 FT
PENDIENTES	0.23%
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 31/F/B/X/U
LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA	
ILUMINACIÓN	(02) SALS 250 M LIH
	(20) NIL
OTRAS LUCES, FUENTES SECUNDARIAS DE ENERGIA	
ABN	Edificio TWR FLG W/G EV 2.5 SEC, HN y IMC
IBN	NIL
EMPLAZAMIENTO LDI Y LGT	NIL
EMPLAZAMIENTO ANEMOMETRO Y LGT	450 M DEL THR 02 LGTD
LUCES DE BORDE DE TWY	Todas las TWY
LUCES DE EJE DE TWY	NIL
FUENTE AUXILIAR DE ENERGIA	Para todas las luces en el AD
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	CAT 7
VEHICULOS DE SALVAMENTO Y EXTINCION	1 E ONE, 1 CHUBB
HORAS DE OPERACIÓN	
CAPACIDAD DE RETIRAR AERONAVES INUTILIZADAS	NIL
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
DIMENSIONES	200 X 100
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	PCN 31/F/B/X/U
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
ANCHO	22.5 M
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	PCN 31/F/B/X/U
COMUNICACIONES ATS	
FIS	Distintivo de llamada PUCALLPA RADIO

	Frecuencia: 126.9 MHZ
	Horas de funcionamiento: 1200-0600 y O/R
	Observaciones: NIL
APP/TWR	Distintivo de llamada PUCALLPA TORRE
	Frecuencia: 126.9 MHZ FREQ emergencia: 121.5 MHZ
	Horas de funcionamiento: 1200-0600 y O/R
	Observaciones: NIL
RADIOAYUDAS	
VOR/DME	COORDENADAS 08°22'33.46"S – 074°34'20.35"W
	ID: PUL
	FRECUENCIA 116.3 MHZ
	HORAS DE OPERACIÓN: H 24
INFORMACION ADICIONAL	
NIL	
AERONAVE CRITICA	B767-200

AEROPUERTO DE TALARA

1 Ubicación

El Aeropuerto Capitán Montes se encuentra ubicado en Tablazo de la ex hacienda de la Brea y Pariñas, Distrito de Pariñas, Provincia de Talara, Departamento de Piura

2 Linderos y medidas perimétricas

– **Por el Norte: Tramo (A-B)**

Con una línea recta, colindante con terrenos eriazos propiedad del Estado.

- Partiendo del vértice “A” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’496,003.4807, E=471,570.4767 se continua en línea recta con una distancia de 330.42 m hasta encontrar el vértice “B” de coordenadas UTM N=9’496,061.916, E=471,895.6894

– **Por el Este: Tramos (B-C)**

Con una línea recta, colindante con propiedad del Ministerio de Defensa y Terrenos del estado.

- Partiendo de vértice “B” de coordenadas UTM N=9’496,061.916, E=471,895.6894 se continua en línea recta con una distancia de 3086.20 m hasta encontrar el vértice “C” de coordenadas UTM N=9’493,021.0767, E=472,422.8861

– **Por el Sur: Tramos (C-D, D-E)**

Con una línea quebrada de dos tramos, colindante con Carretera de ingreso a Talara

- Partiendo de vértice “C” de coordenadas UTM N=9’493,021.0767, E=472,422.8861 se continua en línea recta con una distancia de 182.73m hasta encontrar el vértice “D” de coordenadas UTM N=9’492,988.9244, E=472,243.0054
- Partiendo de vértice “D” de coordenadas UTM N=9’492,988.9244, E=472,243.0054 se continua en línea recta en con una distancia de 90.00m hasta encontrar el vértice “E” de coordenadas UTM N=9’493,039.0769, E=472168.2744.

– **Por el Oeste: Tramos (E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K- L, L-M, M-N, N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U, U-V, V-W, W-X, X-Y, Y-Z, Z-A1, A1-B1, B1-C1, C1-D1, D1-E1, E1-F1, F1-G1, G1-H1, H1-I1, I1-J1 y J1-A)**

Con una línea quebrada de 32 tramos colindante con Carretera de ingreso a Talara, Asociación de Vivienda APROVICOR y Terrenos del Estado

- Partiendo de vértice “E” de coordenadas UTM N=9’493,039.0769, E=472,168.2744. se continua en línea recta con una distancia de 165.00m hasta encontrar el vértice “F” de coordenadas UTM N=9’493,184.5814, E=472,090.4706.
- Partiendo del vértice “F” de coordenadas UTM N=9’493,184.5814, E=472,090.4706 se continúa en línea recta

con una distancia de 137.00ml. hasta encontrar el vértice “G” de coordenadas UTM N=9’493,321.2248, E=472,080.5916.

- Partiendo del vértice “G” de coordenadas UTM N=9’493,321.2248, E=472,080.5916 se continúa en línea recta con una distancia de 98.00ml. hasta encontrar el vértice “H” de coordenadas UTM N=9’493,414.1224, E=472,111.8011.
- Partiendo del vértice “H” de coordenadas UTM N=9’493,414.1224, E=472,111.8011 se continúa en línea recta con una distancia de 85.00ml. hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=9’493,492.2334, E=472,078.28
- Partiendo del vértice “I” de coordenadas UTM N=9’493,492.2334, E=472,078.28 se continúa en línea recta con una distancia de 185.00ml. hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=9’493,677.2325, E=472,077.676
- Partiendo del vértice “J” de coordenadas UTM N=9’493,677.2325, E=472,077.676 se continúa en línea recta con una distancia de 175.00ml. hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=9’493,847.8309, E=472,038.6737
- Partiendo del vértice “K” de coordenadas N=9’493,847.8309, E=472,038.6737, se continúa en línea recta con una distancia de 123.00ml. hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=9’493,957.9405, E=471,983.8571
- Partiendo del vértice “L” de coordenadas UTM N=9’493,957.9405, E=471,983.8571, se continúa en línea recta con una distancia de 145.00ml. hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=9’494,084.268, E=471,912.6786
- Partiendo del vértice “M” de coordenadas UTM N=9’494,084.268, E=471,912.6786, se continúa en línea recta con una distancia de 278.00ml. hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=9’494,357.9851, E=471,864.0685
- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM N=9’494,357.9851, E=471,864.0685, se continúa en línea recta con una distancia de 30.00ml. hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=9’494,381.3965, E=471,882.8277
- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM N=9’494,381.3965, E=471,882.8277, se continúa en línea recta con una distancia de 112.00ml. hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=9’494,491.6346, E=471,863.0397.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM N=9’494,491.6346, E=471,863.0397., se continúa en línea recta con una distancia de 50.00ml. hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’494,482.8006, E=471,813.8262
- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’494,482.8006, E=471,813.8262, se continúa en línea recta con una distancia de 28.80ml. hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=9’494,454.5079, E=471,819.2080.
- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM N=9’494,454.5079, E=471,819.2080., se continúa en línea recta

con una distancia de 81.55ml. hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=9’494,399.6134, E=471,758.8984.

- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM N=9’494,399.6134, E=471,758.8984, se continúa en línea recta con una distancia de 2.99ml. hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=9’494,401.7351, E=471,756.792
- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM N=9’494,401.7351, E=471,756.792, se continúa en línea recta con una distancia de 7.02ml. hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=9’494,406.6451, E=471,751.7696
- Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM N=9’494,406.6451, E=471,751.7696, se continúa en línea recta con una distancia de 9.95ml. hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=9’494,399.5608, E=471,744.7896
- Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM N=9’494,399.5608, E=471,744.7896, se continúa en línea recta con una distancia de 6.85ml. hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=9’494,394.682, E=471,749.6006
- Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM N=9’494,394.682, E=471,749.6006, se continúa en línea recta con una distancia de 2.61ml. hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=9’494,392.818, E=471,751.4327
- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM N=9’494,392.818, E=471,751.4327, se continúa en línea recta con una distancia de 70.35ml. hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’494,345.4614, E=471,699.4046
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’494,345.4614, E=471,699.4046, se continúa en línea recta con una distancia de 49.00ml. hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’494,369.3971, E=471,656.6485
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’494,369.3971, E=471,656.6485, se continúa en línea recta con una distancia de 115.00ml. hasta encontrar el vértice “A-1” de coordenadas UTM N=9’494,416.154, E=471,551.5829
- Partiendo del vértice “A-1” de coordenadas UTM N=9’494,416.154, E=471,551.5829, se continúa en línea recta con una distancia de 210.00ml. hasta encontrar el vértice “B-1” de coordenadas UTM N=9’494,622.8504, E=471,514.4803
- Partiendo del vértice “B-1” de coordenadas UTM N=9’494,622.8504, E=471,514.4803, se continúa en línea recta con una distancia de 90.00ml. hasta encontrar el vértice “C-1” de coordenadas UTM N=9’494,638.7515, E=471,603.0644
- Partiendo del vértice “C-1” de coordenadas UTM N=9’494,638.7515, E=471,603.0644, se continúa en línea recta con una distancia de 85.00ml. hasta encontrar el vértice “D-1” de coordenadas UTM N=9’494,722.4143, E=471,588.0467
- Partiendo del vértice “D-1” de coordenadas UTM N=9’494,722.4143, E=471,588.0467, se continúa en línea recta

con una distancia de 130.00ml. hasta encontrar el vértice “E-1” de coordenadas UTM N=9’494,745.3826, E=471,716.0016

- Partiendo del vértice “E-1” de coordenadas UTM N=9’494,745.3826, E=471,716.0016, se continúa en línea recta con una distancia de 320.00ml. hasta encontrar el vértice “F-1” de coordenadas UTM N=9’495,060.3485, E=471,659.4644
- Partiendo del vértice “F-1” de coordenadas UTM N=9’495,060.3485, E=471,659.4644, se continúa en línea recta con una distancia de 152.00ml. hasta encontrar el vértice “G-1” de coordenadas UTM N=9’495,179.0131, E=471,564.4764.
- Partiendo del vértice “G-1” de coordenadas UTM N=9’495,179.0131, E=471,564.4764, se continúa en línea recta con una distancia de 60.00ml. hasta encontrar el vértice “H-1” de coordenadas UTM N=9’495,216.5084, E=471,611.3177.
- Partiendo del vértice “H-1” de coordenadas UTM N=9’495,216.5084, E=471,611.3177, se continúa en línea recta con una distancia de 152.00ml. hasta encontrar el vértice “I-1” de coordenadas UTM N=9’495,097.8438, E=471,706.3057
- Partiendo del vértice “I-1” de coordenadas UTM N=9’495,097.8438, E=471,706.3057, se continúa en línea recta con una distancia de 30.00ml. hasta encontrar el vértice “J-1” de coordenadas UTM N=9’495,116.5914, E=471,729.7263
- Partiendo del vértice “J-1” de coordenadas UTM N=9’495,116.5914, E=471,729.7263, se continúa en línea recta con una distancia de 901.07ml. hasta encontrar el vértice “A” de coordenadas UTM N=9’496,003.4807, E=471,570.4767.

El área de la concesión es de 1’055,546.11 m², con un perímetro de 7776.54ml.

3 Descripción de las instalaciones

Ver Apéndice 3 del presente anexo (Planos de Distribución).

- Terminal de Pasajeros

Edificado en dos pisos, con la distribución de ambientes siguientes:

1er Piso: Salida de Pasajeros, Depósito Corpac, SH Personal, Sala Entrega Equipaje, Aduana, 2 oficinas Administrativas, Destacamento PNP, Planeamiento de Vuelo Comunicaciones, Sala VIP con baño, S.H.C., S.H.D., Información y Perifoneo, 3 Oficinas de Compañía de Aviación, Control de Pasajeros, Hall de Embarque de Pasajeros, Sala de Espera de Pasajeros, Ingreso, S.H. Hombres, S.H. Mujeres, Cafetería, Cocina, Depósito, Oficinas Administrativas, Archivo, Oficina RCCI, Vestidor y SSHH, Cochera de Vehículos DAAT

Con las características constructivas siguientes:

Estructura aporticada de elementos de concreto armado, techos de losas aligeradas y de viguetas de madera con cobertura de calamina eternit, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero

cemento-arena, pisos de loseta veneciana y cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura de muros, puertas de madera, ventanas y mamparas de fierro, baños con aparatos sanitarios de losa blanca y de color, zócalos de mayólica blanca y de color, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	
Primer piso	1273.00 m2
Mezanine	65.42 m2
Segundo piso	132.60 m2
Azotea	9.99 m2
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Regular

- Torre de Control

Edificación de 5 pisos conformada por los siguientes ambientes;

- Primer piso: Comunicaciones con Baño y Escalera.
- Segundo piso: Jefatura de Operaciones y Escalera.
- Tercer piso: Sala HF y Escalera.
- Quinto piso: Torre de Control

Con las características constructivas siguientes:

Columnas, vigas, losas aligeradas, escaleras de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de loseta (verificar), muros tarrajeados, y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa blanca. Zócalos de mayólica blanca, puertas de madera y ventanas de aluminio, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	
Primer piso	31.21 m2
Segundo piso	31.21 m2
Tercer piso	31.21m2
Cuarto piso	31.21m2
Quinto piso	31.21m2
Antigüedad de la construcción	17 años
Estado de conservación	Bueno

- Módulos de Grupos Electrónicos

Edificación de un solo piso conformada por los siguientes ambientes: Depósito de Materiales, Sala de Transmisores VHF, Sala de Transmisores NDB, Sala de Transformadores, Sala de Grupos Electrónicos .

Sus características constructivas son las siguientes:

Estructura a base de columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida sentada con mortero cemento-arena, También techo de calaminas sobre vigería de madera, Pisos de cemento pulido, Puertas de madera y fierro, Ventanas de madera y fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	168.68 m2
Antigüedad de la construcción	27 años

- | | |
|------------------------|-------|
| Estado de conservación | Bueno |
|------------------------|-------|
- Almacén de Carga
- Edificación de un piso, conformada por dos ambientes denominados almacén. Sus características constructivas son las siguientes:
- Estructura de columnas y vigas soleras de concreto armado, Techo de tijerales metálicos con cobertura de calamina eternit, Albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Piso de cemento pulido, Puertas y ventanas metálicas, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, sin falso cielo, Instalaciones eléctricas empotradas y vistas.
- | | |
|-------------------------------|-----------|
| Área construida | 513.85 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 20 años |
| Estado de conservación | Bueno |
- Estación Transmisora
- Edificación de un piso, con un solo ambiente denominado Sala Transmisora. Con las características constructivas siguientes:
- Estructura a base de columnas, vigas y losas aligeradas inclinadas de concreto armado, Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Piso de cemento pulido, Puertas de madera, ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura de muros y cielo raso, Instalaciones eléctricas empotradas.
- | | |
|-------------------------------|----------|
| Área construida | 50.84 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 20 años |
| Estado de conservación | Bueno |
- Vivienda de Funcionarios
- Edificación de un solo piso conformado por los siguientes ambientes:
- Vivienda 1: Sala-Comedor, Cocina, Patio, Baño, 3 Dormitorios y Patio posterior
 - Vivienda 2: Sala-Comedor, Cocina, Patio, Baño, 3 Dormitorios y Patio posterior.
- Con las características constructivas siguientes:
- Estructura a base de columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Pisos de loseta vinílica y cemento pulido, Puerta de madera y ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros y cielo raso, Baños con aparatos de losa blanca y zócalos de mayólica blanca, Instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.
- | | |
|-------------------------------|-----------|
| Área construida | 268.28 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 22 años |
| Estado de conservación | Regular |

- Vivienda del Jefe de Aeropuerto
Edificación de un piso conformada por los ambientes siguientes: Sala-Comedor, Cocina, Comedor Diario, 5 Dormitorios, Cuarto de Costura, 2 SH, Cuarto de Servicio, SH y Patio.

Sus características constructivas son las siguientes:

Muros de planchas lisas eternit con columnas y vigas de madera, así mismo, un área de ampliación con albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de vigas de madera con cobertura de calamina eternit, Piso de loseta vinílica y cemento pulido, Puerta de madera y ventanas de fierro, baño con aparatos de losa blanca y zócalos de mayólica, Instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	167.72 m2 (1u)
Antigüedad de la construcción	22 años
Estado de conservación	Regular

- Vivienda Tipo "B"
Edificación de un solo piso conformada por los siguientes ambientes: Sala-Comedor, Pasadizo, 2 Dormitorios, Cocina y Baño.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina eternit,, Piso de cemento pulido, Puertas de madera, Ventanas de fierro y vidrio transparente, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Baños revestidos de mayólica blanca, Instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	136.80 m2 (1u)
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Regular

- Vivienda Tipo "D"
Vivienda de un solo piso conformada por los siguientes ambientes: Sala, Comedor, Cocina, Baño y 2 Depósitos.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de madera y de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina de eternit, Piso de cemento pulido, Puertas de madera, ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros interiores, baños con aparatos de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y expuestas en techo.

Área construida	76.05 m2
Número de viviendas	2 unidades
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Malo

- Vivienda Tipo "E".

Vivienda de un solo piso conformada por los siguientes ambientes: Sala, Comedor, Cocina, Baño y 2 Depósitos.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de madera y de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina de eternit, Piso de cemento pulido, Puertas de madera, ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros interiores, baños con aparatos de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y expuestas en techo.

Área construida	76.05 m2 (1u)
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Malo

- Vivienda Tipo "E"

Vivienda de un piso conformada por los ambientes siguientes: Porche, Sala, Comedor, Cocina, Patio, Baño, 3 Dormitorios y Patio posterior.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura de columnas y vigas soleras de concreto armado, techo de viguetas de madera y cobertura de canalón, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, baño con aparatos sanitarios de losa blanca, con zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	111.75 m2 (1u)
Número de viviendas	7 uni da de s
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Regular

- Vivienda Tipo "G"

Vivienda de un piso con la distribución de ambientes siguiente: Sala, Comedor, Baño, 2 Dormitorios y Patio.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Techo de viguetas de madera con cobertura de calamina, Piso de cemento pulido, Puertas de madera, ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, baños de losa blanca con zócalos de mayólica blanca, Instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y expuestas.

Área construida	55.20 m2 (1u)
Número de viviendas	9 uni da de s
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Malo

- Vivienda Tipo "H"

Vivienda de un piso con la distribución de ambientes siguiente: Sala, Comedor, Cocina, Baño, 3 Dormitorios y Patio.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Techo de viguetas de madera con cobertura de calamina, Piso de cemento pulido, Puertas de madera, ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, baños de losa blanca con zócalos de mayólica blanca, Instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y expuestas.

Área construida	90.24 m2 (1u)
Número de viviendas	11 uni da de s
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Malo

- Vivienda Tipo "H-1"

Vivienda de un piso con la distribución de ambientes siguiente: Sala, Comedor, Cocina, Baño, 3 Dormitorios, Depósito y Patio.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Techo de viguetas de madera con cobertura de calamina, Piso de cemento pulido, Puertas de madera, ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, baños de losa blanca con zócalos de mayólica blanca, Instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y expuestas.

Área construida	99.48 m2 (1u)
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Malo

- Vivienda Tipo "I".

Edificación de un piso conformada por los siguientes ambientes: Sala, Comedor, 2 Dormitorio, SH y Patio.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas madera cobertura de calamina, piso de cemento pulido, tarrajeo y pintura en muros interiores, baños de losa de blanca zócalos con mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	59.67 m2 (1u)
Número de viviendas	3 uni da de s
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Regular

- Vivienda Tipo "J-1"

Edificación de un solo piso conformada por los siguientes ambientes: Sala, Comedor, Cocina, Baño, Dormitorio y Patio

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con cemento-arena, Techo de viguetas de madera con cobertura de calamina, Piso de cemento pulido, Puertas de madera, Ventanas de fierro, tarrajeo frotachado y pintura en muros interiores, baños con aparatos sanitarios de losa, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	46.88 m2 (1u)
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Regular

- Viviendas de Tipo "K" y Depósito de Materiales

Edificación de un solo piso conformada por dos viviendas y un Depósito con los siguientes ambientes:

Viviendas: Sala-Comedor, Baño, Cocina, Patio, 2 Dormitorios.

Depósito: Con un solo ambiente denominado Depósito de Materiales.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Techo de viguetas de madera con cobertura de calamina, Pisos de cemento pulido, Puertas de madera, Ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalo de mayólica blanca instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y expuestas.

Área construida	245.92 m2
-----------------	-----------

- | | |
|-------------------------------|----------|
| | (1u
) |
| Antigüedad de la construcción | 46 años |
| Estado de conservación | Regular |
- **Capilla**
- Construcción de un piso, de un solo ambiente denominado capilla.
Con las características constructivas siguientes:
- Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, techo con viguetas de madera con cobertura de calamina, puertas de madera, ventanas de fierro.
- | | |
|-------------------------------|----------|
| Área construida | 82.25 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 25 años |
| Estado de conservación | Regular |
- **Tanque Elevado**
- Estructura de seis niveles
- Con las características constructivas siguientes: Columnas, vigas, muros y losas sólidas de concreto armado, escalera de gato de fierro, tarrajeo impermeable interior de la cuba, Instalaciones sanitarias expuestas.
- | | |
|-------------------------------|---------|
| Área construida | 9.00 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 22 años |
| Estado de conservación | Bueno |
- **Caseta de Bombeo**
- Construcción de un nivel, con un solo ambiente llamado caseta de bombeo. Con las características constructivas siguientes:
- Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de losa aligerada de concreto armado, piso de cemento pulido, puerta metálica, instalación sanitaria y eléctrica expuestas.
- | | |
|-------------------------------|---------|
| Área construida | 2.40 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 21 años |
| Estado de conservación | Bueno |
- **Cisterna**
- Construcción de un nivel, con un solo ambiente denominado cisterna. Con las características constructivas siguientes:
- Muros y losas sólidas de concreto armado, tarrajeo impermeable interior, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.
- | | |
|-------------------------------|----------|
| Área construida | 62.66 m2 |
| Antigüedad de la construcción | 22 años |
| Estado de conservación | Bueno |
- **Caseta de Peaje**
- Construcción de un piso, con un solo ambiente denominado caseta. Con las características constructivas siguientes:

Columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, puerta y ventanas de fierro, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	4.10 m2
Antigüedad de la construcción	18 años
Estado de conservación	Bueno

- Caseta Receptora

Construcción de un piso de un solo ambiente denominado Estación Receptora. Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de losa sólida de concreto armado, tarrajeo frotachado y pintura de muros, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	21.84 m2
Antigüedad de la construcción	14 años
Estado de conservación	Bueno

- Escuela

Construcción de un piso, con la siguiente distribución:

Aulas Nuevas: Aula N° 1, Aula N° 2, SH Damas, SH Caballeros

Aulas antiguas: 2 Talleres, Aula N° 1, Aula N° 2, SH Damas, SH Caballeros

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techos con vigas de madera y cobertura de calamina, pisos de cemento pulido, sin puertas de madera, ventanas de fierro, baños con zócalos de mayólica, sin aparatos sanitarios, instalaciones sanitarias empotradas, instalaciones eléctricas expuestas.

Área construida	284.06 m2
Antigüedad de la construcción	10 años
Estado de conservación	Malo

- Aeroclub

Edificación de un piso, la distribución de ambientes siguiente: Hangar, 2 Depósitos. Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de tijerales y viguetas metálicas con cobertura de calamina, piso tierra compactada, carpintería de madera, sin instalaciones.

Área construida	1008.30 m2
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Malo

- VOR

Edificación de un piso, con un solo ambiente llamado caseta de equipos. Con las características constructivas siguientes:

Muros y techo a base de elementos modulares metálicos con aislamiento interior, piso de loseta vinílica, puerta metálica modular, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	11.90 m ²
Antigüedad de la construcción	22 años
Estado de conservación	Bueno

- Caseta de Vigilancia

Construcción de un piso, de un solo ambiente llamado caseta. Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, piso de cemento pulido, puerta y ventanas metálicas, muros tarrajeados y pintados, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	3.45 m ²
Antigüedad de la construcción	15 años
Estado de conservación	Bueno

- Caseta Abandonada

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Caseta y Depósito. Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, piso de cemento pulido, puerta y ventanas metálicas, muros tarrajeados y pintados, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	22.79 m ²
Antigüedad de la construcción	15 años
Estado de conservación	Regular

- Otras construcciones e instalaciones

a) Pista de aterrizaje

Longitud:	2,480 m
Ancho:	45 m
Elevación:	85.97 m (282 pies)
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
PCN:	27 F/C/X/U
Estado de Conservación:	Mala

b) Plataforma de Aviones

Dimensiones:	200.00 x 50.00 m
Superficie de Rodadura:	Concreto
Estado de Conservación:	Regular

c) Calle de acceso

Dimensiones:	110.00 m x 23 m
Dimensiones:	2450.00 m x 23 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Mala

e) Cerco perimétrico de postes de concreto y alambre de púas

f) Ayudas luminosas para la

aeronavegación

g) Sistemas de drenaje

h) Playa de Estacionamiento de vehículos

Dimensiones:

Superficie de Rodadura:

Estado de Conservación:

Pavimento Flexible
Regular

4 Información Aeronáutica

AEROPUERTO TALARA

INDICADOR DE LUGAR	SPYL - TALARA
NOMBRE DEL AERÓDROMO	COMANDANTE FAP GERMAN ARIAS GRAZIANI
COORDENADAS ARP	04°34'36"S – 0081°15'15"W
DISTANCIA A LA CIUDAD	4 KM W
ELEVACIÓN FT	282 FT
TEMPERATURA	32.5° C
PENDIENTE	0.23%
ADMINISTRACION	CORPAC S.A.
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	
ADMINISTRACION DEL AD	*1300 - 2100
ATS	*1301 - 2100 O/R
INSTALACIONES Y SERVICIOS DE DESPACHO	
COMBUSTIBLE	AVGAS Jet A 1
	*1300 - 2100 O/R
CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA	
DESIGNADOR DE PISTA	17
	35
DIMENSIONES RWY	(17) RWY 2460 x 45 SWY FRANJA 2460 x 150
	(17) RWY 2460 x 45 SWY FRANJA 2460 x 150
PENDIENTE	0.23%
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 27/F/C/X/U
ILUMINACIÓN	SALS RTHL REDL RENL
	RTHL REDL RENL
	PAPI 3° RWY 17
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	EXTINCION DE INCENDIOS: CAT 2
EQUIPOS Y VEHICULOS DE SALVAMENTO	1 INTERNATIONAL
HORAS DE OPERACIÓN	*1300 - 2100
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
AREA	200.00 x 50.00
SUPERFICIE	CONCRETO
RESISTENCIA	INFORMACION NO DISPONIBLE
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
DIMENSIONES	110.00 x 23.00
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	INFORMACION NO DISPONIBLE
COMUNICACIONES	
COMUNICACIÓN ATS	AFIS
DISTINTIVO DE LLAMADAS	TALARA RADIO
FRECUENCIA	119.5 MHZ
HORAS DE SERVICIO	*1300 - 2100 Y O/R
RADIOAYUDAS	
VOR	ID: TAL
	Frecuencia 116.1 MHZ
	Hora de servicio *1300-2100

	04°34'50.21"S – 081°15'08.62"W
NDB	ID: TYL
	Frecuencia 370 KHZ
	Hora de servicio *1300-2100
	04°34'54"S – 081°15'24"W
OBSERVACIONES	
COMENTARIO	*Fuera de hora O/R con 24 horas de anticipación. Barrera de contención fija en THR 35
	*CLSD SUN
	Servicio de información de vuelo solamente
AERONAVE CRITICA	Hércules L-100 - 30

AEROPUERTO DE TARAPOTO

1. Ubicación

El Aeropuerto “Cadete FAP Guillermo del Castillo Paredes” se encuentra ubicado al suroeste de la ciudad de Tarapoto, en el Distrito de Tarapoto, Provincia y Departamento de San Martín.

2. Linderos y medidas perimétricas

– **Por el Norte: Tramos (G2-H2, H2-A, A-B, B-C)**

Con una Línea quebrada de 4 Tramos desde el vértice “D2” hasta el Vértice “C”, colindante con camino.

- Partiendo del vértice “G2” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9282068.2673, E=348050.7429, se continúa en línea recta con una distancia de 18.42 m. hasta encontrar el vértice “H2” de coordenadas UTM N=9282085.2360, E=348057.9102.
- Partiendo del vértice “H2” de coordenadas UTM N=9282085.2360, E=348057.9102, se continúa en línea recta con una distancia de 27.38 m. hasta encontrar el vértice “A” de coordenadas UTM N=9’282,106.6998, E=348,074.9088.
- Partiendo del vértice “A” de coordenadas UTM N=9’282,106.6998, E=348,074.9088, se continúa en línea recta con una distancia de 60.70 m. hasta encontrar el vértice “B” de coordenadas UTM N=9282124.4057, E=348132.9735.
- Partiendo del vértice “B” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9282124.4057, E=348132.9735, se continúa en línea recta con una distancia de 231.73 m. hasta encontrar el vértice “C” de coordenadas UTM N=9282165.2602, E=348361.0734.

– **Por el Este: Tramos (C-D, D-E, E-F, F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K-L, L-M, M-N, N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U, U-V, V-W, W-X, X-Y, Y-Z, Z-A1, A1-B1, B1-C1, C1-D1, D1-E1, E1-F1, F1-G1, G1-H1, H1-I1, I1-J1, J1-K1, K1-L1, L1-M1, M1-N1, N1-O1, O1-P1, P1-Q1, Q1-R1, R1-S1, S1-T1, T1-U1, U1-V1, V1-W1, W1-X1, X1-Y1, Y1-Z1, Z1-A2, A2-B2, B2-C2, C2-D2, D2-E2)**

Con una línea quebrada de 54 Tramos desde el vértice “C” hasta el Vértice “E2”, colindante con Terrenos de Propiedad de Terceros.

- Partiendo del vértice “C” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9282165.2602, E=348361.0734, se continúa en línea recta con una distancia de 60.71 m. hasta encontrar el vértice “D” de coordenadas UTM N=9282116.7643, E=348397.5883.
- Partiendo del vértice “D” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9282116.7643, E=348397.5883, se continúa en línea recta

con una distancia de 228.29 m. hasta encontrar el vértice “E” de coordenadas UTM N=9281891.9194, E=348437.1218.

- Partiendo del vértice “E” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9281891.9194, E=348437.1218, se continúa en línea recta con una distancia de 104.95 m. hasta encontrar el vértice “F” de coordenadas UTM N=9281847.2613, E=348342.1496.
- Partiendo del vértice “F” de coordenadas UTM N=9281847.2613, E=348342.1496, se continúa en línea recta con una distancia de 63.05 m. hasta encontrar el vértice “G” de coordenadas UTM N=9281787.0967, E=348361.0048.
- Partiendo del vértice “G” de coordenadas UTM N=9281787.0967, E=348361.0048, se continúa en línea recta con una distancia de 26.01 m. hasta encontrar el vértice “H” de coordenadas UTM N=9281762.5147, E=348369.5171.
- Partiendo del vértice “H” de coordenadas UTM N=9281762.5147, E=348369.5171, se continúa en línea recta con una distancia de 21.71 m. hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=9281771.8465, E=348389.1205.
- Partiendo del vértice “I” de coordenadas UTM N=9281771.8465, E=348389.1205, se continúa en línea recta con una distancia de 132.65 m. hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=9281649.6590, E=348440.7574.
- Partiendo del vértice “J” de coordenadas UTM N=9281649.6590, E=348440.7574, se continúa en línea recta con una distancia de 46.06 m. hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=9281605.3210, E=348453.2398.
- Partiendo del vértice “K” de coordenadas UTM N=9281605.3210, E=348453.2398, se continúa en línea recta con una distancia de 48.04 m. hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=9281557.6741, E=348447.0908.
- Partiendo del vértice “L” de coordenadas UTM N=9281557.6741, E=348447.0908, se continúa en línea recta con una distancia de 48.94 m. hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=9281574.0618, E=348493.2017.
- Partiendo del vértice “M” de coordenadas UTM N=9281574.0618, E=348493.2017, se continúa en línea recta con una distancia de 41.37 m. hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=9281533.3155, E=348500.3864.
- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM N=9281533.3155, E=348500.3864, se continúa en línea recta con una distancia de 22.37 m. hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=9281527.5386, E=348478.7793.
- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM N=9281527.5386, E=348478.7793, se continúa en línea recta con una distancia de 95.00 m. hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=9281435.7974, E=348503.4483.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM N=9281435.7974, E=348503.4483, se continúa en línea recta

con una distancia de 13.97 m. hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=9281439.4059, E=348516.9451.

- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM N=9281439.4059, E=348516.9451, se continúa en línea recta con una distancia de 100.35 m. hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=9281340.5783, E=348534.3711.
- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM N=9281340.5783, E=348534.3711, se continúa en línea recta con una distancia de 2.51 m. hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=9281339.9305, E=348531.9484.
- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM N=9281339.9305, E=348531.9484, se continúa en línea recta con una distancia de 32.55 m. hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=9281308.4014, E=348540.0448.
- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9281308.4014, E=348540.0448, se continúa en línea recta con una distancia de 300.15 m. hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=9281012.8103, E=348592.1655.
- Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM N=9281012.8103, E=348592.1655, se continúa en línea recta con una distancia de 235.89 m. hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=9280780.5079, E=348633.1266.
- Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM N=9280780.5079, E=348633.1266, se continúa en línea recta con una distancia de 16.95 m. hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=9280765.6018, E=348641.2013.
- Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM N=9280765.6018, E=348641.2013, se continúa en línea recta con una distancia de 49.56 m. hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=9280755.9833, E=348592.5887.
- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM N=9280755.9833, E=348592.5887, se continúa en línea recta con una distancia de 172.42 m. hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=9280586.1721, E=348622.4833.
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM N=9280586.1721, E=348622.4833, se continúa en línea recta con una distancia de 138.82 m. hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=9280609.4702, E=348759.3312.
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM N=9280609.4702, E=348759.3312, se continúa en línea recta con una distancia de .03 m. hasta encontrar el vértice “A1” de coordenadas UTM N=9280609.4508, E=348759.3085.
- Partiendo del vértice “A1” de coordenadas UTM N=9280609.4508, E=348759.3085, se continúa en línea recta con una distancia de 9.84 m. hasta encontrar el vértice “B1” de coordenadas UTM N=9280603.7331, E=348751.3062.
- Partiendo del vértice “B1” de coordenadas UTM N=9280603.7331, E=348751.3062, se continúa en línea recta

con una distancia de 33.00 m. hasta encontrar el vértice “C1” de coordenadas UTM N=9280577.6626, E=348771.5302.

- Partiendo del vértice “C1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9280577.6626, E=348771.5302, se continúa en línea recta con una distancia de 30.35 m. hasta encontrar el vértice “D1” de coordenadas UTM N=9280596.2652, E=348795.5060.
- Partiendo del vértice “D1” de coordenadas UTM PSAD 56 UTM N=9280596.2652, E=348795.5060., se continúa en línea recta con una distancia de 11.85 m. hasta encontrar el vértice “E1” de coordenadas UTM N=9280586.7921, E=348802.6170.
- Partiendo del vértice “E1” de coordenadas UTM PSAD 56 UTM N=9280586.7921, E=348802.6170., se continúa en línea recta con una distancia de 21.16 m. hasta encontrar el vértice “F1” de coordenadas UTM N=9280597.1992, E=348821.0411.
- Partiendo del vértice “F1” de coordenadas UTM PSAD 56 UTM N=9280597.1992, E=348821.0411., se continúa en línea recta con una distancia de 106.71 m. hasta encontrar el vértice “G1” de coordenadas UTM N=9280501.6282, E=348868.4996.
- Partiendo del vértice “G1” de coordenadas UTM PSAD 56 UTM N=9280501.6282, E=348868.4996., se continúa en línea recta con una distancia de 6.90 m. hasta encontrar el vértice “H1” de coordenadas UTM N=9280498.5409, E=348874.6668.
- Partiendo del vértice “H1” de coordenadas UTM PSAD 56 UTM N=9280498.5409, E=348874.6668., se continúa en línea recta con una distancia de 23.91m. hasta encontrar el vértice “I1” de coordenadas UTM N=9280506.3652, E=348897.2614.
- Partiendo del vértice “I1” de coordenadas UTM PSAD 56 UTM N=9280506.3652, E=348897.2614, se continúa en línea recta con una distancia de 32.09 m. hasta encontrar el vértice “J1” de coordenadas UTM N=9280536.0357, E=348909.4965.
- Partiendo del vértice “J1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9280536.0357, E=348909.4965, se continúa en línea recta con una distancia de 0.41 m. hasta encontrar el vértice “K1” de coordenadas UTM N=9280535.7929, E=348909.8246.
- Partiendo del vértice “K1” de coordenadas UTM PSAD 56 UTM N=9280535.7929, E=348909.8246., se continúa en línea recta con una distancia de 145.95 m. hasta encontrar el vértice “L1” de coordenadas UTM N=9280392.0556, E=348935.1694.
- Partiendo del vértice “L1” de coordenadas UTM PSAD 56 UTM N=9280392.0556, E=348935.1694., se continúa en línea recta con una distancia de 61.00 m. hasta encontrar el vértice “M1” de coordenadas UTM N=9280452.7487, E=348941.2809.
- Partiendo del vértice “M1” de coordenadas UTM N=9280452.7487, E=348941.2809, se continúa en línea recta con una distancia de 13.76 m. hasta encontrar el vértice “N1” de coordenadas UTM N=9280451.4893, E=348954.9865.
- Partiendo del vértice “N1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9280451.4893, E=348954.9865, se continúa en línea recta

con una distancia de 1.14 m. hasta encontrar el vértice "O1" de coordenadas UTM N=9280450.3486, E=348955.0405.

- Partiendo del vértice "O1" de coordenadas UTM PSAD 56 UTM N=9280450.3486, E=348955.0405, se continúa en línea recta con una distancia de 29.65 m. hasta encontrar el vértice "P1" de coordenadas UTM N=9280444.8296, E=348984.1723.
- Partiendo del vértice "P1" de coordenadas UTM PSAD 56 UTM N=9280444.8296, E=348984.1723, se continúa en línea recta con una distancia de 3.96 m. hasta encontrar el vértice "Q1" de coordenadas UTM N=9280448.7723, E=348984.5557.
- Partiendo del vértice "Q1" de coordenadas UTM N=9280448.7723, E=348984.5557, se continúa en línea recta con una distancia de 76.54 m. hasta encontrar el vértice "R1" de coordenadas UTM N=9280441.7685, E=349060.7774.
- Partiendo del vértice "R1" de coordenadas UTM N=9280441.7685, E=349060.7774, se continúa en línea recta con una distancia de 170.00 m. hasta encontrar el vértice "S1" de coordenadas UTM N=9280441.4817, E=349045.2222.
- Partiendo del vértice "S1" de coordenadas UTM N=9280441.4817, E=349045.2222, se continúa en línea recta con una distancia de 102.00 m. hasta encontrar el vértice "T1" de coordenadas UTM PSAD 56 UTM UTM UTM N=9280298.4511, E=348946.5835.
- Partiendo del vértice "T1" de coordenadas UTM PSAD 56 UTM UTM UTM N=9280298.4511, E=348946.5835, se continúa en línea recta con una distancia de 35.89 m. hasta encontrar el vértice "U1" de coordenadas UTM N=9280306.0249, E=348911.4977.
- Partiendo del vértice "U1" de coordenadas UTM PSAD 56 UTM UTM UTM N=9280306.0249, E=348911.4977, se continúa en línea recta con una distancia de 15.40 m. hasta encontrar el vértice "V1" de coordenadas UTM N=9280290.6732, E=348910.3171.
- Partiendo del vértice "V1" de coordenadas UTM N=9280290.6732, E=348910.3171, se continúa en línea recta con una distancia de 114.12 m. hasta encontrar el vértice "W1" de coordenadas UTM N=9280178.6085, E=348888.7761.
- Partiendo del vértice "W1" de coordenadas UTM N=9280178.6085, E=348888.7761, se continúa en línea recta con una distancia de 166.00 m. hasta encontrar el vértice "X1" de coordenadas UTM N=9280017.0180, E=348850.7750.
- Partiendo del vértice "X1" de coordenadas UTM N=9280017.0180, E=348850.7750, se continúa en línea recta con una distancia de 96.57 m. hasta encontrar el vértice "Y1" de coordenadas UTM N=9279921.1206, E=348862.1258.
- Partiendo del vértice "Y1" de coordenadas UTM N=9279921.1206, E=348862.1258, se continúa en línea recta

con una distancia de 156.90 m. hasta encontrar el vértice “Z1” de coordenadas UTM N=9279766.7069, E=348889.9627.

- Partiendo del vértice “Z1” de coordenadas UTM N=9279766.7069, E=348889.9627, se continúa en línea recta con una distancia de 133.83 m. hasta encontrar el vértice “A2” de coordenadas UTM N=9279670.6155, E=348796.8071.
- Partiendo del vértice “A2” de coordenadas UTM N=9279670.6155, E=348796.8071, se continúa en línea recta con una distancia de 214.19 m. hasta encontrar el vértice “B2” de coordenadas UTM N=9279457.7322, E=348820.4186.
- Partiendo del vértice “B2” de coordenadas UTM N=9279457.7322, E=348820.4186, se continúa en línea recta con una distancia de 106.18 m. hasta encontrar el vértice “C2” de coordenadas UTM N=9279422.6933, E=348720.1837.
- Partiendo del vértice “C2” de coordenadas UTM N=9279422.6933, E=348720.1837, se continúa en línea recta con una distancia de 59.35 m. hasta encontrar el vértice “D2” de coordenadas UTM N=9279374.5521, E=348685.4681.
- Partiendo del vértice “D2” de coordenadas UTM N=9279374.5521, E=348685.4681, se continúa en línea recta con una distancia de 155.61 m. hasta encontrar el vértice “E2” de coordenadas UTM N=9279221.2528, E=348712.1709.

– **Por el Sur: Tramo (E2-F2)**

Con una línea recta de un Tramo desde el vértice “E2” hasta el Vértice “F2”, colindante con Propiedad de Terceros.

- Partiendo del vértice “E2” de coordenadas UTM N=9279221.2528, E=348712.1709, se continúa en línea recta con una distancia de 152.73 m. hasta encontrar el vértice “F2” de coordenadas UTM N=9279194.3893, E=348561.8229.

– **Por el Oeste: Tramos (F2-G2)**

Con una línea recta de un Tramo desde el vértice “F2” hasta el Vértice “G2”, colindante con Propiedad de Terceros.

- Partiendo del vértice “F2” de coordenadas UTM N=9279194.3893, E=348561.8229, se continúa en línea recta con una distancia de 2918.97 m. hasta encontrar el vértice “G2” de coordenadas UTM N=9282068.2673, E=348050.7429.

Area Total del Perimétrico: 1'095,189.2685 m² y un perímetro de 7546.54 ml.

Linderos y medidas perimétricas del área de exclusión:

Por el Norte: con terrenos del aeropuerto con una línea recta: A3-B3=10.00 ml.

Por el Este: con terrenos del aeropuerto con una línea recta: B3-C3=56.10ml.

Por el Sur: con terrenos del aeropuerto con una línea recta: C3-D3=10.00ml.

Por el Este: con terrenos del aeropuerto con una línea recta: B3-C3=56.10ml.

El área de exclusión: es de 560.8724 m2 y un perímetro de 132.20 ml.

El área de concesión es de 1'094,628.3961 m2 y un perímetro de 7546.54 ml.

3. Descripción de las instalaciones

Ver Apéndice 3 del presente anexo (Planos de Distribución).

- Terminal de Pasajeros

Construcción de cuatro pisos, con la distribución de ambientes siguiente:

1er Piso: Sala de Llegada, Migraciones, Aduana, Oficina 01, Equipaje Perdido, SH-03, SH-04, SH-05, SH-06, Mantenimiento, Depósito, Oficinas, Cocina, Cafetería, Sala de Embarque, SH-01, SH-02, Tienda 01, Tienda 02, Control, Hall Principal, SH-07, SH-08, Tienda 03, Tienda 04, Tienda 05, SH-21, SH-20, Tienda 06, Tienda 07, Banco 02 y SH-19, Banco 01 y SH17, Tienda 08 SH-18, AIS-ARO, Oficina 08 y SH-15, Oficina 07 y SH-14, Oficina 06 y SH-13, Oficina y SH-12, Oficina y SH-11, Oficina 03 y SH-10, Sala VIP, Deposito, SH-09 y Escaleras

2do Piso: Zona Comercial, SH-22, SH-21, Restaurant, Cocina, Jefe de Aeropuerto y SH, Secretaria, Archivo, Central de Comunicaciones, Sala de Reuniones, Jefe de Operaciones, Centro de Computo, Oficina Administrativa, SH-23 y SH-24

Con las características constructivas siguientes:

Estructura aporticada de elementos metálicos y de concreto armado, techo de vigas y viguetas metálicas con cobertura de calamina metálica, también losas aligeradas de concreto armado, escalera de concreto armado, albañilería de ladrillos de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cerámica, puertas de madera, mamparas y ventanas de aluminio, muros tarrajeados y pintados, falso cielo raso de baldosas acústicas, baños con aparatos sanitarios de losa de color y blancos con zócalos de cerámica de color, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	
Primer piso	2,520.00 m2
Mezanine	65.42 m2
Segundo piso	132.60 m2
Azotea	9.99 m2
Antigüedad de la construcción	46 años
Estado de conservación	Regular

- Antiguo Terminal de Pasajeros

Construcción de tres pisos, con la distribución de Ambientes siguiente:

1er Piso: Oficina 1, Oficina 2 y dos SH, Oficina 3 y SH, Oficina 04 y SH, Oficina 05 y SH, Oficina 6 y SH, Oficina 7, Antiguo Terminal.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada de elementos de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina eternit, también techos de aligerados de concreto armado, pisos de cemento pulido, y de losetas, puertas y ventanas de madera, falso cielo raso de triplay, muros tarrajeados y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida Primer Piso	555.69 m2
Antigüedad de la construcción	39 años
Estado de conservación	Regular

- Vivienda de Funcionarios

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Sala-Comedor, Cocina, 3 Dormitorios, SSHH, Deposito, Biblioteca, Sala de reposo, Dormitorio 4 y SSHH.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada de elementos de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, pisos de loseta vinílica y cemento pulido, puertas de madera y ventanas de madera, falsos cielos de triplay, baños con aparatos sanitarios de losa blanca con zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida Primer Piso	193.00 m2
Antigüedad de la construcción	11 años
Estado de conservación	Regular

- Almacén N°2- SEI-Talleres

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguientes: Cargo Aerocontinente, Taller de Mantenimiento, Sala de Reguladores, Electricidad, Taller de mantenimiento, Almacén, Estacionamiento SEI, Almacén SEI, sala de Usos Múltiples SEI, Oficina SEI, SSHH SEI Duchas SEI 3 Oficinas, Baños y Vestuarios, Oficina.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica blanca tarrajeo frotachado de muros, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida Primer Piso	1000.46 m2
Antigüedad de la construcción	39 años
Estado de conservación	Regular

- Garitas de Control

Construcciones de un piso, con la distribución siguiente: Garitas.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, baños con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida Primer Piso	12.50 m2
Antigüedad de la construcción	12 años
Estado de conservación	Bueno

- Almacén Talleres CORPAC

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguientes: Almacén, Almacén, Oficina con SH y Almacén Combustible.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas, vigas y losas aligeradas inclinadas de concreto armado, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, muros tarrajeados y pintados, piso de cemento pulido, puertas de madera, ventanas de fierro e instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida Primer Piso	245.12 m2
Antigüedad de la construcción	39 años
Estado de conservación	Regular

- Pozas de Asfalto

Construcción de un piso, destinado para almacén de asfalto. Con las características constructivas siguientes:

Albañilería confinada con elementos de concreto armado, muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techo de viguetas de madera con cobertura de calamina metálica, revestimientos de muros con tarrajeo, puerta metálica, pisos de cemento pulido, instalaciones eléctricas vistas.

Área construida Primer Piso	72.00 m2
Antigüedad de la construcción	13 años
Estado de conservación	Regular

- Almacén N° 1

Construcción de un piso, con la siguiente distribución: Almacén. Con las características constructivas siguientes:

Columnas, vigas, losas aligeradas de concreto armado, columnas metálicas y losas sólidas de concreto armado en torre de control, albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de terrazo, cemento pulido, puertas de madera, ventanas de fierro, baños de losa vitrificada blanca, zócalos de mayólica blanca, vidrios polarizados en torre de control, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida Primer Piso	336.98 m2
Antigüedad de la construcción	39 años
Estado de conservación	Regular

- Casa de Fuerza

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Depósito de Lubricantes y Casa de Fuerza

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, techo de vigas de madera y cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura de muros, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida Primer Piso	75.95 m2
Antigüedad de la construcción	23 años
Estado de conservación	Regular

- Tanque Elevado- Cisterna

Construcción de tres niveles, constituido de la estructura soporte y cuba de almacenamiento de agua.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas vigas, muros y losas de concreto armado, tarrajeo impermeable interior de cuba, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y vistas.

Área construida Primer Piso	6.60 m2
Área construida Segundo Piso	6.60 m2
Área construida Tercer Piso	12.80 m2
Área construida Cuarto Piso	6.60 m2
Antigüedad de la construcción	19 años
Estado de conservación	Bueno

- Cisterna

Construcción de un nivel, con la distribución siguiente: cisterna

Con las características constructivas siguientes:

Muros y losas de concreto armado, tarrajeo impermeable de muros y fondo de cisterna, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida Primer Piso	14.75 m2
Antigüedad de la construcción	19 años
Estado de conservación	Bueno

- Almacén N° 5

Construcción de un piso, con un solo ambiente llamado almacén

Con las características constructivas siguientes:

Columnas de madera, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, piso de cemento, cierre perimétrico con bolsas de arena, puerta metálica.

Área construida Primer Piso	269.00 m2
Antigüedad de la construcción	13 años
Estado de conservación	Regular

- Torre de Control
 - Construcción de cuatro pisos, con la distribución de ambientes siguientes:
 - 2do Piso: Oficina, Oficina, Hall y Escalera
 - 3er Piso: Oficina Electrónica, Escalera, Hall Archivo, SH, Almacén y Escalera
 - 4to Piso: Oficina de Entrenamiento Aeronáutico y Escalera.
 - 5to Piso: Cabina de Control

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada de elementos de concreto armado, techo de losas aligeradas de concreto armado de madera con cobertura de calamina eternit, pisos de cemento pulido y de losetas, puertas y ventanas de madera, falso cielo raso de triplay, muros tarrajeados y pintados, baños con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	
Segundo piso	65.00 m2
Tercer piso	65.00 m2
Cuarto piso	35.73 m2
Quinto piso	30.00 m2
Antigüedad de la construcción	39 años
Estado de conservación	Regular

- Bloque Sanitario

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Local Sanitario, Almacén, Oficina con SSHH y Área de Contenedores.

Con las características constructivas siguientes:

Columnas y vigas de concreto armado, techo de viguetas metálicas y cobertura de canalón, piso de cemento pulido, tarrajeo frotachado y pintura en muros, baños con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas e instalaciones eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	123.74 m2
Antigüedad de la construcción	2 años
Estado de conservación	Muy Buena

- Caseta Receptora

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Sala Receptora y Caseta

Con las características constructivas siguientes:

Columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida, asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas de madera, ventanas de hierro, tarrajeo frotachado y pintura en muros, instalaciones eléctricas empotradas.

Área construida	50.50 m2
-----------------	----------

Antigüedad de la construcción	38 años
Estado de conservación	Bueno
- Caseta Transmisora	
Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Depósito, Almacén, Depósito y Sala Transmisora. Con las características constructivas siguientes:	
Columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, puertas de madera ventanas de fierro, instalaciones eléctricas empotradas.	
Área construida	120.00 m2
Antigüedad de la construcción	38 años
Estado de conservación	Buena
- Otras construcciones e instalaciones	
a) Pista de aterrizaje	
Longitud:	2,600 m
Ancho:	45 m
Elevación:	264.94 m (869 pies)
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
PCN:	51 F/C/X/U
Estado de Conservación:	Bueno
b) Plataforma de Aviones	
Dimensiones:	300.00 x 100.00 m
Plataforma de Aviación General	118.50 m x 26.50 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Bueno
c) Calle de acceso	
Dimensiones:	262 m x 22 m
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Bueno
e) Cerco perimétrico de postes de concreto y alambre de púas y cercos de albañilería	
f) Sistemas de drenaje	
g) Playa de Estacionamiento de vehículos	
Dimensiones:	10,028.00m2
Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
Estado de Conservación:	Bueno

4. Información Aeronáutica

AEROPUERTO TARAPOTO	
INDICADOR DE LUGAR	SPST - TARAPOTO
NOMBRE DEL AERÓDROMO	Cadete FAP Guillermo del Castillo Paredes
DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DE AERÓDROMO	
COORDENADAS ARP	06°30' 21"S – 076°22'17"W
DISTANCIA A LA CIUDAD	2.7 KM SW
ELEVACIÓN FT	869 FT
TEMPERATURA DE REFERENCIA	32.6° C
ADMINISTRACION AD	CORPAC S.A.
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	
ADMINISTRACION DEL AD	1200 - 2400
ATS	1200 - 2230 O/R
INSTALACIONES	
COMBUSTIBLE	AVGAS JET A1
FAJAS	1 SALA DE LLEGADA, 1 COUNTERS
SEGURIDAD AVSEC	
ARCO DETECTOR	SI
RAYOS X	SI
HORARIO DE OPERACIÓN	H 24
CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA	
DESIGNADOR DE PISTA	17
	35
DIMENSIONES RWY	(17) RWY 2600 x 45 SWY: 60 x 60 M / Franja 2740 x 150
	(35) RWY 2600 x 45 SWY: 60 x 60 M / Franja 2740 x 150
ELEVACION	869 FT
PENDIENTES	0.90%
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 51/F/C/X/T
ILUMINACIÓN	
ILUMINACIÓN	RTHL REDL RENL
	SALS RTHL PAPI 3° REDL RENL
OTRAS LUCES, FUENTES SECUNDARIAS DE ENERGIA	
LUCES	Luces de borde de pista y taxeo
FUENTE AUXILIAR DE ENERGIA	
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	CAT 7
VEHICULOS DE SALVAMENTO Y EXTINCION	2 E-ONE
HORAS DE OPERACIÓN	1300 - 2100
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
DIMENSIONES	188.50 x 26.50
SUPERFICIE	CONCRETO
RESISTENCIA	PCN 52/R/C/X/T
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
ANCHO	23 M
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	PCN 51/F/C/X/T
COMUNICACIONES ATS	

FIS	Distintivo de llamada TARAPOTO RADIO
	Frecuencia: 126.9 MHZ
	Horas de funcionamiento: 1200 - 2400
APP/TWR	Distintivo de llamada TARAPOTO TORRE
	Frecuencia: 118.4 MHZ
	Horas de funcionamiento: 1200 - 2400
RADIOAYUDAS	
VOR/DME	COORDENADAS 06°39' 29.19" S – 076°21'04.40"W
	ID: TAP
	FRECUENCIA 115.1 MHZ
	HORAS DE OPERACIÓN: H 24
INFORMACION ADICIONAL	
AERONAVE CRITICA B-767-200	

AEROPUERTO DE TRUJILLO

1. Ubicación

El Aeropuerto “Cap. FAP Carlos Martínez de Pinillos” de la ciudad de Trujillo se encuentra ubicado al oeste de la ciudad de Trujillo, en el Distrito de Huanchaco, Provincia de Trujillo del Departamento de La Libertad

2. Linderos y medidas perimétricas

– Por el Norte: Tramos (A-B, B-C, C-D, D-E, E-F)

Con una Línea quebrada de 5 Tramos desde el vértice “A” hasta el Vértice “F”, colindante con Terrenos de Propiedad del Estado.

- Partiendo del vértice “A” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’107,836.8533, E=708,777.1891, se continua en línea recta con una distancia de 242.88 m. hasta encontrar el vértice “B” de coordenadas UTM N=9’107,762.1012, E=709,008.2848.
- Partiendo del vértice “B” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’107,762.1012, E=709,008.2848, se continua en línea recta con una distancia de 75.00 m hasta encontrar el vértice “C” de coordenadas UTM N=9’107,833.4192, E=709,031.4846.
- Partiendo del vértice “C” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’107,833.4192, E=709,031.4846, se continua en línea recta con una distancia de 80.00 m hasta encontrar el vértice “D” de coordenadas UTM N=9’107,808.7992, E=709,107.6069.
- Partiendo del vértice “D” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’107,808.7992, E=709,107.6069, se continua en línea recta con una distancia de 75.00 m hasta encontrar el vértice “E” de coordenadas UTM N=9’107,737.4814, E=709,084.3970.
- Partiendo del vértice “E” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’107,737.4814, E=709,084.3970, se continua en línea recta con una distancia de 257.12 m hasta encontrar el vértice “F” de coordenadas UTM N=9’107,658.3482, E=709,329.0369.

– Por el Este: Tramos (F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K-L, L-M)

Con una Línea quebrada de 7 Tramos desde el vértice “F” hasta el Vértice “M”, colindante con Terrenos de Propiedad de Terceros.

- Partiendo del vértice “F” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’107,658.3482, E=709,329.0369, se continua en línea recta con una distancia de 925.00 m hasta encontrar el vértice “G” de coordenadas UTM N=9’106,778.2462, E=709,044.3521.
- Partiendo del vértice “G” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’106,778.2462, E=709,044.3521, se continua en línea recta con una distancia de 694.60 m hasta encontrar el vértice “H” de coordenadas UTM N=9’106,109.4449, E=708,856.8047.
- Partiendo del vértice “H” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’106,109.4449, E=708,856.8047, se continua en línea recta con una distancia de 64.35 m hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=9’106,052.1744, E=708,827.4617.

- Partiendo del vértice “I” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’106,052.1744, E=708,827.4617, se continua en línea recta con una distancia de 184.20 m hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=9’105,901.7176, E=708,721.1961.
- Partiendo del vértice “J” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’105,901.7176, E=708,721.1961, se continua en línea recta con una distancia de 1,107.70 m hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=9’104,846.7999, E=708,383.3381.
- Partiendo del vértice “K” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’104,846.7999, E=708,383.3381, se continua en línea recta con una distancia de 5.92 m. hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=9’104,850.3628, E=708,378.6102.
- Partiendo del vértice “L” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’104,850.3628, E=708,378.6102, se continua en línea recta con una distancia de 4.93 m. hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=9’104,845.7120, E=708,376.9890.

– **Por el Sur: Tramos (M-N, N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U)**

Con una Línea quebrada de 8 Tramos desde el vértice “M” hasta el Vértice “U”, colindante con Carretera camino a Huanchaco.

- Partiendo del vértice “M” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’104,845.7120, E=708,376.9890, se continua en línea recta con una distancia de 138.15 m. hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=9’104,876.4602, E=708,242.3007.
- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’104,876.4602, E=708,242.3007, se continua en línea recta con una distancia de 108.16 m. hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=9’104,930.3081, E=708,148.4935.
- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’104,930.3081, E=708,148.4935, se continua en línea recta con una distancia de 62.17 m. hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=9’104,973.2433, E=708,103.5247.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’104,973.2433, E=708,103.5247, se continua en línea recta con una distancia de 92.14 m. hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=9’105,044.1326, E=708,044.6574.
- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’105,044.1326, E=708,044.6574, se continua en línea recta con una distancia de 40.70 m. hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=9’105,082.6455, E=708,057.8061.
- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’105,082.6455, E=708,057.8061, se continua en línea recta con una distancia de 7.85 m. hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=9’105,088.0384, E=708,063.5109.
- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’105,088.0384, E=708,063.5109, se continua en línea recta

con una distancia de 95.69 m. hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=9’105,152.0892, E=707,992.4139.

- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’105,152.0892, E=707,992.4139, se continua en línea recta con una distancia de 36.50 m. hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=9’105,181.7362, E=707,971.1264.

– **Por el Oeste: Tramos (U-V, V-W, W-X, X-Y, Y-Z, Z-A1, A1-B1, B1-C1, C1-D1, D1-E1, E1-F1, F1-G1, G1-A)**

Con una Línea quebrada de 13 Tramos desde el vértice “U” hasta el Vértice “A”, colindante con terrenos de Propiedad del Estado y Terrenos del Aeropuerto.

- Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’105,181.7362, E=707,971.1264, se continua en línea recta con una distancia de 695.40 m. hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=9’105,846.2484, E=708,176.0834.
- Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’105,846.2484, E=708,176.0834, se continua en línea recta con una distancia de 93.17 m. hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=9’105,919.4203, E=708,118.4046.
- Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’105,919.4203, E=708,118.4046, se continua en línea recta con una distancia de 117.07 m. hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=9’106,030.1906, E=708,156.3022.
- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’106,030.1906, E=708,156.3022, se continua en línea recta con una distancia de 22.75 m. hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=9’106,025.2580, E=708,178.5091.
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’106,025.2580, E=708,178.5091, se continua en línea recta con una distancia de 40.13 m. hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=9’106,063.7047, E=708,190.0200.
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’106,063.7047, E=708,190.0200, se continua en línea recta con una distancia de 57.43 m. hasta encontrar el vértice “A-1” de coordenadas UTM N=9’106,077.3668, E=708,245.8025.
- Partiendo del vértice “A-1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’106,077.3668, E=708,245.8025, se continua en línea recta con una distancia de 612.66 m. hasta encontrar el vértice “B-1” de coordenadas UTM N=9’106,663.8349, E=708,423.0406.
- Partiendo del vértice “B-1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’106,663.8349, E=708,423.0406, se continua en línea recta con una distancia de 14.85 m. hasta encontrar el vértice “C-1” de coordenadas UTM N=9’106,678.3465, E=708,426.1903.
- Partiendo del vértice “C-1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’106,678.3465, E=708,426.1903, se continua en línea recta con una distancia de 164.63 m. hasta encontrar el vértice “D-1” de coordenadas UTM N=9’106,830.2308, E=708,489.7048.

- Partiendo del vértice “D-1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’106,830.2308, E=708,489.7048, se continua en línea recta con una distancia de 329.86 m. hasta encontrar el vértice “E-1” de coordenadas UTM N=9’107,135.9639, E=708,613.5397.
- Partiendo del vértice “E-1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’107,135.9639, E=708,613.5397, se continua en línea recta con una distancia de 6.24 m. hasta encontrar el vértice “F-1” de coordenadas UTM N=9’107,142.1804, E=708,614.0418.
- Partiendo del vértice “F-1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’107,142.1804, E=708,614.0418, se continua en línea recta con una distancia de 77.06 m. hasta encontrar el vértice “G-1” de coordenadas UTM N=9’107,112.5651, E=708,542.9051.
- Partiendo del vértice “G-1” de coordenadas UTM PSAD 56 N=9’107,112.5651, E=708,542.9051, se continua en línea recta con una distancia de 761.24 m. hasta encontrar el vértice “A” de coordenadas UTM N=9’107,836.8533, E=708,777.1891 cerrando la poligonal en este vértice.

El área a concesionar es de 1`598,240.69 y el perímetro es de 7,290.57 m.

3. Descripción de las instalaciones

Ver Apéndice 3 del presente anexo (Planos de Distribución).

- Terminal de Pasajeros

Edificio de dos niveles, conformado por los siguientes ambientes:

1er Piso: Secretaria, Recepción con baño, 2 Oficinas Administrativas con baño, Oficina de Administración, Contabilidad, Archivo, 3 Depósitos, SSHH, Despensa, Cocina, Cafetería, SSHH Damas, SSHH Caballeros, 2 Salas VIP con baño, Sala VIP, Pasadizo, Hall y escalera a torre de control, 7 Oficinas de Cías Aéreas, Hall Sala de Pasajeros, Ingreso, 10 Tiendas, Oficina AIS/ARO con baño, Sala de Embarque, Snack, SSHH Damas, SSHH Hombres, Aduna, Sanidad, Seguridad, Migraciones-PNP, SSHH Hombres, SSHH Damas, Hall de Llegada de Pasajeros, 8 Stand exteriores, Almacén Corpac, Mantenimiento, Almacén, Vestuario, Comedor Corpac con baño, Deposito de Logística con baño, Deposito de Combustible, Sala de Transformadores, Local Sindical con baño, SSHH, Limpieza, Cochera, Deposito, Oficina con baño, Almacén.

Mezanine: Oficina Jefatura Aeropuerto con baño

Sus características constructivas son las siguientes: Estructura aporricada a base de elementos de concreto armado, con Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Techos de losas aligeradas de concreto armado, así mismo techos con tijerales metálicos con cobertura eternit, Pisos de losetas, cerámica, tapizón y cemento, carpintería de madera y aluminio, vidrios de color bronce, muros tarrajeados y pintados, Baños con aparatos sanitarios de color y blanco, zócalos de cerámica decorada y de color blanco, Instalaciones Sanitarias empotradas, Instalaciones

Eléctricas empotradas, Sistema de Perifoneo, Ventiladores, Teléfono, Extintores de fuego.

Área construida techada	3,134.55 m2
Antigüedad de la construcción	40 años
Estado de conservación	Bueno

- Torre de Control

Edificación de 5 pisos conformada por los siguientes ambientes;

- Primer piso: Hall de ingreso.
- Segundo piso: Oficina Jefatura Operaciones, Baño y Escalera.
- Tercer piso: Sala de Grabaciones, Baño y Escalera.
- Cuarto piso: Sala UHF, Baño escalera
- Quinto Piso: Cabina de control de tráfico aéreo.

Sus características constructivas son las siguientes: Estructura a base de elementos de concreto armado, con Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Techos de losa aligerada de concreto, Escalera de concreto armado, Pisos de loseta vinílica y cemento pulido, carpintería de madera y aluminio, muros con tarrajeo frotachado y pintura, baños con piso de loseta vinílica y zócalos de mayólica blanca, aparatos sanitarios blancos, Instalaciones Eléctricas y Sanitarias empotradas, Teléfono, Extintores en cada piso. La cabina de control presenta estructura metálica, Piso de tapizón, Ventanas de aluminio con vidrio polarizado, Enchapes de madera en alféizar y panel acústico en falso cielo, Instalaciones eléctricas empotradas, teléfono sistema de radio, extintor y aire acondicionado.

Área construida	
Primer piso	33.00 m2
Segundo piso	58.05 m2
Tercer piso	58.05 m2
Cuarto piso	58.05 m2
Quinto piso	58.05 m2
Antigüedad de la construcción	40 años
Estado de conservación	Bueno

- Cuartel SEI

Edificación de un solo piso conformada por los siguientes ambientes: Dos cocheras para vehículos contra incendios, Almacén, Sala de Usos Múltiples, Dormitorio, Pasillo, SSHH. Con las características constructivas siguientes:

Zona de cocheras: Estructura basada en elementos de concreto armado techo tipo tridilosa igualmente de concreto armado, con cierre lateral de planchas cinduit, y piso de concreto.

Zona de oficinas: estructura de columnas y vigas de concreto armado, con muros de albañilería de ladrillo de arcilla asentada con mortero cemento-arena, techo de losa aligerada de concreto armado, Pisos de cemento pulido, carpintería de madera y metálica, Tarrajeo frotachado y pintura, Baño con zócalo de mayólica blanca y aparatos sanitarios

de losa blancos y ducha, Instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	327.60 m2
Antigüedad de la construcción	1 año
Estado de conservación	Muy Bueno

- Taller- Comisaría P.N.P.

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguientes: Oficina 1, Hall, Oficina 2, SH, Patio, SH, Oficina 3, Taller, SH, Almacén.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de eternit, pisos de cemento pulido, carpintería de madera y fierro, baños con aparatos de losa blanca y zócalos de mayólica blanca, muros tarrajeados y pintados, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas y vistas.

Área construida	331.20 m2
Antigüedad de la construcción	40 años
Estado de conservación	Bueno

- Bloque Sanitario

Edificación de un piso, con la distribución siguiente: Local Sanitario, Oficina, Baño, Almacén, Área de Contenedores, Área de Carga y Descarga.

Sus características constructivas son las siguientes:

Estructura de columnas y vigas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, cobertura de canalón y planchas eternit, Piso de cemento pulido, carpintería de madera, tarrajeo frotachado y pintura en muros, Instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida	163.08 m2
Antigüedad de la construcción	2 años
Estado de conservación	Muy Bueno

- Vivienda de Funcionarios

Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente: Terraza, Sala-Comedor, Cocina, Patio, Dormitorio Principal con Baño, 2 Dormitorios, Baño y Patio interior.

Con las características constructivas siguientes:

Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, Techo con cobertura de canalones eternit, sobre muros de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, Pisos de loseta vinílica y cemento pulido, Puertas de madera, Ventanas de fierro, Tarrajeo frotachado y pintura en muros, Falso cielo raso de triplay, Baños con aparatos sanitarios blancos y zócalos de mayólica blanca, Instalaciones sanitarias empotradas e Instalaciones eléctricas expuestas en techo.

Área construida	114.38 m2
-----------------	-----------

- | | | |
|--|-------------------------------|---------|
| | Antigüedad de la construcción | 40 años |
| | Estado de conservación | Bueno |
- Módulos Transmisores-Grupos Electrógenos.-S.E. Eléctrica
- Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Sala de Equipo, Sala de Transmisores, Sala de Grupos Electrógenos.
- Con las características constructivas siguientes:
- Estructuras de elementos de concreto armado como columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, muros con tarrajeo frotachado y pintados, pisos de cemento pulido, carpintería de madera y fierro, instalaciones eléctricas empotradas.
- | | | |
|--|-------------------------------|-----------|
| | Área construida | 114.17 m2 |
| | Antigüedad de la construcción | 40 años |
| | Estado de conservación | Bueno |
- Pozo- Cisterna- Cuarto de Bombas
- Construcción de un piso, con la distribución de ambientes siguiente. Cisterna y Cuarto de Bombas.
- Muros de concreto armado y de albañilería confinada con elementos de concreto armado, pisos de concreto y de cemento pulido, muros interiores de cisterna con tarrajeo impermeable, el del cuarto de bombas con tarrajeo frotachado, carpintería de madera y fierro, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.
- | | | |
|--|-------------------------------|----------|
| | Área construida | 22.75 m2 |
| | Antigüedad de la construcción | 40 años |
| | Estado de conservación | Regular |
- Garitas de Peaje y Baño
- Constituido por dos ambientes separados uno para garita y el otro baño, con las siguientes características constructivas:
- Estructura de columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de aluminio, muros tarrajeados y pintados, baño con aparatos sanitarios de losa blanca y zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.
- | | | |
|--|-------------------------------|---------|
| | Área construida | 6.75 m2 |
| | Antigüedad de la construcción | 5 años |
| | Estado de conservación | Bueno |
- Sub-Estación telefónica
- Construcción de un piso, con un solo ambiente denominado Sub Estación
- Con las características constructivas siguientes:
- Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, piso de cemento pulido, muros tarrajeados y pintados, carpintería de madera y fierro, instalaciones eléctricas empotradas.
- | | | |
|--|-----------------|----------|
| | Área construida | 20.00 m2 |
|--|-----------------|----------|

	Antigüedad de la construcción	40 años
	Estado de conservación	Bueno
-	Sub-Estación Eléctrica	
	Construcciones (2u) de un piso, con la distribución siguiente: Sub estación Eléctrica. Con las características constructivas siguientes:	
	Columnas, vigas y losas aligeradas de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, tarrajeo y pintura en muros y cielo raso, puerta metálica, instalaciones eléctricas empotradas.	
	Área construida	16.80 m2
	Antigüedad de la construcción	40 años
	Estado de conservación	Bueno
-	Estación VOR/ ILS	
	Construcciones de un piso ubicadas en terrenos rústicos del aeropuerto	
	Estación VOR constituida de un solo ambiente donde se ubican los equipos.	
	Estación ILS constituida de dos ambientes. Sala de Equipos y sala de baterías	
	Con las características constructivas siguientes:	
	Estación VOR: Estructura modular de tabiques laterales y techo metálicos con aislamiento interior, incluye puerta y ventana metálica, piso de loseta vinílica e instalación eléctrica empotrada y vista	
	Estación ILS: Muros de albañilería confinada con elementos de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, muros tarrajeados y pintados, piso de loseta vinílica, carpintería de madera, instalaciones eléctricas empotradas	
	Área construida VOR	11.70 m2
	Área construida ILS	36.00 m2
	Antigüedad de la construcción VOR	40 años
	Antigüedad de la construcción ILS	4 años
	Estado de conservación	Bueno
-	Otras construcciones e instalaciones	
	a) Pista de aterrizaje	
	Longitud:	2,405 m
	Ancho:	45 m
	Elevación:	22.86 m (75 pies)
	Superficie de Rodadura:	Pavimento Flexible
	PCN:	31 F/A/X/T
	Estado de Conservación:	Regular *
	b) Plataforma de Aviones	
	Dimensiones:	180.00 x70.00 m
	Superficie de Rodadura:	Concreto
	Estado de Conservación:	Regular*
	c) Calle de acceso	
	Dimensiones:	40 m x 23 m

Superficie de Rodadura: Pavimento Flexible
Estado de Conservación: Regular

e) Cerco perimétrico de postes de concreto y alambre de púas y cerco de albañilería

f) Ayudas luminosas para la aeronavegación

g) Sistemas de drenaje

h) Playa de Estacionamiento de vehículos

Dimensiones:

6,700.00 m²

Superficie de Rodadura:

Pavimento Flexible

Estado de Conservación:

Bueno

* Actualmente se viene ejecutando las obras de ampliación y mejoramiento de los pavimentos del aeropuerto de Trujillo, mediante convenio entre la DGAC y PROVIAS

4. Propietario de los terrenos

AEROPUERTO TRUJILLO	
INDICADOR DE LUGAR	SPRU-TRUJILLO /INTL
NOMBRE DEL AERÓDROMO	Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos
DATOS GEOGRAFICOS Y DE ADMINISTRACION DE AERÓDROMO	
COORDENADAS ARP	08°05'05.28"S – 079°06'34.61"W 1202 M desde THR 20
DISTANCIA A LA CIUDAD	11 KM NW
ELEVACIÓN FT	32 M / 106 FT
TEMPERATURA DE REFERENCIA	25.8° C
ONDULACION GEOIDAL	NIL
DECLINACION MAGNETICA	1° E (JAN 2000)
CAMBIO ANUAL	7' 30.8" W
ADMINISTRACION AD	CORPAC S.A.
TRANSITO AUTORIZADO	VFR/IFR
HORAS DE FUNCIONAMIENTO	
ADMINISTRACION DEL AD	1200-0200
ADUANAS E INMIGRACIONES	1300-0200
SERVICIOS MEDICOS	NIL
OFICINAS DE NOTIFICACION AIS	1200-0200
OFICINAS DE NOTIFICACION MET	1200-0200
ATS	1200-0200
ABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE	1200-0000 Y O/R
SERVICIO DE DESPACHO	1200-0200
SEGURIDAD AVSEC	H24
DESCONGELAMIENTO	NIL
FUERA DE ESTAS HORAS	O/R
INSTALACIONES	
INSTALACIONES DE MANIOPULEO DE CARGA	3 montacargas
	5 carretas
	1 tractor de carreta
	1 faja transportadora
	No se dispone de personal
COMBUSTIBLE	100LL/Jet A1
	Instalaciones de abastecimiento en plataforma
SEGURIDAD AVSEC	
ARCO DETECTOR	SI
RAYOS X	SI
HORARIO DE OPERACIÓN	H 24
CARACTERISTICAS FISICAS DE LA PISTA	
NR	02
RWY	20
DIMENSIONES RWY	(02) RWY 2,405 x 45
	(20) RWY 2,405 x 45
PENDIENTE	0.69%, 0.79%, 0.869%, 0.69%
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 31/F/A/X/T
LUCES DE APROXIMACION Y DE PISTA	
ILUMINACIÓN	APROXIMACION (02) SALS
	(20) SALS
OTRAS LUCES, FUENTES SECUNDARIAS DE ENERGIA	

ABN	Edificio TWR FLG W/G EV 5 SEC, HN y IMC
IBN	NIL
EMPLAZAMIENTO LDI Y LGT	NIL
EMPLAZAMIENTO ANEMOMETRO Y LGT	300 M DEL THR 02 LGTD
LUCES DE BORDE DE TWY	Todas las TWY
LUCES DE EJE DE TWY	NIL
FUENTE AUXILIAR DE ENERGIA	Para todas las luces en el AD
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	CAT 7
VEHICULOS DE SALVAMENTO Y EXTINCION	2 E-ONE
HORAS DE OPERACIÓN	H 24
CAPACIDAD DE RETIRAR AERONAVES INUTILIZADAS	Por cuenta del operador de la aeronave
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
DIMENSIONES	10,800 m2
SUPERFICIE	CONCRETO
RESISTENCIA	PCN 31/R/A/X/T
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
ANCHO	22 M
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	PCN 31/F/A/X/T
COMUNICACIONES ATS	
FIS	Distintivo de llamada TRUJILLO RADIO
	Frecuencia: 126.9 MHZ
	Horas de funcionamiento: 1200-0200 y O/R
	Observaciones: NIL
APP/TWR	Distintivo de llamada TRUJILLO RADIO
	Frecuencia: 126.9 MHZ FREQ emergencia: 121.5 MHZ
	Horas de funcionamiento: 1200-0200 y O/R
	Observaciones: NIL
RADIOAYUDAS	
VOR/DME	COORDENADAS 08°05'14"S – 079°06'44"W
	ID: TRU
	FRECUENCIA 116.3 MHZ
	HORAS DE OPERACIÓN: H 24
ILS CAT I RWY 02 LLZ	COORDENADAS 08°04'18.85"S – 079°06'20"W
	ID: IMDP
	109.7 MHZ
	HORAS DE OPERACIÓN: H24
INFORMACION ADICIONAL	
PELIGRO AVIARIO	Peligro aviario en aproximación final a RWY 20 pilotos tener precaución al aterrizar y despegar.
AERONAVE CRITICA	DC-8-62/72

AEROPUERTO DE PISCO

1. Ubicación

El Aeropuerto de Pisco se encuentra ubicado en la Calle Ica, en el Distrito San Andrés, Provincia de Pisco, Departamento de Ica.

2. Linderos y medidas perimétricas

- Por el Norte: Tramos (A-B, B-C, C-D, D-E, E-F)

Con una línea quebrada de 5 tramos, colindante con propiedad de terceros.

- Partiendo del vértice "A" de coordenadas UTM PSAD 56 N=8'482,263.829, E=369,176.6845 se continúa en línea recta con una distancia de 74.29 m. hasta encontrar el vértice "B" de coordenadas UTM N=8'482,216.811, E=369,234.2034.
- Partiendo del vértice "B" de coordenadas UTM N=8'482,216.811, E=369,234.2034, se continúa en línea recta con una distancia de 61.66 m. hasta encontrar el vértice "C" de coordenadas UTM N=8'482,155.34, E=369,239.04.
- Partiendo del vértice "C" de coordenadas UTM N=8'482,155.34, E=369,239.04, se continúa en línea recta con una distancia de 26.81 m. hasta encontrar el vértice "D" de coordenadas UTM N=8'482,146.80, E=369,264.45.
- Partiendo del vértice "D" de coordenadas UTM N=8'482,146.80, E= 369,264.45, se continúa en línea recta con una distancia de 35.24 m. hasta encontrar el vértice "E" de coordenadas UTM N=8'482,171.7286, E=369,289.3545.
- Partiendo del vértice "E" de coordenadas UTM N=8'482,171.7286, E=369,289.3545, se continúa en línea recta con una distancia de 354.48 m. hasta encontrar el vértice "F" de coordenadas UTM N=8'481,947.3841, E=369,563.8038.

- Por el Este: Tramos (F-G, G-H, H-I, I-J, J-K, K-L, L-M)

Con una línea quebrada de 7 tramos, colindante con propiedad de terceros y Ministerio de Defensa.

- Partiendo del vértice "F" de coordenadas UTM N=8'481,947.3841, E=369,563.8038, se continúa en línea recta con una distancia de 379.82 m. hasta encontrar el vértice "G" de coordenadas UTM N=8'481,653.3154, E=369,323.4217.
- Partiendo del vértice "G" de coordenadas UTM N=8'481,653.3154, E=369,323.4217, se continúa en línea recta con una distancia de 383.61 m. hasta encontrar el vértice "H" de coordenadas UTM N=8'481,356.3089, E=369,080.6382.
- Partiendo del vértice "H" de coordenadas UTM N=8'481,356.3089, E=369,080.6382, se continúa en línea recta

con una distancia de 44.00 m. hasta encontrar el vértice “I” de coordenadas UTM N=8’481,328.4617, E=369,114.7048.

- Partiendo del vértice “I” de coordenadas UTM N=8’481,328.4617, E=369,114.7048, se continúa en línea recta con una distancia de 199.00 m. hasta encontrar el vértice “J” de coordenadas UTM N=8’481,180.469, E=369,247.743.
- Partiendo del vértice “J” de coordenadas UTM N=8’481,180.469, E=369,247.743, se continúa en línea recta con una distancia de 257.69 m. hasta encontrar el vértice “K” de coordenadas UTM N=8’480,980.9549, E=369,084.6532.
- Partiendo del vértice “K” de coordenadas UTM N=8’480,980.9549, E=369,084.6532, se continúa en línea recta con una distancia de 190.67 m. hasta encontrar el vértice “L” de coordenadas UTM N=8’481,101.6283, E=368,937.0288.
- Partiendo del vértice “L” de coordenadas UTM N=8’481,101.6283, E=368,937.0288, se continúa en línea recta con una distancia de 2,729.16 m. hasta encontrar el vértice “M” de coordenadas UTM N=8’478.988.6031, E=367,209.7677.

- **Por el Sur: Tramo (M-N)**

Con una línea recta de un tramo, colindante con terrenos de propiedad del Ministerio de Defensa.

- Partiendo del vértice “M” de coordenadas UTM N=8’478.988.6031, E=367,209.7677, se continúa en línea recta con una distancia de 153.64 m. hasta encontrar el vértice “N” de coordenadas UTM N=8’479,085.8375, E=367,090.817.

- **Por el Oeste: Tramo (N-O, O-P, P-Q, Q-R, R-S, S-T, T-U, U-V, V-W, W-X, X-Y, Y-Z, Z-A-1, A-1-B-1, B-1-C1, C-1-D-1, D-1-E1, E-1-A)**

Con una línea quebrada de 18 tramos, colindante con terrenos de propiedad de PETROPERU, propiedad del Ministerio de Defensa y C.P. San Andrés.

- Partiendo del vértice “N” de coordenadas UTM N=8’479,085.8375, E=367,090.817, se continúa en línea recta con una distancia de 571.05 m. hasta encontrar el vértice “O” de coordenadas UTM N=8’479,634.4788, E=367,249.2245.
- Partiendo del vértice “O” de coordenadas UTM N=8’479,634.4788, E=367,249.2245, se continúa en línea recta con una distancia de 1436.13 m. hasta encontrar el vértice “P” de coordenadas UTM N=8’480,747.0781, E=368,157.2959.
- Partiendo del vértice “P” de coordenadas UTM N=8’480,747.0781, E=368,157.2959, se continúa en línea recta con una distancia de 553.79 m. hasta encontrar el vértice “Q” de coordenadas UTM N=8’481,252.9793, E=368,382.5568.
- Partiendo del vértice “Q” de coordenadas UTM N=8’481,252.9793, E=368,382.5568, se continúa en línea recta con una distancia de 147.84 m. hasta encontrar el vértice “R” de coordenadas UTM N=8’481,313.1143, E=368,247.5028.

- Partiendo del vértice “R” de coordenadas UTM N=8’481,313.1143, E=368,247.5028, se continúa en línea recta con una distancia de 146.28 m. hasta encontrar el vértice “S” de coordenadas UTM N=8’481,355.824, E=368,107.5954.
- Partiendo del vértice “S” de coordenadas UTM N=8’481,355.824, E=368,107.5954, se continúa en línea recta con una distancia de 68.04 m. hasta encontrar el vértice “T” de coordenadas UTM N=8’481,421.3671, E=368,125.8658.
- Partiendo del vértice “T” de coordenadas UTM N=8’481,421.3671, E=368,125.8658, se continúa en línea recta con una distancia de 28.32 m. hasta encontrar el vértice “U” de coordenadas UTM N=8’481,449.3971, E=368,129.9238.
- Partiendo del vértice “U” de coordenadas UTM N=8’481,449.3971, E=368,129.9238, se continúa en línea recta con una distancia de 71.47 m. hasta encontrar el vértice “V” de coordenadas UTM N=8’481,519.2601, E=368,144.9788.
- Partiendo del vértice “V” de coordenadas UTM N=8’481,519.2601, E=368,144.9788, se continúa en línea recta con una distancia de 145.86 m. hasta encontrar el vértice “W” de coordenadas UTM N=8’481,479.6081, E=368,285.3458.
- Partiendo del vértice “W” de coordenadas UTM N=8’481,479.6081, E=368,285.3458, se continúa en línea recta con una distancia de 68.88 m. hasta encontrar el vértice “X” de coordenadas UTM N=8’481,547.0931, E=368,299.1548.
- Partiendo del vértice “X” de coordenadas UTM N=8’481,547.0931, E=368,299.1548, se continúa en línea recta con una distancia de 154.45 ml. hasta encontrar el vértice “Y” de coordenadas UTM N=8’481,504.9524, E=368,447.7414.
- Partiendo del vértice “Y” de coordenadas UTM N=8’481,504.9524, E=368,447.7414 se continúa en línea recta con una distancia de 167.29ml. hasta encontrar el vértice “Z” de coordenadas UTM N=8’481,663.4366, E=368,501.3058.
- Partiendo del vértice “Z” de coordenadas UTM N=8’481,663.4366, E=368,501.3058 se continúa en línea recta con una distancia de 166.37 ml. hasta encontrar el vértice “A-1” de coordenadas UTM N=8’481,638.9148, E=368,665.8577.
- Partiendo del vértice “A-1” de coordenadas UTM N=8’481,638.9148, E=368,665.8577 se continúa en línea recta con una distancia de 517.82 m. hasta encontrar el vértice “B-1” de coordenadas UTM N=8’482,039.8332, E= 368,993.5825.
- Partiendo del vértice “B-1” de coordenadas UTM N=8’482,039.8332, E= 368,993.5825 se continúa en línea recta con una distancia de 15.98 m. hasta encontrar el vértice “C-1” de coordenadas UTM N=8’482,029.6961, E=369,005.9298.
- Partiendo del vértice “C-1” de coordenadas UTM N=8’482,029.6961, E=369,005.9298, se continúa en línea recta con una distancia de 76.49 m. hasta encontrar el vértice “D-1” de coordenadas UTM N=8’482,089.5851, E=369,053.5158.

- Partiendo del vértice “D-1” de coordenadas UTM N=8’482,089.5851, E=369,053.5158, se continúa en línea recta con una distancia de 18.12 m. hasta encontrar el vértice “E-1” de coordenadas UTM N=8’482,091.0587, E=369,035.456.
- Partiendo del “E-1” de coordenadas UTM N=8’482,091.0587, E=369,035.456, se continúa en línea recta con una distancia de 223.15 m. hasta encontrar el vértice “A” de coordenadas UTM N=8’482,263.829, E=369,176.6845 cerrando en este punto el polígono perimétrico.

El área de la concesión es de 1’735,337.85m², con un perímetro de 9,467.38ml.

3. Descripción de las instalaciones

- Terminal de Pasajeros

Edificio de un piso y conformado por los siguientes ambientes: Ingreso, hall de pasajeros, 3 oficinas, una sala de estar, SSHH damas y SSHH hombres.

Con las características constructivas siguientes:

Estructura aporticada de elementos de concreto armado, techos de tijerales metálicos con cobertura de calamina, muros de albañilería de ladrillo caravista de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de madera fina machihembrado terrazo, puertas de madera selecta, ventanas de aluminio, tarrajeo frotachado y pintado en muros, baños con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas, sistema de perifoneo, teléfono y extintores contra incendios.

Área construida	:	422.00 m ² .
Antigüedad de la Construcción	:	14 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Torre de Control

Edificación de 5 pisos conformada por los siguientes ambientes:

- Primer piso : Oficina administrativa con Baño.
- Segundo piso : Oficina administrativa con Baño.
- Tercer piso : Oficina administrativa con Baño.
- Cuarto piso : Oficina administrativa con Baño.
- Quinto piso : Cabina de torre de control.

Con las características constructivas siguientes :

Estructura aporticada de elementos de concreto armado, techos de losa aligerada de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos predominantemente vinílicos y en primer nivel piso de loseta, puertas de madera selecta y ventanas de aluminio, muros tarrajeados frotachados y pintados, baños aparatos sanitarios blancos, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área construida		
Primer piso	:	49.18 m2.
Segundo piso	:	49.18 m2.
Tercer piso	:	31.03 m2.
Cuarto piso	:	31.03 m2.
Quinto piso	:	31.03 m2.
Área construida total	:	191.45 m2.
Antigüedad de la construcción	:	17 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Vivienda del Jefe de Aeropuerto

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Sala - comedor, cocina, baño y tres dormitorios.

Con las características constructivas siguientes :

Estructura base de columnas de concreto armado, techos de losa aligerada de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de loseta vinílica, puertas y ventanas de madera, muros tarrajeados frotachados y pintados, baño con aparatos sanitarios de losa blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	95.83 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	14 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Sala de Grupos Electrónicos y Reguladores

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes : Sala de reguladores, sub estación de 10 Kv., sala de grupos electrónicos.

Con las características constructivas siguientes :

Estructura base de columnas de concreto armado, techos de losa aligerada de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, muros tarrajeados frotachados y pintados, instalaciones eléctricas empotradas.

Area Construida	:	102.50 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	15 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Depósito de Combustible

Edificación de un solo piso, denominado depósito de combustible.

Con las características constructivas siguientes :

Estructura base de columnas de concreto armado, techos con cobertura de canalones, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, muros tarrajeados frotachados y pintados, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	31.80 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	15 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Depósito y Vestuario para Vigilantes.

Edificación de un solo piso, conformada por un solo ambiente que se usa como vestuario.

Con las características constructivas siguientes :

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techos con cobertura de calamina, piso de cemento pulido, revestimiento de muros tarrajeados y pintados, puertas y ventanas de madera corriente, con instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	30.48 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	14 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Taller de Electrónica

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes: un ambiente para taller, sala de comunicaciones y un ambiente para el N.D.B.

Con las características constructivas siguientes :

Estructura base de columnas de concreto armado, techos de losa aligerada de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, muros tarrajeados frotachados y pintados, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	62.44 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	10 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Petroperú

Área que se encuentra uso de la Planta de Tratamiento de Petróleo del Perú (Petroperu).

Area Construida	:	393.11 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	14 años.
Estado de Conservación	:	Muy bueno.

Antiguo Terminal de Pasajeros

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes : un solo ambiente con su baño.

Con las características constructivas siguientes :
Estructura base de columnas de concreto armado, techos de tijerales de madera con cobertura de madera, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de loseta corriente, puertas y ventanas de madera, muros tarrajeados frotachados y pintados, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	36.70 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	60 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

- Archivos y Baños

Construcción de un piso, de un ambiente denominado archivo y junto a este se encuentra los SS.HH.

Con las características constructivas siguientes :

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techos con cobertura de calamina metálica, pisos de loseta vinílica, puertas y ventanas de madera corriente, con aparatos sanitarios de losa blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas sin empotradas.

Área Construida	:	21.75 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	60 años.
Estado de Conservación	:	Malo.

- Cocina y Comedor

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes :

Cuatro ambientes denominado almacenes y cuatro ambientes denominados comedores.

Con las características constructivas siguientes :

Muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, techos con cobertura de madera rústica, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, muros tarrajeados frotachados y pintados, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	78.73 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	45 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Contenedores

Construcción de un piso, con la distribución siguiente: Área de contenedores, depósito, oficina y baño.

Con las características constructivas siguientes :

Estructura base de columnas y vigas de concreto armado, techo de viguetas de madera con cobertura de canalón, muros de albañilería de ladrillo caravista de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de canto rodado, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, baño con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, instalaciones sanitarias y eléctricas empotradas.

Área Construida	:	68.78 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	2 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Almacén N°3

Construcción de un nivel, con un solo ambiente denominado almacén N° 3.

Con las características constructivas siguientes :

Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, muros tarrajeados, frotachados y pintados, puertas y ventanas de madera y instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	44.33 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	45 años.
Estado de Conservación	:	Regular.

- Almacén N°4

Construcción de un nivel, con un solo ambiente denominado almacén N° 4.

Con las características constructivas siguientes :

Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-

arena, piso de cemento pulido, muros tarrajados, frotachados y pintados, puertas y ventanas de madera corriente, instalaciones eléctricas sin empotradas.

Área Construida : 68.44 m2.
Antigüedad de la Construcción : 45 años.
Estado de Conservación : Regular.

- Vivenda N°2 (DMA)

Construcción de un nivel, con un solo ambiente denominado deposito de materiales aeronáuticos.

Con las características constructivas siguientes :

Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de tijerales de madera con cobertura de calamina metálica, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, muros tarrajados, frotachados y pintados, puertas y ventanas de madera corriente, instalaciones eléctricas sin empotradas.

Área Construida : 21.91 m2.
Antigüedad de la Construcción : 45 años.
Estado de Conservación : Bueno.

- Depósito Equipo de Rampa (Ex. S.E.I)

Construcción de un nivel, con un solo ambiente denominado depósito equipo de rampa.

Con las características constructivas siguientes :

Columnas y vigas de concreto armado, techos de tijerales de madera con cobertura de calamina, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento pulido, puertas y ventanas de madera, muros tarrajados frotachados y pintados, instalaciones eléctricas sin empotradas.

Area Construida : 0299.89 m2.
Antigüedad de la Construcción : 45 años.
Estado de Conservación : Regular.

- S.E.I. (Rescate)

Edificación de un solo piso, conformada por los siguientes ambientes : cuatro cocheras para vehículos contra incendios, almacén, sala de uso múltiples, dormitorio, pasillo, SSHH.

Con las características constructivas siguientes :

Columnas de concreto armado, techos de tijerales de madera con cobertura de canalones, muros de albañilería de ladrillo de arcilla

cocida asentada con mortero cemento-arena, pisos de cemento bruñado coloreado, puertas y ventanas de madera, muros tarrajeados frotachados y pintados, baño con aparatos sanitarios de losa vitrificada blanca, zócalos de mayólica blanca, instalaciones sanitarias empotradas y eléctricas trifásicas y empotradas.

Área Construida	:	450.87 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	3 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Antigua caseta de transmisores

Construcción de un piso, de un solo ambiente, que en la actualidad se encuentra en estado de abandono.

Con las características constructivas siguientes :

Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, muros tarrajeados, frotachados y pintados, sin puertas ni ventanas.

Área Construida	:	16.97 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	15 años.
Estado de Conservación	:	Malo.

- Caseta Clorinador

Construcción de un piso, con un ambiente para el clorinador.

Con las características constructivas siguientes :

Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de cemento pulido, muros tarrajeados, frotachados y pintados, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	5.43 m2.
Antigüedad de la Construcción	:	0 años.
Estado de Conservación	:	Bueno.

- Garita de Control

Construcción de un piso, con un solo ambiente llamado garita.

Con las características constructivas siguientes:

Construcción de madera, techos de viguetas de madera y cobertura de calamina metálica, puertas y ventanas de madera, con instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida	:	5.88 m2.
-----------------	---	----------

Antigüedad de la Construcción : 15 años.
Estado de Conservación : Regular.

- Caseta VOR

Edificación de un solo ambiente para el sistema de Radio ayuda V.O.R. ubicada en terrenos rústicos del aeropuerto.

Con las características constructivas siguientes :

Paredes y techo de tableros modulares metálicos con aislamiento interior, piso de cemento pulido, puertas también de tableros metálicos, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida : 12.00 m2.
Antigüedad de la Construcción : 30 años.
Estado de Conservación : Bueno.

- Caseta de Trayectoria de Planeo.

Construcción de un piso, con dos ambientes para los equipos.

Con las características constructivas siguientes :

Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de loseta vinílico de color, muros tarrajados, frotachados y pintados, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida : 19.80 m2.

Antigüedad de la Construcción : 0 años.
Estado de Conservación : Bueno.

- Caseta del ILS

Construcción de un piso, con un ambiente para el equipo ILS, un depósito y un ambiente para el transformador.

Con las características constructivas siguientes :

Estructuras base de columnas y vigas de concreto armado, techo de losa aligerada de concreto armado, muros de albañilería de ladrillo de arcilla cocida asentada con mortero cemento-arena, piso de loseta vinílico de color, muros tarrajados, frotachados y pintados, puertas y ventanas de madera, instalaciones eléctricas empotradas.

Área Construida : 19.80 m2.
Antigüedad de la Construcción : 0 años.

Estado de Conservación : Bueno.

OTRAS CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES

- 1) Pista de aterrizaje
 - Longitud : 3,020 m.
 - Ancho : 45.00 m.
 - Elevación : 11.89 m (39.00pies).
 - Superficie de Rodadura :
 - Pavimento Flexible desde progresiva 0+300 a 3+200 (2,900 m).
 - Pavimento rígido desde la progresiva 0+000 a 0+300 (300 m).
 - PCN : 59/F/B/X/T.
 - Estado de Conservación : Regular.
- 2) Plataforma de Aviones
 - Dimensiones : 125.00 m x 75.00 m.
 - Superficie de Rodadura : Pavimento Rígido.
 - Estado de Conservación : Regular.
- 3) Calle de acceso
 - Superficie de Rodadura : Pavimento Flexible y rígido.
 - Estado de Conservación : Regular.
- 4) Pista de acceso al Terminal de Pasajeros : Pavimento flexible.
- 5) Ayudas luminosas para la aeronavegación.
- 6) Cerco perimétrico provisional de albañilería.

INDICADOR DE LUGAR	SPSO – PISCO
NOMBRE DEL AERÓDROMO	AEROPUERTO INTERNACIONAL DE PISCO
COORDENADAS ARP	13°44'41.3"S – 076°13'13.56"W
DISTANCIA A LA CIUDAD	4 KM SW
ELEVACIÓN FT	11.94M/39.17 FT
TEMPERATURA	28.1°C
ADMINISTRACION	CORPAC S.A.
DESIGNACION DE PISTA	04 22
DIMENSIONES RWY	(04) RWY 3,020 x 45 SWY:100 x 45 FRANJA 3020 x 300 (22) RWY 3,020 x 45 SWY:190 x 45 FRANJA 3020 x 300
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA RWY	PCN 59/F/B/X/T
ILUMINACIÓN	
LUCS DE APROXIMACION DE PISTA	(22) SALSF 420M LIH NIL
LUZ DE BORDE RWY (DISTANCIA Y ESPACIADO)	(22) 3020 x 60 (04) 3020 x 60
OTRAS LUCES Y FUENTES DE ILUMINACION	Para todas las luces del AD Luces de borde TWY Anemómetro Luces de eje NIL
INSTALACIONES Y SERVICIOS DE DESPACHO	
INSTALACIONES DE MANIPULEO DE CARGA	Todas las instalaciones modernas que permitan manipular carga hasta 25 TM. Servicio proporcionado por cia. particular
COMBUSTIBLE	Instalación para reabastecimiento en plataforma Tipo de Combustible.- 100LL, Jet A1
SEGURIDAD AVSEC	
ARCO DETECTOR	NAVBL
RAYOS X	NAVBL
HORARIO DE OPERACIÓN	H 24
SERVICIO DE SALVAMENTO Y EXTINCION DE INCENDIOS	
CATEGORIA	EXTINCION DE INCENDIOS:CAT 7°
EQUIPOS Y VEHICULOS DE SALVAMENTO	(2) E-ONE
HORAS DE OPERACIÓN	H24
CAPACIDAD DE RETIRAR AERONAVES INUTILIZADAS	En caso de aeronaves inutilizadas es de responsabilidad del propietario su retiro inmediato, caso contrario se retirara a expensas del mismo.
DATOS SOBRE PLATAFORMA	
AREA	Información no disponible
SUPERFICIE	CONCRETO
RESISTENCIA	PCN 59/R/B/X/T
DATOS SOBRE CALLE DE RODAJE	
ANCHO	23.00
SUPERFICIE	ASFALTO
RESISTENCIA	PCN 59/F/B/X/T
COMUNICACIONES	
COMUNICACIÓN ATS	FIS
	APP/TWR
	TWR
DISTINTIVO DE LLAMADAS	PISCO RADIO

	PISCO TORRE
	PISCO CONTROL DE SUPERFICIE
FRECUENCIA	126.9 MHZ
	118.4 MHZ
	121.5 MHZ(EMERGENCIA)
	121.9 MHZ
HORAS DE SERVICIO	H24
RADIOAYUDAS	
VOR / DME	ID.- SCO
	FRECUENCIA.- 114.1 MHZ
	HORAS DE OPERACIÓN H24
	COORDENADAS.- 13°44'20.06"S 076°12'47.43W
NDB	ID.- SCO
	FRECUENCIA.- 355 KHZ
	HORAS DE OPERACIÓN H24
	COORDENADAS.- 13°44'11.86"S 076°13'08.04"W
OBSERVACIONES	
OBSERVACIONES	Barrera de contención Jet de 3.6 M de alto en pista 04
AERONAVE CRITICA	B747-100B

Anexo 1
Apéndice 1
Planos de ubicación

Anexo 1

Apéndice 2

Planos perimétricos

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 05 de febrero de 2008.

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 04 de marzo de 2008.

Anexo 1

Apéndice 3

Planos de distribución

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 05 de febrero de 2008.

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 04 de marzo de 2008.

Anexo 2

Áreas de la concesión

ÁREAS DE LA CONCESIÓN

1. Aeropuerto de Anta

Es el área demarcada en el plano “Áreas de Concesión” del Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

- a. Área de movimiento
 - La Pista de Aterrizaje, Calle de Rodaje y Franja de Pista
 - La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves
- b. Edificaciones
 - Edificio Terminal (Módulo 1) y sus ambientes
 - Playa de estacionamiento vehicular (menos el área de 50 m², correspondiente a 4 estacionamientos para personal de CORPAC S.A.)
 - Actual ambiente de vivienda (Módulo 2), con un área de 423 m²
- c. Servicios
 - El servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios - SEI (Módulo 4), con un área de 106 m²
 - Casa de Fuerza o Sala de Grupos Electrógenos de Emergencia (Módulo 5) con un área de 25 m²
 - Subestación eléctrica tipo aéreo, biposte, para el suministro eléctrico comercial del Sistema NDB y estación SEI (Módulo 6)
 - Subestación eléctrica tipo aéreo, biposte, para el suministro eléctrico comercial del edificio Terminal (Módulo 7)
- d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPHZ-AT-001”

2. Aeropuerto de Cajamarca

Es el área demarcada en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPJR-AT-001” incluido en el Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

- a. Área de movimiento
 - La Pista de Aterrizaje, Calle de Rodaje, Zonas de Parada, Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y Franjas de Pista. Cabe resaltar que a 380 metros del umbral 34 y a 44 metros al oeste del eje de la pista, existe una zona invadida por terceros (Adefor), que ocupa un área de 1,380 m² en la cual han construido una edificación que afecta tanto la Franja de Pista como la superficie de transición, incumpliendo la normatividad establecida en el numeral 4.1 *Superficie limitadoras de obstáculos* del Anexo 14 de la OACI. Esta área ha sido excluida del área de la concesión.
 - La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves
- b. Edificaciones

- Edificio Terminal (Módulo 1) y sus ambientes, menos el que ocupa los equipos del NDB (16m²) con un área neta de 869 m²
 - Playa de Estacionamiento vehicular con una área de 2,948 m² (menos el área para 6 vehículos de personal de CORPAC S.A. de 75m²)
 - Actual ambiente Casa de Funcionarios (Módulo 2) con un área de 293 m².
- c. Servicios
- El Servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios – SEI (Módulo 3) con un área de 167 m².
 - Subestación Eléctrica, tipo biposte, para el suministro eléctrico comercial del aeropuerto (Módulo 5)
 - Casa de Fuerza o Sala de Grupos Electrónicos de Emergencia (Módulo 4) con un área de 43 m²
- d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPHZ-AT-001”

3. Aeropuerto de Chachapoyas

Es el área demarcada en el plano “Áreas de Concesión” del Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

- a. Área de movimiento
- La Pista de Aterrizaje, Calle de Rodaje, Zonas de Parada y Franjas de Pista
 - La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves
- b. Edificaciones
- Edificio Terminal (Módulo 1) y sus ambientes, menos los correspondientes a la Torre de Control y AIS/ARO/COM/MET que ocupan un área de 15 m²
 - Playa de Estacionamiento vehicular con una área de 5,200 m² (menos el área para 4 vehículos de personal de CORPAC S.A. de 50m²)
- c. Servicios
- El Servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios – SEI (Módulo 3) con un área de 383m².
 - Subestación Eléctrica, tipo biposte, para el suministro eléctrico comercial del aeropuerto (Módulo 13)
 - Casa de Fuerza o Sala de Grupos Electrónicos de Emergencia (Módulo 2) con un área de 54 m²
 - Cisterna (Módulo 5) ubicado en los jardines frente al Terminal
- d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPJR-AT-001”.

4. Aeropuerto de Chiclayo

Es el área demarcada en el plano “Áreas de Concesión” del Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

- a. Área de movimiento
 - La Pista de Aterrizaje, Calle de Rodaje, Zonas de Parada, Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y Franjas de Pista
 - La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves
- b. Edificaciones
 - Edificio Terminal (Módulo 1) con un área neta de 1,644 m²
 - Módulo 2 (Oficinas Administrativas)
 - Módulo 4 (Local PNP o otros)
 - Módulo 5 (Almacén de Aerocontinente)
 - Módulo 7 (Aeroclub)
 - Módulo 8 (Vivienda de Funcionarios)
 - Módulo 10 (Caseta de Vigilancia)
 - Módulo 13 (Local de Contenedores)
 - Módulo 14 (Depósito)
 - Módulo 15 (Antiguo Local SEI)
 - Módulo 16 (Cisternas de Agua)
 - Módulo 17 (Caseta en zona rustica)
 - Módulo 19 (Frigorífico)
 - Módulo 20 (Petroperu)
 - Módulo 21 (Instituto)
- c. Servicios
 - El Servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios SEI (Módulo 6)
 - Subestación Eléctrica, tipo biposte, para el suministro eléctrico comercial del aeropuerto (Módulo 12.2)
 - Casa de Fuerza o Sala de Grupos Electrógenos de Emergencia (Módulo 9)
 - Tablero de Control (Módulo 12.8)
- d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPHI-AT-001”

5. Aeropuerto de Iquitos

Es el área demarcada en el plano “Áreas de Concesión” del Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

- a. Área de movimiento
 - La Pista de Aterrizaje, Calles de Rodaje, Zonas de Parada, Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y Franjas de Pista
 - La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves
- b. Edificaciones

- Edificio Terminal (Módulo 1) con un área neta de 4,526 m²
- Playa de estacionamiento vehicular, con un área de 14,306 m²
- Garita de Control N 1 (Módulo 2), con un área de 7 m²
- Garita de Control N 2 (Módulo 3), con un área de 40 m²
- Garita de Control N 3 (Módulo 4), con un área de 40 m²
- Almacén N2 de Aerocontinente (Módulo 6), con un área de 432 m²
- Almacén N3 de Transber (Módulo 7), con un área de 640 m²
- Almacén N4 de Talma (Módulo 8), con un área de 2,691 m²
- Almacén N5 de Transber (Módulo 9), con un área de 449 m²
- Almacén N6 de Tans (Módulo 10), con un área de 143 m²
- Incinerado (Módulo 11), con un área de 641 m²
- Deposito de combustible (Módulo 22), con un área de 115 m²
- Taller de mecánica y almacén (Módulo 23), con un área de 943 m²
- Helisur (Módulo 24), con un área de 7,378 m²
- Restaurante El Viajero (Módulo 29), con un área de 61 m²
- Quiosco Alarcón (Módulo 30), con un área de 43 m²
- Media marca ILS (Módulo 32), con un área de 32 m²

c. Servicios

- El Servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios – SEI (Módulo 5) con un área de 444 m²
- Sala de Grupos Electrógénos - Subestación Eléctrica – Caseta de Bombas – Sala de Reguladores (Módulo 15) con un área de 294 m²
- Subestación eléctrica (Módulo 15.1) área 5 m²
- Sala de grupos electrógenos (Módulo 15.4) área 100 m²
- Servicios de suministro de agua - Sala de Bombeo (Módulo 15.2)
- Clorinador (Módulo 26), con un área de 21 m²
- Pozo artesiano N1 (Módulo 27), con un área de 12 m²
- Pozo artesiano 2,3,4 (Módulo 28), con un área de 6 m²
- Planta de tratamiento de agua (Módulo 14), con un área de 72 m²

d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPQT-AT-001”

6. Aeropuerto de Piura

Es el área demarcada en el plano “Áreas de Concesión” del Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

a. Área de movimiento

- La Pista de Aterrizaje, Calle de Rodaje, Zonas de Parada, Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y Franjas de Pista
- La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves

b. Edificaciones

- Edificio Terminal (Módulo 1) y sus ambientes, menos el que ocupa los Servicios de AIS/ARO (31m²) con un área neta de 1,752 m²
- Almacén de carga (Módulo 4) con un área de 517 m²
- Antigua Estación Tx (Módulo 5) con un área de 45 m²
- Vivienda de funcionarios (Módulo 6) con un área de 366 m²
- Casa Tipo A (Módulo 7) con un área de 471 m²
- Casa tipo B (Módulo 8) con un área de 413 m²
- Casa tipo C (Módulo 9.1) con un área de 75 m²
- Casa tipo C (Módulo 9.2) con un área de 73 m².
- Casa tipo C (Módulo 9.3) con un área de 73 m²
- Casa tipo F (Módulo 10) con un área de 1,147 m²
- Casa tipo G (Módulo 11) con un área de 626 m²
- Casa tipo I (Módulo 12) con un área de 1,149 m²
- Casa tipo J (Módulo 13) con un área de 42 m²
- Casa tipo K (Módulo 14) con un área de 229 m²
- Casa tipo L (Módulo 15) con un área de 138 m²
- Capilla (Módulo 16) con un área de 54 m²
- Tanque elevado (Módulo 17) con un área de 9 m²
- Caseta de Bombeo (Módulo 18) con un área de 2.4 m²
- Cisterna (Módulo 19) con un área de 33 m²
- Caseta de Peaje (Módulo 20) con un área de 4 m²
- Antigua Caseta Receptora (Módulo 21) con un área de 42 m²
- Colegio (Módulo 22) con un área de 2,052 m²
- Aeroclub (Módulo 23) con un área de 1,053 m²
- Caseta de Vigilancia (Módulo 25) con un área de 3.5 m²

c. Servicios

- El Servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios – SEI (Módulo 1.1) con un área de 238 m²
- Subestación Eléctrica, tipo biposte, para el suministro eléctrico comercial del aeropuerto (Módulo 30)
- Casa de Fuerza o Sala de Grupos Electrógenos de Emergencia (Módulo 3.1) con un área de 50 m²

d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPYL-AT-001”

7. Aeropuerto de Pucallpa

Es el área demarcada en el plano “Áreas de Concesión” del Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

a. Área de movimiento

- La Pista de Aterrizaje, Calles de Rodaje, Zonas de Parada, Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y Franjas de Pista
- La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves

b. Edificaciones

- Edificio Terminal (Módulo 1) con un área neta de 2,520 m2
 - Playa de estacionamiento vehicular, con un área de 3,600 m2
 - Vivienda PNP (Módulo 4)
 - COSAN (Módulo 7)
 - TASA (Módulo 8)
 - Helica (Módulo 9)
 - Almacenes varios (Módulo 10)
 - Ex almacén N 3 (Módulo 11)
 - Blader (Módulo 12)
 - Blader (Módulo 13)
 - Caseta de Control de Ingreso (Módulo 14)
 - Almacén Equipos de construcción (Módulo 15)
 - Almacén Ex SEI (Módulo 16)
 - Almacén Equipos de Construcción (Módulo 17)
 - Caseta de Tanque Elevado (Módulo 18)
 - Almacén N2 (Módulo 20)
 - Base FAP (Módulo 26)
 - DEA (Módulo 27)
 - DINANDRO (Módulo 28)
 - Restaurante Rosita (Módulo 29)
- c. Servicios
- El Servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios – SEI (Módulo 6) con un área de 331 m2
 - Casa de Fuerza (Módulo 3), con un área de 315 m2
 - Cochera – Casa de Fuerza (Módulo 19) con un área de 54 m2
 - Bloque Sanitario (Módulo 24), con un área de 308 m2
 - Caseta de Equipos Hidroneumáticos (Módulo 22), con un área de 6 m2
 - Tanque Elevado (Módulo 23), con un área de 7 m2
- d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPCL-AT-001”

8. Aeropuerto de Talara

Es el área demarcada en el plano “Áreas de Concesión” del Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

- a. Área de movimiento
- La Pista de Aterrizaje, Calle de Rodaje, Zonas de Parada, Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y Franjas de Pista
 - La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves
- b. Edificaciones
- Edificio Terminal (Módulo 1) con un área neta de 1,644 m2
 - Local PNP (Módulo 5) con un área de 60 m2
 - Planta de combustible (Módulo 21) con un área de 400 m2
 - Almacén (Módulo 4) con un área de 339 m2
 - Almacén TANS (Módulo 6) con un área de 27 m2
 - Oficina de Seguridad (Módulo 3) con un área de 83 m2

- Garita de Peaje (Módulo 11) con un área de 3 m2
 - Aeroclub (Módulo 15) con un área de 500 m2
 - Antigua Sala Receptora (Módulo 7) con un área de 12 m2
- c. Servicios
- El Servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios – SEI (Módulo 10) con un área de 316 m2
 - Subestación Eléctrica, tipo biposte, para el suministro eléctrico comercial del aeropuerto (Módulo 9.5) con un área de 13.2 m2
 - Casa de Fuerza o Sala de Grupos Electrógenos de Emergencia (Módulo 9.4) con un área de 25 m2
 - Cisterna de agua potable (Módulo 14) con un área de 12 m2
- d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPUR-AT-001”

9. Aeropuerto de Tarapoto

Es el área demarcada en el plano “Áreas de Concesión” del Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

- a. Área de movimiento
- La Pista de Aterrizaje, Calles de Rodaje, Zonas de Parada, Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y Franjas de Pista
 - La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves
- b. Edificaciones
- Edificio Terminal (Módulo 1) con un área neta de 2,520 m2
 - Playa de estacionamiento vehicular, con un área de 8,624 m2
 - Antiguo Terminal de Pasajeros (Módulo 2) menos el área que ocupa la Torre de Control y la Oficina AIS-ARO
 - Vivienda de Funcionarios (Módulo 3) que incluye la casa de Jefatura, el Taller y el Dpto. de Vehículos, con un área total de 1,255 m2
 - Garita de Control (Módulo 5), con un área de 5 m2
 - Almacén Talleres (Módulo 6), con un área de 205 m2
 - Poza de Asfalto (Módulo 7), con un área de 74 m2
 - Almacén N 1 (Ex Faucett) (Módulo 8), con un área de 385 m2
 - Almacén N 3 (Módulo 11), con un área de 233 m2
 - Bloque Sanitario (Módulo 17), con un área de 308 m2
 - Edificación Petroperu (Módulo 25), con un área de 16,150 m2
 - El área propuesta a Concesionar no incluye las áreas en litigio
 - El CONCESIONARIO deberá respetar los contratos de Comodatos suscritos o en proceso de suscripción entre Corpac S.A. y las FF.AA. y/o PNP y/o Embajada de Estados Unidos
 - Ministerio de Defensa (Módulo C 2), con un área de 43,126.50 m2 con Contrato de Comodato en trámite

- c. Servicios
 - El Servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios – SEI (Módulo 4.2) con un área de 79 m²
 - Sala de Grupos Electrógenos - Subestación Eléctrica (Módulo 9) con un área de 76 m²
 - Servicio de Agua Potable Caseta de Bombas y Cisterna (Módulo 10), con un área de 30 m²
- d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPST-AT-001”

10. Aeropuerto de Trujillo

Es el área demarcada en el plano “Áreas de Concesión” del Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

- a. Área de movimiento
 - La Pista de Aterrizaje, Calle de Rodaje, Zonas de Parada, Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y Franjas de Pista
 - La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves
- b. Edificaciones
 - Edificio Terminal (Módulo 1) con un área de 2,279 m²
 - Petroperu (Módulo 20) con un área de 502 m²
 - Local PNP (Módulo 23) con un área de 379 m²
- c. Servicios
 - El Servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios – SEI (Módulo 4) con un área de 410 m²
 - Subestación Eléctrica, tipo biposte, para el suministro eléctrico comercial del aeropuerto (Módulo 15) con un área de 24 m²
 - Casa de Fuerza o Sala de Grupos Electrógenos de Emergencia (Módulo 16) con un área de 41.5 m²
 - Pozo de Agua (Módulo 22) con un área de 93 m²
- d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPST-AT-001”

11. Aeropuerto de Tumbes

Es el área demarcada en el plano “Áreas de Concesión” del Apéndice 1 del presente anexo y que incluye lo siguiente:

- a. Área de movimiento
 - La Pista de Aterrizaje, Calle de Rodaje, Zonas de Parada, Áreas de Seguridad de Extremo de Pista (RESA) y Franjas de Pista
 - La Plataforma de Estacionamiento de aeronaves

- b. Edificaciones
- Edificio Terminal (Módulo 1) y sus ambientes están ubicados Aduanas, PNP y Cafeterías, con un área neta de 580.22 m²
 - Playa de Estacionamiento vehicular con una área de 6,000 m² (menos el área para 5 vehículos de personal de CORPAC S.A. de 62.5m²)
 - Jefatura (Módulo 4) con un área de 42 m²
 - Vivienda Jefe de Aeropuerto (Módulo 12) con un área de 397 m²
 - Villa Corpac (Módulo 16) con un área de 642 m²
 - Tanque elevado (Módulo 5) con un área de 4 m²
 - Puesto PNP (Módulo 6) con un área de 53 m²
 - Instalaciones FAP (Módulo 7) con un área de 114 m²
 - Deposito (Módulo 8) con un área de 114 m²
 - Villa FAP (Módulo 21) con un área de 3,600 m²
- c. Servicios
- El Servicio y actual ambiente de Salvamento y Extinción de Incendios – SEI Almacén SEI (Módulo 2) con un área de 145 m²
 - SEI (Módulo 3) con una área de 110 m²
 - Subestación Eléctrica tipo superficie, para el suministro eléctrico comercial del aeropuerto (Módulo 9) con un área de 27 m²
 - Casa de Fuerza o Sala de Grupos Electrónicos de Emergencia (Módulo 10) con un área de 42 m²
- d. Áreas restantes del aeropuerto aledañas al área de movimiento y a las edificaciones incluidas en el plano “Distribución de Áreas a Concesionar SPRU-AT-001”

Anexo 2

Apéndice 1

Planos de las áreas a ser entregadas en concesión

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 05 de febrero de 2008.

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 04 de marzo de 2008.

Anexo 3

Bienes muebles e inmuebles de la concesión

A continuación se presenta la relación de los bienes muebles e inmuebles cuyo Aprovechamiento Económico se entrega en Concesión al Concesionario de acuerdo con el presente Contrato. Dichos bienes han sido separados en tres grandes rubros, los cuales se detallan en los apéndices respectivos.

Apéndice 1 Bienes Inmuebles cuyo aprovechamiento económico será entregado en concesión

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 05 de febrero de 2008.

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 04 de marzo de 2008.

Apéndice 2 Bienes Muebles cuyo aprovechamiento económico será entregado en concesión

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 05 de febrero de 2008.

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 04 de marzo de 2008.

Anexo 3
Apéndice 1
**Bienes inmuebles cuyo aprovechamiento
económico será entregado en concesión**

Anexo 3
Apéndice 2
**Bienes muebles cuyo aprovechamiento
económico será entregado en concesión**

Anexo 4

Entidades Públicas

ENTIDADES DEL ESTADO PERUANO QUE REALIZAN FUNCIONES EN LOS AEROPUERTOS

Relación de entidades y organismos estatales que operan actualmente en los aeropuertos y funciones:

1. Dirección General de Migraciones y Naturalización

Dependencia del Ministerio del Interior, cuyas funciones principales son las de ocuparse del control migratorio de las personas nacionales y extranjeras; de la apertura y cierre de los puntos autorizados para el cruce internacional, en coordinación con la Superintendencia Nacional de Aduanas, así como la notificación y puesta a disposición de la Policía de Requisitorias de personas que se encuentran con orden de captura o impedimento de salida del país por razones judiciales.

Su personal deberá contar con la debida autorización de ingreso en las áreas de seguridad donde desarrollan sus funciones (zona de salida y llegada de pasajeros internacionales denominada como zona de Duty Free) no estando permitido su ingreso a las salas de embarque.

2. PROMPERU E INDECOPI

PROMPERU es un subprograma de la Presidencia del Consejo de Ministros, encargada de formular la política informativa para la difusión de la imagen y la realidad del Perú, así como orientar la estrategia de la promoción de las inversiones, el turismo y las exportaciones.

INDECOPI es un organismo público descentralizado del Ministerio de Industria, Turismo, Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales, encargado de la defensa del consumidor, la tutela del libre mercado y la protección de las creaciones intelectuales.

El personal de estas entidades no requiere autorización de acceso a zonas restringidas.

3. ADUANAS

Organismo encargado de la administración, recaudación, control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero.

Sólo estará autorizado a ingresar a las zonas restringidas del Aeropuerto el personal de Aduanas destacado permanentemente al Aeropuerto, para ejecutar sus funciones dentro del mismo. Dicho personal deberá contar con la debida autorización de ingreso emitida por El CONCESIONARIO a las zonas de control de pasajeros de llegada (salón de recojo de equipajes y control de aduanas, llegada de pasajeros nacionales y plataforma) y a las instalaciones consideradas como zona primaria² donde se ejecutan actividades aduaneras, para el estricto ejercicio de sus funciones, cuando se encuentren debidamente uniformados o identificados con el fotocheck emitido por EL CONCESIONARIO . El indicado

² Según el Glosario de Términos Aduaneros del TUO de la Ley General de Aduanas, "Zona Primaria" se define como la parte del territorio aduanero que comprende los recintos aduaneros, espacios acuáticos o terrestres destinados o autorizados para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósito de las mercancías; las oficinas, locales o dependencias destinadas al servicio directo de una aduana; aeropuertos, predios o caminos habilitados y cualquier otro sitio donde se cumplen normalmente las operaciones aduaneras.

personal está terminantemente prohibido de ingresar a la zona de salas de embarque de pasajeros y zona de tiendas libres (Duty Free).

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 23 del Reglamento de la Ley General de Aduanas aprobado por Decreto Supremo N°11-2005-EF, la autoridad aduanera podrá exigir al Concesionario, contar con zonas de carga y descarga debidamente delimitadas, equipos de manipuleo y control de peso de la carga, vehículos de carga, oficinas y puestos de control adecuados para el desarrollo de sus actividades, equipos de seguridad contra incendios, medios de comunicación y equipos de computo que permitan la interconexión electrónica con la SUNAT.

4. Servicio Nacional de Sanidad Agraria – SENASA

La Oficina de Sanidad Agraria del SENASA, la cual se encarga del control sanitario de animales y vegetales, de sus productos, subproductos y derivados.

El personal de esta entidad deberá contar con la debida autorización de ingreso a las zonas de control de pasajeros de llegada, salón de recojo de equipajes y control de aduanas, llegada de pasajeros nacionales e internacionales y plataforma. Dicho personal no estará autorizado a ingresar a las zonas de las salas de embarque de pasajeros nacionales e internacionales ni a las zonas de tiendas libres (Duty Free).

5. Requisitorias

Dirección de la Policía Nacional, dependiente de la Policía Judicial, encargada de verificar la situación jurídica de los pasajeros tales como ordenes de captura, impedimentos de salida, entre otros.

Su personal deberá contar con autorización de ingreso a la sala de arribos.

6. División de la Policía Nacional del Perú (PNP)

Dependencia de la Policía Nacional destacada en el Aeropuerto. Cuenta con personal policial encargado de la custodia de la seguridad de las instalaciones del Aeropuerto en su parte pública.

7. Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC)

Encargada de proponer la política relativa al transporte aéreo, así como supervisar y evaluar su ejecución. Es responsable de controlar las actividades del transporte aéreo y supervisa la construcción, mejoramiento, ampliación, rehabilitación y conservación de los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional.

Su personal deberá contar con la debida autorización de ingreso en a todas las zonas, de seguridad restringida, relativas a las operaciones del Aeropuerto.

8. Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Encargado de regular el comportamiento de los mercados en los que actúan las Entidades Prestadoras, así como, el cumplimiento de los contratos de concesión, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios a fin de garantizar la eficiencia en la explotación de la infraestructura de transporte de uso público. Su personal deberá contar con la debida autorización de ingreso a todas las zonas concesionadas, sin restricción alguna.

Notas:

En el supuesto que, de acuerdo a las Normas Aplicables, otro organismo del Estado de la República del Perú deba cumplir funciones a ser efectuadas en el Aeropuerto, el Concesionario le deberá brindar los espacios y autorizaciones necesarias para cumplir dichas funciones, de acuerdo a lo establecido en el numeral 7.1.15 del presente Contrato.

Anexo 5

Operaciones que se llevan a cabo en los aeropuertos

Las operaciones que se llevan a cabo en los Aeropuertos han sido clasificadas para efectos del presente Contrato en Operaciones Principales y Operaciones Secundarias.

Dichas operaciones deberán ser llevadas a cabo manteniendo los Requisitos Técnicos Mínimos establecidos en el Anexo 8 del presente Contrato.

a) Operaciones Principales

Deben ser realizadas directamente por el Concesionario, y se detallan a continuación:

- **Servicios Aeroportuarios relacionados al TUUA**

- **Servicios de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI):**

Servicio cuya finalidad es efectuar operaciones de rescate y extinción de incendios en caso de un accidente o incidente ocasionados por actividades propias en los Aeropuertos o en sus inmediaciones, y cuya finalidad principal es salvar vidas humanas y sin interrumpir las operaciones de las aeronaves.

Las emergencias pueden ser:

- De las aeronaves
- En las diferentes áreas del Aeropuerto

- **Seguridad:**

Servicio cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra los Aeropuertos, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o usuarios.

- **Circuito Cerrado de Televisión:**

Servicio de seguridad a través de cámaras que cubre diversos ambientes del Aeropuerto.

- **Servicio de Aterrizaje y Despegue (A/D)**

Comprende la ayuda a la aeronave para que aterrice o despegue de un Aeropuerto, e incluye el uso de la pista, sistema decalles de rodaje y plataforma. El servicio de A/D incluye el estacionamiento de la aeronave en plataforma por 90 minutos, además de la propia operación de A/D, y puede ser diurno o nocturno.

El servicio de aterrizaje y despegue comprende los siguientes servicios:

- Señales de pista
- Comunicaciones torre/SEI en tierra
- Control de movimiento de plataforma
- Gestión y ordenamiento del tránsito de aeronaves en plataforma
- Sistemas de reducción de peligro aviario
- Equipo de medición de características de rozamiento de pista
- Servicio de seguridad en el espacio físico de la pista de aterrizaje, rodadura, sistema de calles de rodajes y plataformas.

- Vehículos y servicio de salvamento
 - Extinción de incendios
 - Seguridad
- **Servicio de Estacionamiento de Aeronaves**
El servicio de estacionamiento para las naves, se provee a aquellas aeronaves que quieren permanecer estacionadas en rampa o en cualquier otro lugar designado por el operador aeroportuario por un periodo adicional a noventa (90) minutos incluidos en el servicio de A/D.
 - **Servicio de Embarque y Desembarque de Pasajeros Mediante Puentes de Embarque (Mangas)**
Servicio de Embarque y Desembarque de Pasajeros mediante Puentes de Embarque (Mangas): es aquel que permite el traslado de los pasajeros y personal del transportador aéreo o autorizado por éste, entre el terminal y la aeronave mediante pasillos encapsulado.

b) Operaciones Secundarias

Las Operaciones Secundarias serán llevadas a cabo por el CONCESIONARIO y/o por terceros, y se detallan a continuación

- **Servicios Aeroportuarios relacionados al TUUA**
Estos servicios son llevados a cabo en los Aeropuertos para ofrecer asistencia a los pasajeros antes de su embarque y en el momento posterior a su desembarque. Incluye los siguientes servicios:
 - Transporte de Equipajes: Servicio que se brinda al pasajero mediante la disposición de coches portaequipajes. El pasajero luego de arribar se dirige al área donde se ubican las fajas transportadoras a fin de localizar su equipaje y/o pertenencias, para luego presentarse a la autoridad aduanera y someterse al control respectivo. Es en esta área donde el pasajero dispone de los coches portaequipajes en forma libre y tiene la posibilidad de movilizarse en todo el ambiente o salir hasta una determinada área (servicios de taxis y buses). Deberá existir siempre una cantidad apropiada de coches y ser fácilmente accesibles a los pasajeros.
 - Servicio de Transporte de Pasajeros (Terminal – Avión): Servicio que se presta en los Aeropuertos a fin de transportar a los pasajeros desde/hacia las aeronaves y la terminal.
 - Entrega de Equipaje: Servicio que se le ofrece al pasajero que arriba ubicando su equipaje y pertenencias mediante el uso de fajas transportadoras en un lugar implementado para tal fin.
 - Información: Servicio que se brinda al usuario de los Aeropuertos mediante sistemas de perifoneo, counters, señalización, teleindicadores, etc.
 - Sistema de Sonido
 - Señalización
 - Información de Vuelo

- Sala de Pasajeros en Tránsito: Ambiente especialmente acondicionado para pasajeros que realizan conexiones o escalas.
- Iluminación: Servicio de iluminación de los ambientes de los Aeropuertos para el desarrollo de actividades nocturnas y/o diurnas, en caso sea necesario.
- Salas de Embarque: Ambiente donde espera el pasajero de salida, luego de realizar los trámites de chequeo de embarque, controles migratorios y de seguridad aeroportuaria.
- Chequeo de Pasajeros y Equipaje: Ambientes, ocupados por las líneas aéreas, destinados a realizar el correspondiente chequeo del pasajero y su equipaje facturado.
- Sala de autoridades (protocolo)
- Sala de Espera (Parte Pública): Ambiente donde el pasajero realiza los controles y chequeos correspondientes, asimismo es la zona de libre tránsito de otros usuarios.
- **Otros servicios para las líneas aéreas**
 - **Uso de Instalaciones de Carga**
El servicio de uso de instalaciones de carga se relaciona con la provisión de manipuleo y trámite documentario necesario para transferir la carga desde el recinto aeroportuario hacia su destino o viceversa, utilizando de las vías de acceso y áreas necesarias de los Aeropuertos; pero no incluye la carga y descarga de las mercancías desde y hacia las aeronaves, actividad encargada a los operadores de rampa.
 - **Hangares Destinados al Mantenimiento de Aeronaves**
Instalaciones donde se realiza el mantenimiento de las aeronaves,
 - **Counters, Oficinas Operativas y Otros**
Counters: Servicio de mostradores para la atención a los pasajeros que se embarcan y/o realizan otras actividades,
Oficinas Operativas: Locales para el desarrollo de las actividades propias de las aerolíneas y;
Otros: Salón VIP, etc.
 - **Servicio de Protocolo en el Aeropuerto**
Las condiciones en que deberá prestar este servicio se detallan en el Apéndice 1 del presente anexo.
- **Otras operaciones secundarias**
 - **Servicios de rampa o manipulación en tierra**
Son aquellos servicios que asisten a la nave en tierra y son proporcionados en el aeropuerto a las líneas aéreas. Los servicios incluidos son los sistemas de clasificación de equipajes y carga, escalinatas, limpieza de escarcha, depuración de aguas, equipos para entrega y recepción de equipaje y carga (fajas transportadoras), zonas de almacenamiento o

estacionamiento de equipos de handling de operadores de asistencia en tierra.

- **Almacenamiento y Despacho de Combustible para Aeronaves**

Este servicio incluye las instalaciones y espacio físico empleados para el almacenamiento del combustible y sistema hidrante, mangas u otros medios de transporte empleados para desplazar el combustible desde el punto de almacenaje hasta la aeronave.

- **Cualquier otro servicio que no esté contemplado dentro de las Operaciones Principales pero que tenga relación directa con la operación aeroportuaria**

Los Bienes de la Concesión incluyen equipos e infraestructura de los Aeropuertos relacionados a las Operaciones Secundarias.

Anexo 5
Apéndice 1
Servicio de Protocolo

1. El Concesionario mantendrá y estará a cargo de la Oficina de Protocolo de los Aeropuertos, la cual será la encargada de brindar atención rápida y personalizada a las autoridades del gobierno, congresistas de la República, cuerpo diplomático y personal de organismos internacionales acreditados en el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comandantes Generales de las Fuerzas Armadas y Director General de la Policía, Autoridades Eclesiásticas, miembros de Directorio y Gerencia General de CORPAC S.A y demás personalidades nacionales e internacionales que CORPAC S.A las identifique como tal.
2. Las condiciones y responsabilidades básicas de la Oficina de Protocolo, son las siguientes:
 - Requerirá de personal debidamente calificado con capacidad organizativa integral, el mismo que deberá presentarse correctamente uniformado.
 - Tendrá la función de facilitar en coordinación con el Área de Seguridad del Aeropuerto el ingreso para despedir o recibir autoridades y representantes de organismos hacia zonas de acceso restringido del Aeropuerto.
 - Contará con dos Salones de Autoridades, ubicados cada uno de ellos en el Espigón Nacional e Internacional, los mismos que deberán encontrarse en perfecto estado de mantenimiento y equipado con los servicios necesarios para brindar una óptima atención.
3. El Concesionario tendrá bajo su responsabilidad la administración de la Oficina de Protocolo, los Salones de Autoridades (nacional e internacional), los accesos a zonas restringidas teniendo en cuenta las normas de seguridad propias de los Aeropuertos y las coordinaciones con las dependencias gubernamentales, líneas aéreas y otros a fin de brindar una atención adecuada.
4. El Concesionario deberá capacitar permanentemente al personal encargado de brindar el servicio de protocolo, en aspectos propios de la función de acuerdo a las normas y disposiciones del Estado, reguladas a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, así como en los convenios internacionales OACI referentes a la facilitación y seguridad aeroportuaria.
5. El Concesionario brindará atenciones y facilidades en coordinación con las dependencias gubernamentales ubicadas en el Aeropuerto (Migraciones, Aduana, Policía de Requisitoria, Ministerio de Agricultura, SENASA, Sanidad Aérea, entre otras), así como con los representantes de las líneas aéreas que operan en el Aeropuerto.
6. En cuanto a las facilidades a brindar por el Concesionario a las autoridades y personalidades nacionales y extranjeras, deberán considerarse las siguientes:
 - Llegada de Autoridades al País por el Espigón Internacional
 - Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a la zona internacional de un representante que recibirá a la autoridad en mención, previamente coordinado y solicitado a través de una comunicación escrita, pudiendo ingresar un máximo de tres personas.
 - Recibimiento y saludos protocolares, en representación del Concesionario y del país, por tratarse de una atención de carácter oficial.

Zonas de Recibimiento

Se determinan teniendo en cuenta el nivel de la autoridad:

Zona 1: Salida del túnel de pasajeros internacionales (zona de Migraciones)

Zona 2: Puerta del túnel hacia la toma de la aeronave en rampa

Zona 3: Salón de Autoridades

Zona 4: En casos excepcionales, al pie del avión. (En los casos en los que los procedimientos de protocolo y ceremonial del Ministerio de Relaciones Exteriores así lo exija)

- Coordinaciones con la Dirección General de Migraciones, para el acceso inmediato a un carril especial (diplomáticos/tripulación) y visado del pasaporte.
- Coordinaciones con el Jefe de la Sala de Aduanas, para el acceso a un carril especial para efectuar el control del equipaje (doble circuito rojo/verde). Las excepciones estarán sujetas a decisión de la autoridad de Aduana.
- Autorización de ingreso de un vehículo oficial al área especial contigua a la salida de la Aduana Internacional.
- Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a la zona internacional a un representante que despedirá a la autoridad en mención, previamente coordinado y solicitado a través de una comunicación escrita, pudiendo ingresar hasta un máximo de tres personas.
- Recibimiento en los Aeropuertos y saludos protocolares, en representación del Concesionario y del país por tratarse de una atención de carácter oficial.
- Coordinaciones en el mostrador de la Tarifa Única de Uso de Aeropuerto (TUUA) para la atención rápida en el control del pago de esta tarifa.
- Coordinaciones con la Policía de Requisitorias y Migraciones, para atención inmediata en los controles respectivos y visado del pasaporte.
- Salón de Autoridades a efectos de esperar cómodamente la salida del vuelo. (Se brinda servicio de cafetería, licores no incluidos, de acuerdo al nivel de la atención y las normas de embarques internacionales)
- Coordinaciones con la línea aérea para el embarque respectivo. Embarque y despedida.
- Salidas/Llegadas de Autoridades
 - Autorización y otorgamiento de un pase de ingreso a la zona nacional a un coordinador o representante que despedirá o recibirá a la autoridad en mención, previamente coordinado y solicitado a través de una comunicación escrita.
 - Recibimiento y saludos protocolares a nombre del Concesionario y del Perú, al arribo o a la salida, de acuerdo al nivel de autoridad que se atiende.
 - Acceso al Salón de Autoridades (en donde se brindaría servicio de cafetería así como teléfono, fax y otras comodidades de acuerdo al nivel de la atención que se realiza)

- Coordinaciones con la línea aérea para el embarque/recepción que corresponde.
7. El Concesionario, además de lo expuesto, queda obligado a cumplir en especial, aquellos requerimientos sobre esta materia que le efectúe el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Anexo 6

Plan de Adecuación a la Normatividad Vigente

ACTIVIDADES DE GESTIÓN QUE DEBERÁN SER EJECUTADAS PARA ASEGURAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS INTERNACIONALES

1. Aeropuerto de Anta

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309
- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI)

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos”
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC) .

2. Aeropuerto de Cajamarca

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309

- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI)

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos”
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC)
- Elaborar el Manual de Aeródromo siguiendo los lineamientos indicados en el Apéndice 1 del presente anexo.

3. Aeropuerto de Chachapoyas

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecimiento de directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional
- Retirar o gestionar su retiro, si no se ha hecho, de las pozas de asfalto que constituyen una obstrucción en la franja de pista
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI)

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos”
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC).

4. Aeropuerto de Chiclayo

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI)

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos”
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC)
- Elaborar el Manual de Aeródromo siguiendo los lineamientos indicados en el Apéndice 1 del presente anexo.

5. Aeropuerto de Iquitos

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309
- Sin perjuicio de lo establecido en la RAP 139, EL CONCESIONARIO deberá desarrollar un plan de mitigación del riesgo aviario existente en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional de Iquitos, el mismo que deberá prever la solución de los problemas presentados a la Toma de Posesión así como también los potenciales problemas que de otra manera afectarían las operaciones del Aeropuerto, si no se tomaran las medidas preventivas y correctivas del caso. En el supuesto que, la ejecución de dicho plan, implique la gestión de otras entidades del Estado, que tengan de alguna forma competencia en el asunto, EL CONCESIONARIO deberá remitirle dicho plan formulándole la propuesta. EL CONCEDENTE se compromete a interponer sus buenos oficios antes estas entidades del Estado con el objeto de ejecutar el indicado plan.
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313.
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI) .

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos” .
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC).
- Elaborar el Manual de Aeródromo siguiendo los lineamientos indicados en el Apéndice 1 del presente anexo.

6. Aeropuerto de Piura

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal.
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional.
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309 .
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI).
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313.

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos” .
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC).
- Elaborar del Manual de Aeródromo siguiente los lineamientos indicados en el Apéndice 1 del presente anexo.

7. Aeropuerto de Pucallpa

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal.
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional.
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309.
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313 .

- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI).

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos” .
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC) .
- Elaborar el Manual de Aeródromo siguiendo los lineamientos indicados en el Apéndice 1 del presente anexo.

8. Aeropuerto de Talara

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal.
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional .
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309.
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313.
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1).

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos”.
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos

electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC) .

9. Aeropuerto de Tarapoto

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal.
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional .
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309 .
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313 .
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI) .

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos”.
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC).
- Elaborar el Manual de Aeródromo siguiendo los lineamientos indicados en el Apéndice 1 del presente anexo.

10. Aeropuerto de Trujillo

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal.
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional.

- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309 .
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313.
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI).

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC).
- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos”.
- Elaborar el Manual de Aeródromo siguiendo los lineamientos indicados en el Apéndice 1 del presente anexo.

11. Aeropuerto de Tumbes

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal.
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional.
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309.
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313 .
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI).

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para

dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos” .

- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC) .
- Elaborar el Manual de Aeródromo siguiendo los lineamientos indicados en el Apéndice 1 del presente anexo.

12. Aeropuerto de Pisco

Al final del mes 12 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Revisar las calificaciones del personal operacional y de mantenimiento que vaya a desempeñar funciones en esas áreas; y establecer las directivas y procedimientos adecuados para futuras contrataciones de personal.
- Elaborar un procedimiento de coordinación con el proveedor de los servicios de tránsito aéreo para cerciorarse de la disponibilidad de los servicios que garanticen la seguridad operacional.
- Organizar una auditoria del sistema de gestión de la seguridad de conformidad con lo dispuesto en la RAP 139.309.
- Implementar un procedimiento de notificación e información a la DGAC, al control de tránsito aéreo y a los pilotos acerca de las notificaciones detalladas en la RAP 319.313 .
- Realizar una evaluación de la competencia del personal y el estado situacional de los equipos del Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios tomando con prontitud las medidas más adecuadas que considere pertinentes para dar cumplimiento a las normas vigentes (RAP 139, Anexo 14 (cuarta edición) Capítulo 9, y el Manual de Servicios de Aeropuertos Parte 1 de la OACI).

Al final del mes 18 de la concesión, el CONCESIONARIO deberá haber realizado las siguientes actividades:

- Gestionar lo conveniente para contar con una dependencia equipada, preparada y capacitada; un almacén acondicionado y los procedimientos adecuados para dar cumplimiento a lo dispuesto en la RAP 110 – “Mercancías peligrosas y transporte de animales vivos” .
- Determinar y notificar los datos aeronáuticos con los requisitos de exactitud, integridad y clasificación de conformidad con lo dispuesto en el Apéndice 5 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI. La protección de los datos aeronáuticos electrónicos almacenados o en tránsito se supervisará en su totalidad mediante la verificación por redundancia cíclica (CRC) .
- Elaborar el Manual de Aeródromo siguiendo los lineamientos indicados en el Apéndice 1 del presente anexo.

Apéndice 1
Anexo 6

Lineamientos para la elaboración del
Manual de Aeródromo

El manual del aeródromo es el documento que será elaborado por el operador, de acuerdo a la RAP 139, Sub-parte "C" y Apéndice "A", como requisito indispensable para la certificación del aeropuerto. El mismo debe de incluir:

- Generalidades
- Detalle del emplazamiento del aeródromo
- Detalle del aeródromo que deben notificarse al servicio de información aeronáutica (AIS)
 - Información General
 - Dimensión del aeródromo e información conexas
- Detalles de los procedimientos operacionales de aeródromo y medidas de seguridad
 - Notificaciones del aeródromo
 - Acceso al área de movimiento del aeródromo
 - Plan de emergencia del aeródromo
 - Salvamento y extinción de incendios
 - Inspección del área de movimiento del aeródromo y de las superficies limitadoras de obstáculos por el explotador del aeródromo
 - Ayudas visuales y sistemas electrónicos del aeródromo
 - Mantenimiento del área de movimiento
 - Trabajos en el aeródromo- seguridad
 - Gestión de la plataforma
 - Gestión de la seguridad en la plataforma
 - Control de vehículos en la parte aeronáutica
 - Gestión del peligro de la fauna
 - Control de obstáculos
 - Traslado de aeronaves inutilizadas
 - Manipulación de materiales peligrosos
 - Operaciones en condiciones de visibilidad reducida
 - Protección de emplazamiento de radar y radioayudas para la navegación
- Administración del aeródromo y sistema de gestión de la seguridad
 - Administración del aeródromo
 - Sistema de gestión de la seguridad (SMS)

Adicionalmente al contenido mínimo requerido en el apéndice "A" de la RAP 139, el CONCESIONARIO deberá incluir en el Manual de Aeródromo un cronograma de ejecución de las obras de inversión requeridas para garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de la RAP 139, señalando incluso los plazos máximos para la ejecución de las Rehabilitaciones.

Anexo 7

Esquema de Tarifas y de Cargo de Acceso

Definiciones

a. Tarifa Unificada de Uso de Aeropuerto – TUUA

La tarifa por este servicio está definida en dólares americanos y se cobra por pasajero embarcado según el tipo de aeropuerto (clasificados en grupos), diferenciando a los pasajeros de vuelos nacionales e internacionales.

Con relación al ámbito de aplicación de la TUUA se debe considerar que, de acuerdo a la legislación vigente, están prohibidas las exenciones al pago de los servicios aeroportuarios a favor de los usuarios.

b. Aterrizaje y Despegue

La tarifa por este servicio está definida en dólares americanos y se cobra por cada tonelada métrica de peso de despegue de la aeronave. La tarifa por tonelada métrica varía según el tamaño de las aeronaves, el tipo de aeropuerto (clasificados en grupos) y el ámbito de los vuelos (ruta nacional e internacional). Incluye 90 minutos de estacionamiento en la plataforma.

Se considera un cargo fijo para aquellas aeronaves con un peso igual o menor a las 10 TM, el mismo que varía por grupo de aeropuertos.

c. Estacionamiento

La tarifa por este servicio está en función de la tarifa de A/D y se cobra por cada ó fracción de hora adicional al tiempo incluido en la tarifa de aterrizaje y despegue (90 minutos). La tarifa actual es de 2.5% de la tarifa de aterrizaje y despegue por cada hora.

d. Embarque y Desembarque de Pasajeros mediante Puentes de Embarque (Mangas)

Este servicio actualmente no se brinda en los Aeropuertos. La tarifa que podrá ser cobrada por este servicio será definida por OSITRAN.

e. Servicio de Rampa o Manipulación en Tierra

El presente servicio podrá ser prestado por el CONCESIONARIO y/o terceros. A dichos terceros seleccionados no les será permitido el subarrendamiento o la cesión o traspaso bajo cualquier título de los servicios que presten.

Los precios finales de los servicios que prestarán los operadores de rampa encargados de prestar diversos servicios (remolque, alquiler de equipos, etc.) a la aerolínea, se determinarán sobre la base de la libre oferta y demanda. Sin embargo, se fijará los Cargos de Acceso por uso de instalaciones que deberán pagar dichos operadores de rampa al Concesionario.

f. Almacenamiento y Despacho de Combustible para Aeronaves

El presente servicio podrá ser prestado por el CONCESIONARIO y/o terceros. A dichos terceros seleccionados no les será permitido el subarrendamiento o la cesión o traspaso bajo cualquier título de los servicios que presten.

Los precios finales de los servicios que prestarán los abastecedores de combustible a la aerolínea se determinarán sobre la base de la libre oferta y demanda. Sin embargo, se fijará los Cargos de Acceso por uso de instalaciones que deberán pagar dichos abastecedores de combustible al Concesionario, para aquellos aeropuertos con un tráfico anual mayor a 500,000 millón de WLU's.

g. Locales para líneas aéreas

Los cobros por la prestación de estos servicios estarán sujetas a la regulación de acceso, es decir, que en caso el CONCESIONARIO y la aerolínea no arriben a un acuerdo respecto al monto de alquiler respectivo, OSITRAN podrá determinar un Cargo de Acceso para la infraestructura en cuestión.

Al arrendatario seleccionado no le será permitido el subarriendo.

h. Tarifa por el uso de las instalaciones de carga del Aeropuerto

El presente servicio podrá ser prestado por el CONCESIONARIO y/o terceros. A dichos terceros seleccionados no les será permitido el subarrendamiento o la cesión o traspaso bajo cualquier título de los servicios que presten.

Las tarifas por la prestación de estos servicios no estarán sujetas a un régimen tarifario. Al arrendatario seleccionado no le será permitido el subarriendo.

i. Alquiler de locales y servicios comerciales:

Es el precio cobrado por el concesionario por el uso de locales comerciales y servicios del aeropuerto

Los cobros por la prestación de estos servicios no estarán sujetos a un régimen tarifario. Al arrendatario seleccionado no le será permitido el subarriendo.

Tarifas Finales

Las tarifas serán aplicadas en función del Grupo donde se encuentre ubicado cada Aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año:

Grupo	Pasajeros Anuales
Grupo I	Más de 500,000
Grupo II	Más de 250,000 a 500,000
Grupo III	Más de 100,000 a 250,000
Grupo IV	Hasta 100,000

Las tarifas finales por servicio y por grupo serán:

TUUA

Cifras en US\$ sin IGV

Grupo	Unidad de cobro	Nacional	Internacional
Grupo I	Pasajero embarcado	3.60	10.00
Grupo II		3.00	10.00
Grupo III		2.92	10.00
Grupo IV		2.92	10.00

Aterrizaje y despegue
Cifras en US\$ sin IGV

Grupo I / Vuelos Internacionales					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	16.00	18.400	17.200	4.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.97	3.416	3.193	0.743
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3.60	4.140	3.870	0.900
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3.79	4.359	4.074	0.948
Más de 106 TM	Por TM	3.88	4.462	4.171	0.970

- (1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo I / Vuelos Nacionales					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	8.00	9.200	8.600	2.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.73	1.990	1.860	0.433
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.16	2.484	2.322	0.540
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.25	2.588	2.419	0.563
Más de 106 TM	Por TM	2.31	2.657	2.483	0.578

- (1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo II / Vuelos Internacionales					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	12.00	13.800	12.900	3.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.54	2.921	2.731	0.635
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	3.09	3.554	3.322	0.773
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	3.25	3.738	3.494	0.813
Más de 106 TM	Por TM	3.33	3.830	3.580	0.833

- (1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo II / Vuelos Nacionales					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	6.00	6.900	6.450	1.500
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.96	1.104	1.032	0.240
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	1.00	1.150	1.075	0.250
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	1.04	1.196	1.118	0.260
Más de 106 TM	Por TM	1.07	1.231	1.150	0.268

- (1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo III / Vuelos Internacionales					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	8.00	9.200	8.600	2.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	2.12	2.438	2.279	0.530
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.57	2.956	2.763	0.643
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.71	3.117	2.913	0.678
Más de 106 TM	Por TM	2.77	3.186	2.978	0.693

- (1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo III / Vuelos Nacionales					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	4.00	4.600	4.300	1.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.86	0.989	0.925	0.215
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.90	1.035	0.968	0.225
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.94	1.081	1.011	0.235
Más de 106 TM	Por TM	0.96	1.104	1.032	0.240

- (1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo IV / Vuelos Internacionales					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	4.00	4.600	4.300	1.000
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	1.70	1.955	1.828	0.425
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	2.00	2.300	2.150	0.500
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	2.17	2.496	2.333	0.543
Más de 106 TM	Por TM	2.22	2.553	2.387	0.555

- (1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo IV / Vuelos Nacionales					
PMD	Unidad de cobro	Diurno	Nocturno / Nocturno	Diurno/ Nocturno o Nocturno / Diurno	Vuelo de Prueba o de entrenamiento
Hasta 10 TM	Por operación	2.00	2.300	2.150	0.500
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM	0.67	0.771	0.720	0.168
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM	0.70	0.805	0.753	0.175
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM	0.73	0.840	0.785	0.183
Más de 106 TM	Por TM	0.75	0.863	0.806	0.188

- (1) La tarifa incluye 90 minutos de estacionamiento
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Estacionamiento Cifras en US\$ sin IGV

Grupo I			
PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.400	0.200
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0.074	0.043
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0.090	0.054
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0.095	0.056
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0.097	0.058

- (1) Por los minutos posteriores a los 90 minutos incluidos en la tarifa de AyD
(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo II			
PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.300	0.150
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0.064	0.024
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0.077	0.025
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0.081	0.026
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0.083	0.027

(1) Por los minutos posteriores a los 90 minutos incluidos en la tarifa de AyD

(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo III			
PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.200	0.100
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0.053	0.022
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0.064	0.023
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0.068	0.024
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0.069	0.024

(1) Por los minutos posteriores a los 90 minutos incluidos en la tarifa de AyD

(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Grupo IV			
PMD	Unidad de cobro	Vuelo internacional	Vuelo nacional
Hasta 10 TM	Por hora o fracción	0.100	0.050
Más de 10 TM hasta 35 TM	Por TM / hora o fracción	0.043	0.017
Más de 35 TM hasta 70 TM	Por TM / hora o fracción	0.050	0.018
Más de 70 TM hasta 105 TM	Por TM / hora o fracción	0.054	0.018
Más de 106 TM	Por TM / hora o fracción	0.056	0.019

(1) Por los minutos posteriores a los 90 minutos incluidos en la tarifa de AyD

(2) PMD: Peso Máximo de Despegue de la aeronave

Carga

		US\$
Grupo I	POR KILOGRAMO	0.0100
Grupo II		0.0100
Grupo III		0.0100
Grupo IV		0.0100

Los demás aeropuertos serán regulados una vez alcanzado un nivel de tráfico equivalente a un millón de WLU's o cuando OSITRAN así lo estime conveniente.

Cargos de Acceso

Cifras en US\$ sin IGV

Los Cargos de Acceso serán aplicados en función del Grupo donde se encuentre ubicado cada Aeropuerto, dependiendo del tráfico de pasajeros registrado en el último año:

Grupo	Pasajeros anuales
Grupo I	Más de 500,000
Grupo II	Más de 250,000 a 500,000
Grupo III	Más de 100,000 a 250,000
Grupo IV	Hasta 100,000

Rampa

Rango PMD TM	Grupo I	US\$
0 - 10	POR OPERACIÓN	2.50
10 - 35		11.50
35 - 70		27.50
70 - 105		38.00
105 a más		56.00

Rango PMD TM	Grupo II	US\$
0 - 10	POR OPERACIÓN	2.00
10 - 35		9.00
35 - 70		17.00
70 - 105		25.00
105 a más		40.00

Rango PMD TM	Grupo III y IV	US\$
0 - 10	POR OPERACIÓN	2.00
10 - 35		10.00
35 - 70		21.00
70 - 105		36.00
105 a más		62.00

Combustible*

	Unidad de medida	US\$
Aeropuerto de Iquitos	POR GALÓN	0.0500
Aeropuerto de Chiclayo		0.0500
Aeropuerto de Trujillo		0.0500

Tarifa por Atención en Horas Extras

Las tarifas por atención en horas extras serán aplicadas acorde con la siguiente tabla:

TARIFA POR HORA EXTRA		
AEROPUERTO	TARIFA FUERA DE HORA (US\$)	
	CON PASAJEROS	SIN PASAJEROS
Anta - Huaraz	19.00	16.00
Chachapoyas	30.00	25.00
Cajamarca	50.00	50.00
Talara	50.00	50.00
Tumbes	70.00	65.00
Tarapoto	70.00	65.00
Trujillo	82.00	79.00
Piura	82.00	79.00
Pucallpa	82.00	79.00
Iquitos	110.00	101.00

TARIFA POR HORA DIA DOMINGO		
(Aplicable sólo a los aeropuertos cuyo horario normal de atención es de lunes a sábado)		
TARIFA FUERA DE HORA (US\$)		
AEROPUERTO	CON PASAJEROS	SIN PASAJEROS
Anta - Huaraz	20.00	20.00
Chachapoyas	40.00	33.00
Cajamarca	65.00	65.00
Talara	65.00	65.00

Los precios no incluyen IGV

Anexo 8

Requisitos Técnicos Mínimos

1. Requisitos Mínimos Técnicos para el Desarrollo de la Infraestructura Aeroportuaria

1.1 Introducción a los Requisitos Mínimos Técnicos (RMT)

El Concesionario deberá cumplir con cada una de las especificaciones de diseño para los Aeropuertos (los “Requisitos Mínimos Técnicos”, o RMT).

Generalidades

- Accesibilidad Relativa a Necesidades Especiales, Incapacitados y Minusválidos: Deberá satisfacer los estándares contemplados en la legislación sobre incapacidades, así como los requisitos aplicables establecidos por la OACI y las recomendaciones IATA.

1.2 Reglamento y Normas de Calidad

Para el cumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos se aplicarán los siguientes reglamentos y normas:

Para temas de diseño y construcción relativos a los métodos de calidad y control, prueba de materiales y cálculos estructurales, el Concesionario se regirá por las normas internacionales descritas en la siguiente lista de normas del Perú, los Estados Unidos, Canadá y Europa. En el caso que exista contradicción entre las normas, se le dará prioridad a la norma especializada en el tema en cuestión. El Concesionario podrá referirse a otras normas de construcción equivalentes a éstas siempre y cuando, previamente a su utilización, el Concesionario, demuestre a la entera satisfacción de OSITRAN, que dichas son equivalentes a las normas establecidas en la siguiente lista:

	REGLAMENTOS Y NORMAS DE CALIDAD	APLICACIÓN	PAÍS
AA	The Aluminum Association	Normas de aluminio	EE.UU.
AAMA	American Architectural Manufacturers'	Asoc. Normas de acabados de edificios	EE.UU.
AASHTO	American Association of State Highway and...	Normas de puentes y carreteras	EE.UU.
ACI	American Concrete Institute	Normas de concreto	EE.UU.
AFNOR	Association Francaise of Normation	Normas generales de construcción	Francia
AHMA	American Hardware Manufacturers Association	Normas de cerrajería	EE.UU.
AI	Asphalt Institute	Normas de asfalto	EE.UU.
AISC	American Institute of Steel Construction	Normas de estructura de acero	EE.UU.
AISI	American Iron and Steel Institute	Normas de acero y hierro	EE.UU.
AITC	American Institute of Timber Construction	Normas de madera estructural	EE.UU.
ANSI	American National Standards Institute	Normas generales de construcción	EE.UU.
APA	American Plywood Association	Normas de tablas multi laminar (triplay)	EE.UU.
ASME	American Society of Mechanical Engineers	Normas de sistemas mecánicos	EE.UU.
ASTM	American Society for Testing Material	Normas de pruebas de materiales	EE.UU.
ATI	American Tile Institute	Normas de pisos cerámicos/ paredes de azulejos	EE.UU.
AWS	American Welding Society	Normas de soldaduras	EE.UU.
BIA	Brick Institute of America	Normas de ladrillo	EE.UU.
BSI	British Standards Institute	Normas generales de construcción	Inglaterra
CEN	Código Nacional de Electricidad del Perú	Normas de sistema de electricidad	Perú
CSA	Canadian Standards Association	Normas generales de construcción	Canadá
DHI	Door and Hardware Institute	Normas generales de puertas y cerrajería	EE.UU.
DIN	Deutsche Institute for Normung	Normas generales de construcción	Alemania
EB	European Norms	Normas generales de construcción	Europa
GA	Gypsum Association	Normas de yeso	EE.UU.
IEC	International Electromechanical Commission	Normas generales internacionales de sistemas de electricidad	
IEEE	Institute of Electrical and Electronic Engineers	Normas de sistemas de electricidad y electrónica	EE.UU.
ISO	International Organization for Standardization	Normas generales internacionales de control de calidad	
NAAMM	National Association of Architectural Metal	Normas de metales arquitectónicos	EE.UU.
NACE	National Association of Corrosion Engineers	Normas de control de corrosión	EE.UU.
NBC	National Building Code	Código nacional de construcción	EE.UU.
NBS	National Bureau of Standards	Normas general de construcción	EE.UU.
NFPA	National Fire Protection Association	Normas de construcción contra incendios	EE.UU.
NTCA	Normas Técnicas de Concreto Armado del Perú	Normas de construcción de concreto armado	Perú
NTDSR	Normas Técnicas de Diseño Sismo Resistente del Perú	Normas de diseño sismo resistentes	Perú
PCA	Portland Cement Association	Normas de cemento	EE.UU.
PCI	Prestressed Concrete Institute	Normas de concreto pretensado	EE.UU.
RNC	Reglamento Nacional de Construcciones del Perú	Reglamento de construcción	Perú
UBC	Uniform Building Code	Normas de construcción	EE.UU.
UL	Underwriters' Laboratories, Inc.	Normas de pruebas de productos	EE.UU.
UNI	Unificazione Norme Italiane	Normas generales de construcción	Italia
UPC	Uniform Plumbing Code	Normas de sistemas de plomería	EE.UU.
USMIL	U.S. Military Standards Documents	Normas generales de construcción	EE.UU.

1.3 Requisitos de Calidad

La calidad de los sistemas, materiales y construcción de todas las edificaciones aeroportuarias deberá asegurar:

- operación ininterrumpida
- durabilidad
- mantenimiento fácil y económico
- protección contra la intemperie y atenuación de ruidos
- salud y seguridad

1.4 Terminal de Pasajeros

a) Niveles de Servicio

Las terminales de pasajeros deberán ser planificadas e implementadas en concordancia con los requisitos y características de los niveles de servicios "C" y "D" de IATA publicadas en la novena edición del "Airport Development Reference Manual" desde el año 3 de la concesión, siempre y cuando se efectúa y bajo el siguiente criterio:

Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 350,000 pasajeros por año o para los aeropuertos con que

reciban uno o más vuelos comerciales internacionales al mes aplicará en Nivel “C” IATA.

Para los aeropuertos con un tráfico de pasajeros mayor o igual a los 100,000 pasajeros por año pero menor a los 350,000 pasajeros anuales aplicará en Nivel “D” IATA.

Para este fin, se deberá cumplir con los siguientes Niveles de Servicio en las horas pico:

Supuestos:

Área requerida por el pasajero típico para vuelos nacionales, internacionales y de conexión:

Ancho:	950mm
Largo:	760mm
Número de equipajes:	2

Análisis del Nivel de Servicio:

Se deberá medir los niveles de servicio y la capacidad del aeropuerto tomando en cuenta los 60 minutos más congestionados de un día rutinario

El OSITRAN deberá realizar las mediciones de los niveles de servicio, por lo menos una vez al año.

Parámetros para obtener el Nivel de Servicio “C” y “D” de IATA:

	Nivel C IATA	Nivel D IATA
Área de Check In		
Área mínima por pasajero	1.2 m2	1.1 m2
Máximo tiempo de espera - Económico	30 minutos	30 minutos
Máximo tiempo de espera - Business	5 minutos	5 minutos
Área de Circulación		
Antes del Check In		
Área mínima por pasajero	2.3 m2	2.1 m2
Velocidad mínima de circulación por pasajero	0.9 mts por segundo	1.1 mts por segundo
Después del Check In		
Área mínima por pasajero	1.8 m2	1.6 m2
Velocidad mínima de circulación por pasajero	1.1 mts por segundo	1.3 mts por segundo
Después de Migraciones		
Área mínima por pasajero	1.5 m2	1.3 m2
Velocidad mínima de circulación por pasajero	1.3 mts por segundo	1.5 mts por segundo
Migraciones (Salida)		
Área mínima por pasajero	1.0 m2	0.8
Máximo tiempo de espera	10 minutos	10 minutos
TUUA		
Área mínima por pasajero	1.0 m2	0.8
Máximo tiempo de espera	10 minutos	10 minutos

Sala de Embarque		
Área mínima por pasajero sentado	1.7 m2	1.7 m2
Área mínima por pasajero de pie	1.2 m2	1.2 m2
Máxima tasa de ocupación	65%	80%

Sala de Recojo de Equipajes		
Área mínima por pasajero (1)	1.7 m2	1.3 m2

(1) Asumiendo 40% de uso de carritos

Migraciones (Llegada)		
Área mínima por pasajero	1.0 m2	0.8
Máximo tiempo de espera	15 minutos	15 minutos

Seguridad		
Área mínima por pasajero	1.0 m2	0.8 m2
Máximo tiempo de espera	10 minutos	10 minutos

Para el caso de los aeropuertos de Talara, Anta-Huaraz y Chachapoyas, se requerirá el cumplimiento del nivel “D” de IATA (y sus respectivos Niveles de Servicio) una vez alcanzado un tráfico anual de más de 100,000 pasajeros por un mínimo de dos años consecutivos.

En caso se requiera, los parámetros y requisitos relacionados a los niveles de servicios de IATA exigidos al Concesionario y planteados en el presente contrato podrán ser modificados de acuerdo a la última edición impresa del “Airport Development Reference Manual” de IATA.

Asimismo, el CONCESIONARIO podrá presentar ante el OSITRAN una propuesta para mejorar la metodología para la medición de los niveles de servicio presentados en la última edición impresa del “Airport Development Reference Manual” de IATA, con la finalidad de que la misma pueda reflejar fielmente el comportamiento del tráfico de pasajeros de cada aeropuerto. La propuesta deberá estar acompañada del sustento técnico. El OSITRAN tendrá un plazo máximo de 30 días para aprobar dicha propuesta. Vencido dicho plazo, la propuesta se entenderá denegada.

Las mediciones de los parámetros relacionados a los niveles de servicio de IATA deberán de hacerse de acuerdo a la metodología establecida por IATA y publicada en su última versión, salvo que el OSITRAN haya aprobado alguna propuesta presentada por el CONCESIONARIO, acorde con el párrafo anterior. Para ambos casos, el Concesionario deberá realizar dichas mediciones como mínimo de manera semestral, sometiendo los resultados a el OSITRAN en un plazo máximo de 7 días útiles a partir de concluido la evaluación.

- b) Instalaciones mínimas requeridas por Aeropuerto
- Indistintamente al tráfico de pasajeros de cada aeropuerto, el Concesionario deberá implementar ó mantener como mínimo las facilidades que se indican en el Apéndice 1 del presente anexo por aeropuerto.
- c) Criterios para el Diseño de Edificios del Terminal para Pasajeros
- Los edificios del terminal de pasajeros deberán ser diseñados y construidos cifiéndose a los siguientes criterios:
- Distancias máximas de 450 m. desde la vereda frontal hasta las salas de embarque y desembarque y viceversa
 - Proporcionar impactos de construcción mínimos en las actuales operaciones cuando se esté definiendo el desarrollo gradual por etapa para las mejoras en las instalaciones del Aeropuerto
 - Mejorar y modernizar las operaciones de procesamiento de pasajeros mientras se mantiene y mejora medidas de seguridad efectivas para la inspección de pasajeros
 - Seguir las normas mínimas operacionales de la OACI según se describen en sus 18 Anexos
 - Diseñar las instalaciones exteriores e interiores de la terminal en tal forma que brinden al público viajero una primera impresión positiva del “Perú Moderno” que perdure en el visitante

1.5 Normas para los ambientes de las terminales

- a) Instalaciones para el estacionamiento de vehículos:

El diseño para el estacionamiento de vehículos de los usuarios del aeropuerto, los cuales incluyen pasajeros, familiares y visitantes, trabajadores, concesionarios y servicios de reparto, deberá incluir zonas de parqueo de designados al parqueo de largo y corto plazo. Asimismo, ambas zonas de parqueo deberán ser diseñadas con el objetivo de acomodar satisfactoriamente al tráfico de vehículos que ingresan al aeropuerto, evitando así la congestión de tráfico en la zona de ingreso a la terminal del aeropuerto.

Se deberá proporcionar una adecuada señalización e iluminación a los usuarios de la zona de parqueo.

Pistas:

- Se deberá proporcionar una separación física entre las pistas de vehículos públicos y los de servicio
- Las pistas de servicio deberán ser planificadas para mantener a los vehículos de servicio fuera de las áreas seguras de la plataforma de estacionamiento para aeronaves

- Se deben planificar las pistas de modo que se genere un mínimo de tránsito cruzado
- La circulación del tránsito de llegadas y salidas debe estar físicamente separada

b) Mantenimiento del Equipo que Presta Servicio en Tierra (GSE)

Nivel de reparación requerido: "E" (de acuerdo con la FAA)

c) Estaciones para Rescate y Servicio Contra Incendios del Aeropuerto

Cantidad mínima de equipo de protección contra incendios según lo requiere la OACI para la protección contra incendios, acorde con el numeral 9.2.3 del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional- Cuarta Edición.

2 Realización de Encuestas

El Concesionario realizará semestralmente encuestas entre los pasajeros, visitantes y acompañantes, y demás usuarios del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia, a fin de establecer el grado de satisfacción de estos por los servicios que se prestan.

Los resultados de estas encuestas serán remitidas al OSITRAN, junto con la información técnica utilizada para la formulación de las mismas, dentro de los sesenta días calendarios siguientes a la obtención de dichos resultados.

3 Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento y Limpieza del Complejo del Terminal de Pasajeros y Otros Edificios del Aeropuerto

Los costos anuales del mantenimiento y limpieza de las instalaciones aeroportuarias deberán ser incluidos dentro del programa de mantenimiento aeroportuario. Durante todo el período de concesión, el Concesionario deberá adoptar políticas adecuadas para el mantenimiento de la infraestructura, es decir, incidir en el mantenimiento preventivo en vez del mantenimiento correctivo.

Estas normas de mantenimiento y limpieza de instalaciones aeroportuarias se aplicarán a las instalaciones aeroportuarias cuyo mantenimiento y limpieza no estén comprendidas dentro de las normas de mantenimiento de OACI tales como las pistas de aterrizaje, pistas de rodaje, sistemas de radioayudas, sistemas de iluminación, sistemas meteorológicos y sistemas de telecomunicaciones.

Instalaciones Aeroportuarias

El Complejo del Terminal de Pasajeros incluye, pero no se limita a las siguientes áreas principales:

- Edificio Terminal y espigones
- Playas de estacionamiento público y playas de estacionamiento para vehículos de alquiler – lado tierra
- Vías de acceso – lado tierra
- Jardines/gras – lado tierra y lado aire
- Plataforma de parqueo de aeronaves – lado aire

Otros edificios aeroportuarios incluyen:

- Edificios administrativos y comerciales

- Hangares de mantenimiento y almacenaje de aeronaves
- Edificios de carga aérea
- Estación de bomberos
- Edificios de mantenimiento y almacenaje
- Incineradores para desechos nacionales e internacionales
- Planta de almacenamiento y abastecimiento de combustibles
- Edificios para el equipo de servicios de apoyo terrestre
- Edificios de oficinas de líneas aéreas
- Edificios e instalaciones de sistemas meteorológicos
- Torres de control de tráfico aéreo
- Edificios e instalaciones de cocinas para la preparación de alimentos servidos a bordo de aeronaves (catering).
- Edificios de apoyo general
- Cerco perimetral aeroportuario de seguridad

Programa de Mantenimiento y Limpieza

En general, las superficies internas y externas de los edificios aeroportuarios mantendrán la apariencia de “edificio nuevo”. El grado de calidad de mantenimiento y limpieza que serán requisitos mínimos obligatorios incluyen, pero no será limitado a las siguientes características:

- Los colores de la pintura de las paredes internas y externas públicas mantendrán su apariencia original
- Las ventanas y puertas de vidrio se mantendrán su apariencia y funcionalidad nueva
- Todas las lámparas y rótulos iluminados serán mantenidos en buen estado y completa funcionalidad y máximas condiciones de calidad
- Todos los sistemas de los edificios aeroportuarios incluyendo: los sistemas de manipuleo de maletas, aparatos para el recojo de maletas, fajas de transporte de maletas y carga aérea, sistema de aire acondicionado, sistemas de telecomunicaciones, sistema de seguridad y vigilancia, sistema de alarma de incendios, sistemas de supresión de incendios, sistemas de evacuación de humo, sistemas de punto de venta (POS), sistemas de computadoras, sistemas de administración del edificio, todo vehículo aeroportuario de soporte terrestre y todo otro equipo necesario para las operaciones aeroportuarias serán mantenidos de acuerdo a las recomendaciones de los programas de mantenimiento preventivo de los fabricantes. Las partes de repuestos para todo equipo o sistemas serán adquiridas y almacenadas en las bodegas aeroportuarios o almacenes para todo el equipo y los sistemas aeroportuarios aquí listados, en conformidad a las recomendaciones de los fabricantes
- Pisos alfombrados recibirán una limpieza de champú dos veces por semana, por lo menos, y en conformidad con las recomendaciones de los fabricantes, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica

- Pisos de superficie rígida, tales como mármol, terrazo, y cerámica, será limpiado y lustrado, de conformidad a las recomendaciones de los distribuidores, instaladores y fabricantes, por lo menos cada 12 horas, para mantener su apariencia nueva, limpia e higiénica
- Mostradores para atención a los pasajeros, barandas y la mueblería pública en general se mantendrá en un estado de alta calidad de apariencia, funcionalidad y seguridad
- Las paredes y barreras temporales que separan las zonas de construcción del público y las paredes de los corredores de circulación pública temporal serán construidas para asegurar la alta seguridad y salud, pintadas y mantenidas con una apariencia de pared aeroportuaria permanente
- Todas las áreas de jardinería internas y externas de los edificios de los Aeropuertos y todas las zonas del lado aire y lado tierra de los mismos, se mantendrán en alto estado de mantenimiento y limpieza, de acuerdo a las especificaciones técnicas del arquitecto paisajista del Concesionario.

4 Normas Mínimas Requeridas para el Mantenimiento del Lado Aire

El Mantenimiento Preventivo Rutinario y Periódico de los pavimentos deberá llevarse a cabo de acuerdo a las normas y recomendaciones internacionales que se refieran a las mejores prácticas de mantenimiento de infraestructura aeroportuaria y cualquier regulación que dicte la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú.

5 Gestión de Calidad

Sin perjuicio de los Estándares Básicos a los que hace referencia en el presente Contrato, el Concesionario deberá garantizar un nivel de calidad de servicio óptimo a través de un programa certificado de garantía de calidad en cumplimiento de la norma de gestión de la International Standard Organization (ISO) en cada uno de los Aeropuertos en los que se haya alcanzado un tráfico equivalente o mayor a 500,000 pasajeros anuales por dos años consecutivos,

Anexo 8
Apéndice 1
Instalaciones mínimas requeridas por
aeropuerto

Anexo 8
Apéndice 2
Descripción de las Tareas de
Mantenimiento

Mantenimiento Rutinario

- Limpieza del Área de Movimiento

Labor de Mantenimiento Rutinario Preventivo que tiene como finalidad remover cualquier objeto foráneo (FOD) que pudiese representar un riesgo a las operaciones aéreas que se realizan en las área de movimiento de los aeropuertos. Dicha labor comprende el barrido de la superficie de los pavimentos. La labor deberá ser realizada, como mínimo una vez al día, previo a al inicio del horario de mayor afluencia de operaciones aéreas en cada uno de los aeropuertos.

- Parchado del Área de Movimiento

Labor de Mantenimiento Rutinario Correctivo que se realizan ocasionalmente con la finalidad de subsanar imperfecciones que se presenten en los pavimentos del área de movimiento que pudieran poner en riesgo la seguridad de las operaciones aéreas que se efectúen en los aeropuertos. Dichas labor incluye, entre otras, el sellado de baches, grietas y fisuras que pudiesen presentarse en el área de movimiento. Deberá realizarse cada vez que alguna imperfección se presente, representando un potencial riesgo a las operaciones aéreas

- Limpieza de los Sistemas de Drenajes

Labor de Mantenimiento Rutinario y Preventivo que tiene como finalidad evitar el colapso del sistema de drenes del Lado Aire de los aeropuertos. Dicha labor implica la remoción de maleza, desperdicios sólidos, tierra y/o piedras que pudieran obstruir el flujo de agua vertido en dicho sistema. Deberá realizarse como mínimo una vez al año en los aeropuertos de la costa y sierra y dos veces al año para los aeropuertos ubicados en la selva.

- Conformación de Franjas

Labor de Mantenimiento Rutinario y Preventivo que tiene como finalidad mantener la uniformidad en el terreno de la superficie de las franjas de la pista de aterrizaje. Dicha labor implica la remoción de maleza, desperdicios sólidos, y piedras, así como la subsanación de cualquier alteración en la superficie que pudiera afectar las pendientes

predefinidas por el Anexo 14 de la OACI (Cuarta edición). Deberá realizarse como mínimo una vez al año.

- Roce de Vegetación

Labor de Mantenimiento Rutinario y Preventivo que tiene como finalidad remover la maleza que afecta el Lado Aire de los Aeropuertos. Dicha labor tiene como objetivo evitar que la maleza deteriore los pavimentos y sistemas de drenaje así como también obstaculizar la visión del personal a cargo de la torre de control y administración de la rampa. Deberá realizarse como mínimo una vez al año en los aeropuertos de la costa y sierra y dos veces al año para los aeropuertos ubicados en la selva.

- Remoción de Caucho

Labor de Mantenimiento Periódico y Preventivo que tiene como finalidad remover el caucho impregnado en las áreas de contacto (zona de aterrizaje) de las pista de aterrizaje con el objetivo de reestablecer los adecuados niveles de fricción predefinidos por la OACI en sus diversos manuales y documentos que hacen referencia a los temas de mantenimiento. Deberá realizarse como mínimo una vez cada dos años o cuando los niveles de fricción sean menores a los recomendados por OACI.

Anexo 9

Tabla de Penalidades

Incumplimientos Graves

Monto (US\$)	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
500,000	Pérdida del Certificado de Operación por responsabilidad del Concesionario.	Cada vez
250,000	En caso de la reducción de la participación accionaria del Inversionista Estratégico en el CONCESIONARIO se reduzca por debajo del porcentaje mínimo del 25%	Única vez
100,000	Incumplimiento del CONCESIONARIO de la obligación de integrar su capital inicial, en el plazo estipulado en el Contrato.	Única vez
500,000	La declaración de insolvencia, disolución, liquidación, quiebra o nombramiento de interventor del CONCESIONARIO de acuerdo a lo establecido en las normas legales sobre la materia.	Única vez
250,000	La comisión de cualquier incumplimiento doloso del CONCESIONARIO que derivase en la comisión de un delito de acción pública en perjuicio del Usuario, del CONCEDENTE y/o del OSITRAN.	Cada vez
500,000	La transferencia de los derechos del CONCESIONARIO, así como la cesión de su posición contractual sin autorización previa y por escrito del CONCEDENTE.	Cada vez
250,000	El inicio, a instancia del CONCESIONARIO, de un proceso societario, administrativo o judicial para su disolución o liquidación.	Cada vez
250,000	La expedición de una orden judicial en última instancia, por causas imputables al CONCESIONARIO que le impidan realizar una parte sustancial de su negocio.	Cada vez
500,000	La imposición de un embargo, gravamen o secuestro que afecte en todo o en parte a los bienes afectados a la Concesión o parte sustancial de aquellos del CONCESIONARIO.	Cada vez
300,000	En caso se produzca la resolución del contrato con el Asesor Aeroportuario por cualquier causa o razón, sin antes haber	Cada vez

	contratado al reemplazo (es decir un nuevo Asesor Aeroportuario) que cumpla con los requisitos técnicos mínimos establecidos en el Contrato, y/o suscriba el Contrato de Operación respectivo acorde con los lineamientos mínimos establecidos para tal efecto.	
500,000	En el caso de que el inversionista Estratégico sea sustituido por un tercero sin contar con el previo consentimiento escrito del CONCEDENTE.	Cada vez
250,000	No haya logrado la Estructuración Financiera para las Obras del Periodo Inicial, con excepción de las Obras de Rápido Impacto	Cada vez
250,000	No haya logrado la Estructuración Financiera para las Obras del Plan Maestro de Desarrollo	Cada vez
5,000	Atraso en el plazo máximo para la ejecución de las Obras de rápido impacto.	Cada día
5,000	Atraso en el plazo máximo para la ejecución de las Obras de Seguridad	Cada día
10,000	Atraso en el plazo de entrega de las Obras del Plan Maestro de Desarrollo	Cada día

Incumplimientos No Graves

Monto (US\$)	Descripción de penalidad	Criterio de Aplicación
30,000	No ejercer la defensa posesoria	Cada vez
2,000	Atraso en el Plan Anual de Inversiones	Cada día
2,000	Atraso en la presentación del Programa de Mantenimiento	Cada día
2000	Atraso en el inicio de la Auditoría Ambiental	Cada día
10,000	Atraso en la presentación de la solicitud para la Certificación de Aeródromos y/o en la subsanación de las observaciones que pueda efectuar la Autoridad competente	Cada día
2,000	Atraso en la entrega del Plan de mitigación de los Pasivos Ambientales.	Cada día

2,000	Atraso en la entrega del Informe Ambiental para las Obras Obligatorias	Cada vez
10,000	Incumplimiento de los Requisitos Técnicos Mínimos en la ejecución de las Obras	Cada vez
Incumplimientos de los niveles a aplicarse para los Aeropuertos que estén sujetos a obtener los niveles de servicio IATA		
Area de Check in		
4,000	Área Mínima por pasajero	Cada vez
4,000	Máximo tiempo de espera – Económico	Cada vez
4,000	Máximo tiempo de espera - Business	Cada vez
	Área de Circulación	
- Antes del Check in		
4,000	Área mínima por pasajero	Cada vez
4,000	Velocidad mínima de circulación por pasajero	Cada vez
- Después del Check in		
4,000	Área Mínima por pasajero	Cada vez
4,000	Velocidad mínima de circulación por pasajero	Cada vez
- Después de migraciones		
4,000	Área Mínima por pasajero	Cada vez
4,000	Velocidad mínima de circulación por pasajero	Cada vez
- Migraciones (Salida)		
4,000	Área Mínima por pasajero	Cada vez
TUUA		
4,000	Área Mínima por pasajero	Cada vez
4,000	Máximo tiempo de espera	Cada vez
Sala de Embarque		
4,000	Área mínima por pasajero sentado	Cada vez
4,000	Área mínima por pasajero de pie	Cada vez
4,000	Máxima tasa de ocupación	Cada vez
Sala de recojo de Equipajes		
4,000	Área Mínima por pasajero(1)	Cada vez
Migraciones(Llegada)		
4,000	Área Mínima por pasajero	Cada vez
Seguridad		
4,000	Área Mínima por pasajero	Cada vez

4,000	Máximo tiempo de espera	Cada vez
-------	-------------------------	----------

NOTA.- Ante el incumplimiento de alguna obligación cuya penalidad no esté previstas en el presente Anexo se aplicará lo estipulado en el numeral 18.7 de la Cláusula Décimo Octava del Contrato.

Anexo 10

Interrelación con CORPAC S.A.

INTERRELACIÓN ENTRE EL CONCESIONARIO Y CORPAC S.A.

El Concesionario celebrará un contrato con CORPAC S.A., con el fin de regular y establecer la relación jurídica entre ambas partes, cuyo contenido, en términos generales, es el siguiente:

1. MARCO GENERAL:

Mediante el presente documento se pretende establecer de manera general, las principales obligaciones que tendrán tanto CORPAC como el Concesionario; siendo las mismas de carácter enunciativo, sin pretender ser limitativas ni exclusivas, ya que, el texto completo de las obligaciones, responsabilidades, prohibiciones y otros aspectos se encontrarán expresamente detallados en el Convenio de Colaboración Empresarial que celebrará CORPAC con el Concesionario.

2. MARCO ESPECÍFICO:

2.1. Servicios a cargo de las partes

2.1.1 Servicios a cargo de CORPAC

CORPAC se obliga a desarrollar, los Servicios de Aeronavegación del Aeropuerto, cumpliendo con el Manual de Aeródromo, el Reglamento de Uso del Aeropuerto y las Recomendaciones y Normas Aeronáuticas vigentes.

Los servicios de aeronavegación que deberán ser prestados por CORPAC en cada uno de los Aeropuertos materia del Contrato de Concesión, se encuentran en la versión vigente de la Publicación de Información Aeronáutica de la República del Perú.

Asimismo, los servicios de control y movimiento de aeronaves en tierra estarán exclusivamente a cargo de CORPAC desde el momento que se retiran las calzas (off-blocks) de la aeronave lista a partir, o cuando se colocan las calzas (on-blocks) para el caso de las aeronaves que arriban al aeropuerto.

El servicio de seguridad de las instalaciones de uso aeronáutico cuya posesión y operación se ha reservado CORPAC, tales como las ayudas luminosas en toda su extensión, de las estaciones de radioayudas, comunicaciones, meteorología, subestaciones eléctricas y casas de fuerza, entre otros, será de cuenta, costo y responsabilidad de CORPAC S.A.

2.1.2 Servicios a cargo del Concesionario

El Concesionario se obliga a desarrollar de manera profesional, eficiente y coordinada con CORPAC, los servicios que a continuación se detallan, sin perjuicio de la obligación de prestar los Servicios Aeroportuarios materia del Contrato de Concesión:

- Señalización del área de movimiento
- Iluminación de plataforma
- Sistema de iluminación de emergencia de la plataforma
- Comunicaciones torre de control /SEI, seguridad
- Sistema principal de distribución eléctrica, incluyendo el grupo electrógeno de emergencia principal y/o Sistemas que pudieran reemplazarlo

- Iluminación para fines de seguridad. Este servicio está referido a proveer iluminación en los puntos del perímetro de las áreas de Concesión
- Mantenimiento y conservación del área de movimiento
- Mantenimiento, habilitación y conservación de las vías de acceso a las instalaciones aeronáuticas (VOR, ILS, entre otras), las que se encuentren ubicadas dentro de las áreas de Concesión
- Remoción del caucho que se impregne en la Pista
- Servicio de mantenimiento de las superficies o áreas sensibles de acuerdo a las extensiones y características establecidas en los Anexos 10 y 14 de la OACI
- Servicios de Emergencia: El Concesionario se obliga a prestar los servicios de emergencia y otros, cuyo objeto es efectuar operaciones de rescate y extinguir incendios en caso de un accidente o incidente aéreo en el Aeropuerto o en sus inmediaciones y cuya finalidad principal es salvar vidas humanas.

En virtud a lo antes señalado, el Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) será prestado de conformidad con el Reglamento de Uso del Aeropuerto, de acuerdo a los estándares recomendados en el Anexo 14 al Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, cuarta edición así como las Normas Aeronáuticas vigentes

- Seguridad: El Concesionario se obliga a prestar el servicio de seguridad cuyo objetivo principal es salvaguardar la seguridad, regularidad y eficiencia de la aviación civil contra actos ilícitos dirigidos contra el Aeropuerto, aeronaves, instalaciones en general, pasajeros y/o usuarios.

Para la adecuada prestación de estos servicios las Partes acuerdan que el Concesionario será el único autorizado a emitir pases de acceso a las distintas áreas. Para la emisión de los fotochecks podrá contratar los servicios de CORPAC o adquirir de ésta los equipos correspondientes.

El Concesionario se obliga a cumplir las normas y especificaciones sobre Seguridad previstas en la Ley de Aeronáutica Civil Peruana, su Reglamento y demás Normas Aeronáuticas aplicables.

Los servicios antes indicados serán prestados de conformidad con el Acuerdo de Servicio de Control de Tránsito Aéreo (ATC) firmado entre las partes, el Reglamento de Uso del Aeropuerto y las Normas Aeronáuticas Vigentes.

El Concesionario se obliga a prestar los siguientes servicios adicionales:

- Sistemas de reducción de peligro aviario
- Mantenimiento de los sistemas de drenaje, edificios, etc
- Corte y roce de vegetación y eliminación de obstáculos en las áreas libres de obstáculos, franja de pista, y áreas sensibles.

Estas áreas están determinadas de acuerdo con los anexos 10 y 14 de OACI, dentro del perímetro del aeropuerto.

- Equipos de medición de características de rozamiento y limpieza de pista
- Servicios de gestión de plataformas

2.2. Obstrucción del Área de Maniobras

El desbloqueo o remoción de aeronaves con fallas mecánicas o problemas de cualquier índole que ocasionen la obstrucción del área de maniobras, así como aeronaves inutilizadas y/o accidentadas estarán a cargo del Concesionario, de acuerdo al Plan de Emergencias que deberá estar incluido en el Manual de Aeródromo.

Cabe resaltar que el desbloqueo del área de maniobras por parte del Concesionario debe realizarse inmediatamente después de ocurrido el hecho, de acuerdo a las leyes y Normas Vigentes.

2.3. Aeronaves en abandono

El Concesionario asumirá el retiro de las aeronaves en abandono, salvo que esté impedido por expreso mandato judicial o por disposición de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), siempre que el abandono haya ocurrido con fecha posterior a la Fecha de Cierre. De lo contrario es obligación de CORPAC S.A. el retiro de las mismas.

2.4. Obligaciones de las partes

A cargo de CORPAC:

2.4.1 Obligación de Mantenimiento

Todos los Equipos y/o Sistemas de Aeronavegación que posea cada Aeropuerto serán conservados, operados y mantenidos por CORPAC de acuerdo a las Normas Aeronáuticas y el Reglamento de Uso del Aeropuerto. Entre los Equipos y/o Sistemas de Aeronavegación que poseen algunos aeropuertos se encuentran los siguientes:

- Radioayudas (ILS; VOR; DME; NDB, ductos, cables)
- Meteorología (Estación Meteorológica, sensores, ductos, cableado)
- Comunicaciones (HF, VHF, UHF, redes AFTN y ATS, terminales IAT, planta externa)
- Ayudas luminosas (luces de borde de pista, de calle de rodaje, de aproximación, sistema PAPI, faro aeródromo, cables, ductos, zanjas)
- Subestaciones de energía eléctrica de los sistemas aeronáuticos (casetas, zanjas, ductos, cables, transformadores y grupo electrógeno de emergencia)
- Equipos para la inspección en Vuelo
- Luces de Obstrucción de Torre de Control
- Grupo electrógeno de emergencia principal y/o Sistemas que pudieran reemplazarlo

2.4.2 Obligación de Brindar Información

Para la adecuada prestación de los Servicios a cargo del Concesionario, éste requiere la siguiente información de CORPAC con respecto a toda operación de aeronaves civiles

en ruta, en tiempo real, la misma que deberá ser transmitida a través de los medios disponibles (circuitos orales o informáticos):

- Operador
- Tipo de aeronave
- Registro (matricula)
- Número de vuelo de llegada
- Procedencia
- Hora estimada de llegada (ETA)
- Hora de llegada (ATA)
- Número de Vuelo de Salida
- Destino
- Hora estimada de salida (ETD)
- Hora de salida (ATD)

En tanto que el nuevo sistema de información del Aeropuerto, no pueda conectarse al sistema informático de CORPAC, el Concesionario estará facultado para recoger de la Torre de Control la Hoja de Movimiento de Aeronaves (CTA-06) y, en tanto pueda ser necesaria, estará facultado también para recoger información adicional del AIS/ARO.

Dicha información deberá ser proporcionada al CONCESIONARIO sin costo alguno.

2.4.3 Repuestos y Otros Útiles en General

CORPAC entregará al Concesionario una relación valorizada de repuestos y otros útiles de su propiedad que, de considerarlo necesario, el Concesionario pueda utilizarlos para brindar los servicios a los que está obligado. No obstante, en caso que el Concesionario decida hacer uso de alguno de ellos, CORPAC podrá dárselo en calidad de arrendamiento, de acuerdo al plazo requerido; para lo cual, las partes deberán plasmarlo en un acuerdo suscrito por ambas.

2.4.4 Inspección en Vuelo.

Este servicio a cargo de CORPAC busca verificar el correcto funcionamiento de los Equipos y/o Sistemas de Aeronavegación; para tal efecto:

CORPAC realizará el servicio de inspección en vuelo a todos los Equipos y/o Sistemas de Aeronavegación, así como a los procedimientos, usados en navegación aérea en el ámbito nacional, de acuerdo a las normas de la OACI. Asimismo, utilizará una aeronave apropiada, que puede ser arrendada a una empresa o cedida por las Fuerzas Armadas, la cual llevará un laboratorio volante (consola) automática de inspección en vuelo.

2.4.5 De los Bienes de la Concesión

- 2.4.5.1 A partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario tendrá el derecho exclusivo para celebrar cualquier contrato con terceros en relación con el Aeropuerto, con excepción de

aquellos contratos detallados en el Anexo 12 que no tengan una cláusula de cesión de posición contractual. En tal sentido, de no poder ejercer el derecho a contratar que es materia del Aprovechamiento Económico conferido al Concesionario, en virtud al Contrato de Concesión; CORPAC deberá abonar al CONCESIONARIO el Monto Promedio por m², que corresponda al área respecto a la cual el Concesionario, no pueda ejercer su derecho a Contratar o el Porcentaje de las Ventas que usualmente se haya aplicado.

CORPAC deberá obtener la desocupación de los inmuebles poseídos u ocupados por Inquilinos en situación de morosidad u ocupantes precarios, dentro de un plazo que será establecido en el respectivo convenio que suscribirá el CONCESIONARIO y CORPAC.

- 2.4.5.2 Para efectos del presente Contrato, las edificaciones correspondientes a las torres de control de cada Aeropuerto así como cualquier otra infraestructura que en un futuro se estime conveniente implementar para prestar el servicio de aeronavegación dentro del Área de Concesión, serán cedidas en uso a CORPAC. La construcción de nuevas torres de control, así como cualquier otra infraestructura que en un futuro se estime conveniente implementarn para prestar el servicio de aeronavegación, la instalación de sus respectivos equipamientos, sus conexiones a las redes eléctricas, de agua potable y desagüe, así como el mantenimiento de dichas estructuras y sus sistemas serán responsabilidad de CORPAC

A cargo del CONCESIONARIO:

- 2.4.6 Obligación de no efectuar cobros por los vuelos de inspección de Sistemas de Aeronavegación
- 2.4.7 Obligación de permitir el uso y el acceso de personal CORPAC a las áreas, instalaciones y zonas del Aeropuerto necesarias para la prestación de los servicios de aeronavegación, debidamente fundamentadas
- 2.4.8 Obligación de facilitar áreas requeridas para la instalación de electroductos Necesarios para la prestación de servicios de aeronavegación
- 2.4.9 Obligación de informar a CORPAC de manera oportuna y clara sobre algún requerimiento de implementación de ayudas luminosas, radio ayudas, u otro equipamiento para la ayuda a la aeronavegación que fuese requerido como resultado de algun proyecto de inversión pública elaborado por el CONCESIONARIO bajo la normativa del Ley N° 27293- Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP)
- 2.4.10 Obligación de prestar el Suministro de Agua Potable
- 2.4.11 Obligación de prestar el Suministro de Energía Eléctrica
- 2.4.12 Obligación de instalar Anexos y suministrar servicio Telefónicos
- 2.4.13 Obligación de no efectuar edificaciones que pudieran interferir con las operaciones aéreas

- 2.4.14 Obligación de no instalar y operar Sistemas de Radiocomunicaciones que generen interferencias
- 2.4.15 Obligación de no instalar y operar antenas de Radiocomunicaciones sin autorización de CORPAC
- 2.4.16 Obligación del personal del Concesionario de actuar a requerimiento del personal de la Torre de Control
- 2.4.17 Falicitar, en las oportunidades que sean solicitadas por CORPAC S.A. un ambiente adecuado para llevar a cabo Capacitación del Personal de CORPAC, siempre y cuando éste último no cuente con uno adecuado.
- 2.4.18 El pago del Impuesto Predial y demás Cargas Fiscales

El siguiente cuadro resume las responsabilidades de cada una de las partes con respecto los servicios e instalaciones de cuales se hará cargo:

SERVICIOS / INSTALACIONES	RESPONSABILIDAD	
	CORPAC S.A.	CONCESIONARIO
1. SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO		
1.1 Servicios de Control de Tránsito Aéreo		
1.1.1 Servicios de Control de Área	X	
1.1.2 Servicios de Control de Aproximación	X	
1.1.3 Servicios Radar	X	
SERVICIOS / INSTALACIONES	RESPONSABILIDAD	
	CORPAC S.A.	CONCESIONARIO
1.2 Servicios de Información de Vuelo	X	
1.2 Servicios de Alerta	X	
2. SERVICIOS DE INFORMACIÓN AERONÁUTICA	X	
3. SERVICIOS DE METEOROLOGÍA AERONÁUTICA		
3.1 Observatorios Metereológicos	X	
3.2 Pronósticos Metereológicos	X	
3.3 Climatología	X	
4. SERVICIOS DE COMUNICACIONES AERONÁUTICAS		
4.1 Servicio Móvil Aeronáutico - Piloto / Controlador	X	
4.2 Servicio Fijo Aeronáutico - Controlador / Controlador	X	
5. SERVICIOS DE INSPECCIÓN DE VUELO	X	
6. SISTEMA DE RADIO AYUDAS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA		
6.1 Sistema de Aterrizaje por Instrumentos (ILS)	X	
6.2 Radiofaro Omnidireccional de Muy Alta Frecuencia (VOR)	X	
6.3 Equipo medidor de distancia (DME)	X	

6.4 Radiofaro No Direccional (NDB)	X	
6.5 GPS/DGPS	X	
7. SISTEMA DE COMUNICACIONES AERONÁUTICAS		
7.1 Radiocomunicaciones HF, VHF y UHF	X	
7.2 Conmutadores orales ATS y de Datos	X	
7.3 Medios de transmisión	X	
8. SISTEMAS DE AYUDAS VISUALES PARA LA AERONAVEGACION		
8.1 Sistemas de Luces		
8.1.1 Luces de Pista	X	
8.1.2 Luces de Calle de Rodaje	X	
8.1.3 Sistema de Luces de Aproximación	X	
8.1.4 Indicador Visual de Pendiente de Aproximación de Precisión (PAPI)	X	
8.1.5 Ayudas Visuales Indicadoras de Obstáculos	X	
8.1.6 Indicadores de Dirección de Viento	X	
8.1.7 Faro Aeronáutico	X	
8.1.8 Letreros Luminosos	X	
8.2 Señales de Pista		X
8.3 Iluminación de Plataforma		X
8.4 Sistema de Iluminación de Emergencia	X	
SERVICIOS / INSTALACIONES	RESPONSABILIDAD	
	CORPAC S.A.	CONCESIONARIO
9. SISTEMAS DE VIGILANCIA		
9.1 Detección y Vigilancia por radio (RADAR)	X	
9.2 Radar Primario	X	
9.3 Radar Secundario	X	
9.4 Vigilancia Dependiente Automática	X	
10. EQUIPOS E INSTALACIONES		
10.1 Control de movimiento en área de maniobra	X	
10.2 Control de movimiento de plataforma		X
10.3 Comunicación Torre/SEI, seguridad	X	X
11. SISTEMAS DE ABASTECIMIENTO DE ENERGIA ELECTRICA Y OTROS		
11.1 Sistema Principal de Distribución Eléctrica		X
11.2 Sistemas especiales	X	
11.3 Dispositivos de Monitoreo y Control de Equipos Aeronáuticos	X	
11.4 Iluminación para fines de seguridad		X

12. SERVICIOS DE EMERGENCIA Y OTROS		
12.1 Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)		X
12.2 Servicio de Traslado de Aeronaves inutilizadas		X
12.3 Sistema de reducción peligros aviarios		X
12.4 Mantenimiento de sistemas de drenaje, edificios, etc.		X
12.5 Servicio de Medición de Características de Rozamiento de Pista		X
12.6 Servicio de dirección de plataformas		X
13. NORMAS Y PROCEDIMIENTOS DE VUELO	X	

Anexo 10
Apéndice 1
Planos de las áreas que se entregarán
en uso a CORPAC S.A.

Anexo 10
Apéndice 2
Planos de las áreas de los
equipamientos y redes de cableado
requeridos por CORPAC S.A. para la
operación de los servicios de
aeronavegación

Anexo 11

Fuerzas Armadas y Policiales

Principales lineamientos de la relación con la FAP

1. Antecedentes

La base del Grupo Aéreo N° 6 de la Fuerza Aérea del Perú (FAP) se encuentra actualmente ubicada en el terreno colindante al Aeropuerto Internacional “Cap. FAP José Abelardo Quiñónez” (Chiclayo).

Este mismo caso se repite en el Aeropuerto “Capitán FAP Guillermo Concha Iberico” (Piura) con la base del Grupo Aéreo N° 7 de la Fuerza Aérea del Perú (FAP).

Ambas divisiones de la FAP tienen instalados equipos de ayuda de aeronavegación militar, así como redes de contención y equipos de seguridad, vehículos en general, talleres de mantenimiento aeronáutico dentro del área de concesión de ambos aeropuertos.

Las operaciones militares y las operaciones civiles se realizan en la misma pista de aterrizaje ubicada en los aeropuertos comerciales antes indicados.

Los lineamientos que se describen a continuación buscan reflejar las coordinaciones que actualmente realiza la FAP con CORPAC S.A. para la operación conjunta de los aeropuertos de Piura y Chiclayo.

2. Facturación de los servicios recibidos

- 2.1 Las aeronaves de la Fuerza Aérea del Perú (aviones y helicópteros) estarán sujetas a la facturación por los servicios que reciban del Concesionario y de CORPAC S.A.
- 2.2 El monto de las facturas por cobrar a las Fuerzas Armadas y Policiales serán descontadas de la Retribución por Servicios no Regulados que deberá entregar el Concesionario al Concedente, de acuerdo a lo establecido en el Anexo N°17 del presente Contrato.

3. Prioridades

- 3.1 La FAP ejecutará sus operaciones sin afectar las operaciones denominadas “comercial regular”, aviación regular y comercial no regular, que se efectúen en los Aeropuertos, de acuerdo a las disposiciones relacionadas con la administración y operación de los Aeropuertos

- 3.2 Las siguientes calles de rodaje serán utilizadas exclusivamente por las operaciones militares quedando bajo la administración de la FAP:

- Aeropuerto de Chiclayo: La calle de rodaje denominada “D” que está posicionada paralelamente a la pista de aterrizaje 01 y 19.
- Aeropuerto de Piura: La calle de rodaje denominada “C” que está posicionada paralelamente a la pista de aterrizaje 01 y 19.

Las demás calles de rodaje serán utilizadas indistintamente por las aeronaves civiles y militares y quedarán bajo la administración del concesionario.

- 3.3 La FAP se obliga a mantener las calles de rodaje en condiciones aptas para garantizar la segura y eficiente operación civil del Aeropuerto.

- 3.4 A fin de mantener la seguridad de las operaciones civiles y militares cuando la afluencia de aeronaves, ya sea por incremento de operaciones civiles (como consecuencia de factores comerciales u

otros) o de operaciones militares (vuelos de entrenamiento entre otros), lo requiera, la FAP dará prioridad a la aviación civil en el uso de las calles de rodaje

- 3.5 En situaciones extraordinarias donde la afluencia de aeronaves restrinja el espacio disponible para el estacionamiento de estas en tierra, y el libre y seguro movimiento de aeronaves en plataforma, la FAP autorizará el uso de la calle de rodaje como estacionamiento temporal en tanto dure la situación la situación extraordinaria.
- 3.6 “EL CONCESIONARIO garantiza a EL MINDEF, por sí o a través de la FAP, la permanente disponibilidad de uso y acceso a las pistas de aterrizaje y áreas de los Aeropuertos señalados en el numeral 5.9.1 del Contrato para fines de Defensa Nacional.”

Modificación: Inclusión aprobada en virtud al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 05 de febrero de 2008.

4. Operaciones de Salvamento y Extinción de Incendios

- 4.1 En el supuesto que ocurran accidentes y/o incidentes de aviación civil dentro de las áreas de la concesión, el Concesionario será responsable de prestar el servicio de salvamento y extinción de incendios
- 4.2 En el supuesto que ocurra accidente y/o incidentes de aviación civil dentro de las áreas de la concesión, el Concesionario será responsable de prestar el servicio de salvamento y extinción de incendios con asistencia, de así requerirlo, de los equipos y personal especializado de la FAP
- 4.3 En el supuesto que ocurran accidentes y/o incidentes de operaciones militares, en la pista de aterrizaje y/o en el área de la Concesión, el Concesionario será responsable de prestar el servicio de salvamento y extinción de incendios con asistencia, de así requerirlo, de los equipos y personal especializado de la FAP
- 4.4 En el supuesto que ocurran accidentes y/o incidentes de operaciones militares, en las áreas de competencia de la FAP, ésta será responsable de prestar el servicio de salvamento y extinción de incendios con asistencia, de así requerirlo, del Concesionario
- 4.5 La FAP proveerá al Concesionario de agua para el reabastecimiento de sus vehículos contra incendio cuando así lo requiera el Concesionario, a precio costo
- 4.6 Tanto la FAP como el Concesionario están obligados recíprocamente a reponer los insumos utilizados en caso de asistencia mutua en el salvamento y/ o extinción de incendios
- 4.7 El Concesionario está obligado a programar cursos de entrenamiento y capacitación relacionados a las operaciones conjuntas (civil y militares) para el salvamento y extinción de incendios a favor del personal de la FAP. La participación del personal de la FAP es de carácter obligatorio
- 4.8 El Concesionario es responsable por organizar y convocar un comité con la finalidad de establecer procedimientos y ejecutarlos

conjuntamente con la FAP con el objeto de minimizar el peligro aviario y erradicar los focos de concentración que existiesen dentro del área de concesión del aeropuerto. La FAP está obligada a formar parte de dicho comité y cumplir con los procedimientos que se determinen

- 4.9 En salvaguarda de la seguridad de las operaciones aéreas, la FAP está obligada a cooperar con los requerimientos que el Concesionario le pueda solicitar en apoyo a las operaciones emprendidas para minimizar el peligro aviario. Asimismo, la FAP será responsable de minimizar y/ o erradicar los focos de concentración de aves existentes en sus dominios.

5. Reglamento Interno de Uso de Plataforma

- 5.1 ~~El Concesionario, en calidad de administrador del aeropuerto, deberá desarrollar e implementar un reglamento interno de uso de la plataforma el cual deberá de ser cumplimiento obligatorio de personal de la FAP. En dicho reglamento, el Concesionario deberá prever las operaciones militares que eventualmente puedan afectar el uso de la plataforma, pista de aterrizaje, y áreas adyacentes que afectan a las operaciones aerocomerciales y civiles.~~
- 5.2 ~~Asimismo deberá normar, entre otros aspectos, los permisos y autorizaciones para el personal FAP que incursiona en el área de plataforma, pista de aterrizaje y áreas adyacentes que afectan la operación aerocomerciales y civiles.~~

“EL CONCESIONARIO, deberá proponer e implementar un reglamento de uso interno de la plataforma a fin de regular el acceso y uso de la misma con la FAP. En dicho reglamento, EL CONCESIONARIO deberá prever las operaciones militares que eventualmente puedan afectar el uso de la plataforma, pista de aterrizaje, y áreas adyacentes que afectan a las operaciones aerocomerciales y civiles.”

El Reglamento de Uso de Plataforma es un documento para la Gestión de la seguridad en la plataforma, el cual constituye la descripción de los procedimientos operacionales en la plataforma, así como de la asignación de responsabilidades a fin de garantizar la seguridad operacional. Este Reglamento forma parte del Manual de Aeródromo, cuya elaboración debe ser desarrollada por el Concesionario dentro del plazo de 18 meses, previsto en la cláusula 7.4 para la certificación de los aeropuertos ante la DGAC, siguiendo los lineamientos para la elaboración del Manual de Aeródromo, establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 6 del Contrato de Concesión y la Parte 139 – Certificación de Aeródromos de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú.”

Modificación aprobada en virtud al **Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 05 de febrero de 2008.**

6. Daños y Perjuicios

La FAP cubrirá directamente y/o a través de seguros los daños y perjuicios que puedan ocasionar sus aeronaves, vehículos, equipos y personal a las instalaciones del Aeropuerto y/o a terceros, entre éstos los usuarios del Aeropuerto.

Anexo 12

Lineamientos para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental

Índice y contenido referencial del Estudio de Impacto Ambiental:

- **Introducción, objetivos y área de estudio**

- **Descripción del proyecto**

Se debe incluir, entre otros aspectos: ubicación geográfica, perfiles longitudinales, superficie, identificación de componentes básicos del proyecto, tecnologías, materias primas, maquinarias y equipos, y otros aspectos relevantes del proyecto propuesto.

- **Caracterización del medio (físico-natural y socio-económico)**

Definición de área de influencia directa e indirecta. Caracterización de variable físico-naturales (geología, geomorfología, suelos, aire, ruido, clima, vegetación, fauna), y socio-económicas, con énfasis en las de mayor sensibilidad o sujetas a más intervención (demografía, uso actual y regulado, tenencia de la tierra, sistemas de transporte, infraestructura y servicios).

- **Análisis socio-ambiental de alternativas**

Análisis técnico-ambiental y económico comparativo (inclusive la de no ejecutar el proyecto).

- **Análisis de sensibilidad**

Definición de metodología, criterios e indicadores. Elaboración de mapas de sensibilidad integrada del medio físico-natural y socio-económico.

- **Identificación y evaluación de impactos socio-ambientales potenciales**

Identificación de impactos potenciales positivos y negativos, directos e indirectos, y acumulativos. Descripción de impactos en cuanto a: intensidad, magnitud, extensión, durabilidad y riesgo de ocurrencia. Diferenciar impactos espaciales y temporales.

- **Auditoría Ambiental**

Se concentra en dos elementos: i) el cumplimiento de las leyes y reglamentaciones vigentes, y las Políticas de Salvaguarda del Banco Mundial; ii) La naturaleza y alcance de los efectos ambientales. El resultado de la auditoría, suele contener un Plan de Acción Correctivo, ó la solicitud de iniciar programas dirigidos a cumplir las políticas de Banco Mundial.

- **Formulación y Diseño de medidas**

Identificación y tipo de la medida. Impacto al cual va dirigido. Descripción de la medida a nivel de ingeniería básica y definición de cuándo y dónde aplicarlas. Vinculación con otras medidas. Costo estimado. Ente responsable de su aplicación

- **Marco de Política de Reasentamiento**

Identifica las disposiciones institucionales y establece los criterios de diseño que serán utilizados en cada uno de los sub proyectos.

- **Plan de Desarrollo de Pueblos Indígenas**

Tiene por objeto garantizar que las obras concesionadas no ocasionen daño a la cultura y a los pueblos indígenas y que los beneficios sean compatibles con su cultura

- **Plan de divulgación y consultas públicas**

Divulgación de información sobre las características del proyecto y las conclusiones del EIA, y programación de la divulgación y consultas públicas durante el desarrollo del proyecto.

- **Plan de Gestión Ambiental y Social**

Integración de medidas en un Plan con el fin de prevenir, mitigar y/o compensar los potenciales impactos ambientales. Inserción en el cronograma del proyecto.

- **Plan de Supervisión**

Definición del personal requerido, vinculaciones, funciones de la empresa supervisora, cronograma, formatos para el seguimiento, metodología de monitoreo, sitios, periodicidad.

- **Otros Planes y/o Programas**

Se deberá proponer planes y/o programas que contribuyan a desarrollar una adecuada gestión socio-ambiental durante la ejecución y operación del proyecto.

Anexo 13

Relación de Contratos Vigentes

Anexo 14

Personal al 10 de setiembre de 2004

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 1 del contrato de concesión, suscrito con fecha 05 de febrero de 2008.

Modificación: Este apéndice se entiende modificado en virtud a los documentos que acompañan al Addendum N° 2 del contrato de concesión, suscrito con fecha 04 de marzo de 2008.

Anexo 15

Propuesta Técnica

Anexo 16

Propuesta Económica

Anexo 17

Esquema de Pago del Cofinanciamiento

1. DETERMINACIÓN DEL COFINANCIAMIENTO

El cofinanciamiento se determina de acuerdo con el siguiente criterio:

- Si el $PAMO_t$ es mayor que la suma de IR_t más $INRB$ el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula :

$$COF_t = (PAMO_t - IR_t - INRB) + IGI_t - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

(17.1)

- Si el $PAMO_t$ es menor ó igual que la suma de IR_t , más $INRB$ el monto del Cofinanciamiento será determinado por la siguiente fórmula:

$$COF_t = IGI_t - f_1(IR_t + INRB - PAMO_t) - RE_t + PAO_t + Liq_t$$

(17.2)

Donde:

- COF_t Monto del Cofinanciamiento a ser pagado trimestralmente. Si el COF_t es mayor a cero el CONCEDENTE deberá pagar este importe al CONCESIONARIO. Si el COF_t es menor ó igual a cero el CONCESIONARIO deberá pagar este importe (en valor absoluto) al CONCEDENTE.
- $PAMO_t$ Es el importe del PAMO dividido entre 4 a ser pagado en Dólares que el CONCEDENTE realizará a favor del CONCESIONARIO para el mantenimiento y operación de los aeropuertos.
- IR_t Ingresos Regulados de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la Concesión, en el trimestre t y expresado en Dólares .
- $INRB$ Ingreso no Regulado Base trimestral que equivale al promedio de los ingresos no regulados trimestrales (en Dólares) de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la Concesión durante los 4 trimestres del año 2004, ajustados por la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de vigente a la fecha del cálculo.
- IGI_t Monto del incentivo a la generación de ingresos regulados en el trimestre t en Dólares. En ningún caso el IGI podrá ser menor a cero.
- RE_t Monto de la retribución a favor del Estado Peruano en el trimestre t por concepto de Ingresos no Regulados en Dólares.
- PAO Pago trimestral en Dólares que el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO por las inversiones efectuadas en el Periodo Inicial y en el periodo Remanente. Se encuentra definido en el numeral 2.5 del presente Anexo.

- Liq* Importe correspondiente a los pagos al contado por las Obras, equipamiento, Actividades de Mantenimiento Periódico, Rehabilitaciones y Mejoramiento, que se hará contra la presentación de Liquidaciones. Se encuentra definido en el numeral 2.6 del presente Anexo.
- f₁* Factor de distribución del excedente del Ingreso Regulado sobre el PAMO y se fija en 50%.
- t* Periodo equivalente a un trimestre

El procedimiento de cálculo de cada uno de los componentes de las fórmulas 17.1 y 17.2 se indican a continuación.

Queda expresamente establecido que los componentes *PAO* y *Liq* contenidos en las fórmulas 17.1 y 17.2, constituyen dos modalidades de pago alternativas y excluyentes entre sí.

El CONCEDENTE tiene la facultad de elegir entre las modalidades de pago *PAO* y *Liq*, definidas en los numerales 2.5 y 2.6 del presente Anexo, respectivamente. El *PAO* constituye la primera alternativa de pago a elegir por parte del CONCEDENTE y el pago a través de Liquidaciones, la segunda alternativa.

Si el CONCEDENTE optara por la modalidad de pago *PAO* tiene la facultad de elegir, a su vez, entre dos formas de pago: Pago a través de Certificados de Aceptación de Obra (CAO) y Pago diferidos con los Fondos del Fideicomiso.

El procedimiento para el pago del Cofinanciamiento se precisa en el punto 3 del presente anexo.

2. DETERMINACIÓN DE LOS COMPONENTES DEL COFINANCIAMIENTO

2.1 Determinación del PAMO

El PAMO es consignado por el CONCESIONARIO en su propuesta económica. El monto máximo a pagar fue determinado por PROINVERSIÓN y asciende a US\$_____ según lo indicado en la Circular N°_____ de fecha _____. Los rubros a ser incluidos en el PAMO han sido precisados en la Circulares N° 025, 030 y 033 de fechas 17 de agosto del 2005, 30 de noviembre del 2005 y 12 de enero del 2006 respectivamente.

El PAMO incluido en la propuesta económica corresponde a los aeropuertos localizados de las ciudades de Tumbes, Talara, Cajamarca, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto, Trujillo, Chachapoyas y Anta – Huaraz.

De incluir cualquiera de los aeropuertos de Piura, Chiclayo, Pisco se adicionará al PAMO un importe proporcional que se calculará según lo establecido en el punto 7 de este Anexo.

2.2 Determinación de los Ingresos Regulados (IR)

Es la contraprestación de los servicios prestados por el CONCESIONARIO y que se encuentran bajo el régimen de Regulación, sean percibidos o devengados.

Con el fin de determinar el Cofinanciamiento, estos ingresos deben determinarse trimestralmente e incluyen:

- o Ingresos por el cobro de la tarifa única de utilización de facilidades aeroportuarias por el pasajero (TUUA).
- o Ingresos por el cobro de tarifas por aterrizaje y despegue, y estacionamiento de aeronaves pagados por las aerolíneas. Esta condición incluye los recargos por operaciones fuera de hora y/o nocturnas, en aquellos casos en que dicho horario no esté habilitado.
- o Ingresos por el Almacenamiento y Despacho de combustible para las Aeronaves, es el cargo de acceso cobrado por el CONCESIONARIO, por el uso de instalaciones asignados a las operaciones de abastecimiento de combustible.
- o Ingresos por el servicio de movimiento de carga. En caso el CONCESIONARIO decida tercerizar este servicio los ingresos regulados a ser considerados corresponden al total de los cargos cobrados por el CONCESIONARIO al proveedor del servicio por el acceso al servicio de movimiento de carga.
- o Ingresos por el servicio de rampa. En caso el CONCESIONARIO decida tercerizar este servicio los ingresos regulados a ser considerados corresponden al total de los cargos de acceso al servicio de rampa cobrados al proveedor del servicio.
- o Ingresos correspondientes a los cargos de acceso por el uso de los Counters.
- o Ingresos correspondientes al Servicio de Embarque y Desembarque de pasajeros a través de Puentes de Embarque (Mangas), cuando éste sea prestado.
- o Los cobros por Cargo de Acceso a Oficinas Operativas que corresponden a las líneas Aereas.

Cualquier otro servicio nuevo, derivado de la explotación de la Infraestructura Aeroportuaria, que se encuentre establecido en el RETA y REMA.

2.3 Determinación del Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)

El CONCEDENTE se compromete a reconocer un Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados por movimiento de pasajeros y carga, en exceso al crecimiento vegetativo de éstos. El concepto es que si los Ingresos Regulados por movimiento de pasajeros y carga del trimestre t es superior al Ingreso Regulado por movimiento de pasajeros y carga Base Ajustado correspondiente al mismo trimestre, el CONCESIONARIO será premiado con un porcentaje de este excedente.

El monto del Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (*IGI*) se establecerá en cada trimestre de la siguiente manera:

$$IGI_t = f_2(IRPM_t - IBAPM_t)$$

(17.3)

Donde:

IGI_t Monto del Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados del trimestre t en Dólares. En ningún caso el IGI podrá ser menor a 0.

f₂ Factor de Incentivo a la generación de ingresos regulados por encima del crecimiento vegetativo que se fija en 60%.

IRPM_t Promedio móvil de los Ingresos Regulados por el movimiento de pasajeros y carga (en Dólares) de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO, considerando los cuatro (4) trimestres anteriores al trimestre t (t-1, t-2, t-3, t-4).

IBAPM_t Promedio móvil del ingreso regulado base ajustado por el movimiento de pasajeros y carga (en Dólares) para la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO, considerando los cuatro (4) trimestres anteriores al trimestre t (t-1, t-2, t-3,t-4).

A fin de calcular el *IBAPM_t* correspondiente al trimestre t se deberá proceder de la siguiente manera: (i) se calculará el Ingreso Regulado Base Ajustado (IBA cuyo procedimiento de cálculo está definido en el punto 2.3.1) para los trimestres t-1, t-2, t-3 y t-4 (ii) se determinará el promedio aritmético simple de estos cuatro (4) valores, y (iii) se considerará este promedio como el valor correspondiente al *IBAPM_t*.

A partir del quinto trimestre de la concesión, el cálculo del *IBAPM_t* se resume en la siguiente fórmula:

$$IBAPM_t = \frac{1}{4} \sum_{j=0}^3 IBA_{t-j}$$

(17.4a)

Para el cálculo del *IRPM_t* se deberá proceder de la siguiente manera: (i) se calculará el Ingreso Regulado por concepto de movimiento de pasajeros y carga para los trimestres t-1, t-2 t-3 y t-4, (ii) se determinará el promedio aritmético simple de estos cuatro (4) valores, y (iii) se considerará este promedio como el valor correspondiente al *IRPM_t*.

A partir del quinto trimestre de la concesión, el cálculo del *IRPM_t* se resume en la siguiente fórmula:

$$IRPM_t = \frac{1}{4} \sum_{j=0}^3 (IRP_{t-j} + IRC_{t-j})$$

(17.4b)

Donde:

- IRP_t Ingreso Regulado por concepto de TUUA en el trimestre t.
 IRC_t Ingreso Regulado por concepto de tarifa por movimiento de carga en el trimestre t.

Para los primeros cuatro trimestres de la concesión se considerarán únicamente los trimestres efectivamente transcurridos en la determinación del promedio móvil de los ingresos regulados por concepto de movimiento de pasajeros y carga.

En el caso que el $IBAPM_t$ sea mayor que el $IRPM_t$, se considerará que el IGI sea cero. En estos casos, el CONCESIONARIO deberá presentar un informe a OSITRAN explicando las razones que causaron esta situación, dentro de los 15 Días siguientes, de finalizado el trimestre.

2.3.1 Ingreso Regulado Base Ajustado

El Ingreso Regulado Base Inicial (IBA_o) que es igual al promedio aritmético simple de los Ingresos Regulados trimestrales por concepto de movimiento de pasajeros y carga en Dólares que se obtuvieron en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento durante el año 2004. De acuerdo con la información proporcionada por CORPAC este importe asciende a US\$ 1'352,721.00.

El Ingreso Regulado Base Inicial en Dólares es reajustado al trimestre t de cálculo del Cofinanciamiento tomando en consideración el incremento en tarifas y el crecimiento vegetativo en el número de pasajeros mediante la siguiente fórmula:

$$IBA_t = IBA_o \frac{T_t}{T_o} \left(1 + \left(\frac{PBI_{t-1}}{PBI_o} - 1 \right) * f_3 \right)$$

(17.5)

Donde:

- IBA_t Ingreso Regulado Base Ajustado para el trimestre t en Dólares, para la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento de la Concesión durante el año 2004.

- IBA*₀ Ingreso Regulado Base Inicial correspondiente al monto promedio de los Ingresos Regulados trimestrales por concepto de movimiento de pasajeros y de carga en Dólares que se obtuvieron en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento, en esta concesión durante el año 2004.
- T*_t Tarifa promedio ponderada por WLU para la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento del trimestre t en Dólares.
- T*₀ Tarifa promedio ponderada por WLU para de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento en el año 2004 en Dólares que asciende a US\$1.43
- PBI*_{t-1} Ultimo valor disponible del Producto Bruto Interno (PBI) desestacionalizado anterior al trimestre t. Se considerará como fuente al Banco Central de Reserva del Perú.
- PBI*₀ Producto Bruto Interno (PBI) trimestral promedio en el año 2004.
- f*₃ Factor que relaciona el crecimiento en el PBI con la variación en el número de pasajeros nacionales y se fija en 0.682. Este factor será revisado cada cinco (5) años por el CONCEDENTE, con opinión de OSITRAN.

La Tarifa promedio ponderada por WLU en Dólares en el trimestre t se estima mediante la siguiente formula:

$$T_t = \frac{IR_t}{WLU_t}$$

(17.6)

Donde:

- T*_t Tarifa promedio ponderada por WLU al cierre del trimestre t en Dólares.
- IR*_t Ingresos Regulados por concepto de movimiento de pasajeros y de carga de la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento en la Concesión en los trimestres t-1, t-2 ,t-3 y t-4 en Dólares.
- WLU*_t Total de WLU movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento en la concesión en los trimestres t-1, t-2 , t-3 y t-4.

La Tarifa promedio ponderada en Dólares por WLU para el trimestre base que se estima mediante la siguiente fórmula, y se mantiene constante durante el período de la concesión:

$$T_o = \frac{IR_o}{WLU_o}$$

(17.7)

Donde:

- T_o Tarifa promedio ponderada por WLU entre el 01.Ene.2004 y 31.Dic.2004 en Dólares que asciende a US\$1.43
- IR_o Ingresos Regulados trimestrales promedio por concepto de movimiento de pasajeros y de carga en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento para la concesión entre el 01.Ene.2004 y 31.Dic.2004 en Dólares.
- WLU_o Total de WLU trimestrales promedio movilizados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento para la concesión entre el 01.Ene.2004 y el 31.Dic.2004.

2.4 Determinación de la Retribución al Estado por los Ingresos no Regulados (RE)

El CONCESIONARIO pagará una Retribución al Estado (RE) en cada trimestre t por concepto de los ingresos no regulados que se determinará de la siguiente forma:

Si el Ingreso no Regulado del trimestre t (INR_t) es mayor que el Ingreso no Regulado Base (INRB), la Retribución al Estado Peruano se determinará según la siguiente fórmula:

$$RE_t = (INR_t - INRB) * (1 - \%Tx) * (1 - \%P) * f_6 - FPC_{t-1}$$

(17.8a)

Si el Ingreso no Regulado del trimestre t (INR_t) es menor o igual a Ingreso no Regulado Base (INRB) la retribución al Estado Peruano se determinará según la siguiente fórmula:

$$RE_t = -FPC_{t-1}$$

(17.8b)

Donde:

- RE_t Es el monto de la Retribución al Estado de trimestre t por concepto de Ingresos no Regulados en Dólares.
- INR_t Ingresos No Regulados en Dólares correspondientes al trimestre t cuyo importe excederá a los Ingresos no Regulados Base incluyendo alquileres de infraestructura y de tierra, en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento durante la concesión. En este importe se incluyen los ingresos del Concesionario por concepto de inversiones en infraestructura que generen ingresos no regulados.
- $INRB$ Ingreso No Regulado Base trimestral que equivale al promedio de los Ingresos no Regulados en la totalidad de aeropuertos tomados en posesión por el CONCESIONARIO en la fecha de cálculo del Cofinanciamiento durante los 4 trimestres del año 2004, ajustados por la variación del Índice de Precios al Consumidor de los Estados Unidos de vigente a la fecha del cálculo.
- $\%Tx$ Tasa impositiva a ser pagada por el CONCESIONARIO. A la fecha de suscripción del Contrato de Concesión equivale a 30%.
- $\%P$ Tasa pagada por el CONCESIONARIO por concepto de Participación a Trabajadores. A la fecha de suscripción del Contrato de Concesión esta tasa equivale a 5%.
- f_6 Factor de contribución al Estado Peruano por los ingresos no regulados en exceso del ingreso no regulado base, que se fija en 15%. En caso, que el CONCESIONARIO decida invertir en nueva infraestructura para la generación de ingresos no regulados, y la rentabilidad del negocio que genere ingresos de este tipo sea menor que el factor de contribución, éste podrá ser reducido a propuesta del CONCESIONARIO, debidamente sustentada, y con la aceptación del CONCEDENTE, previa opinión de OSITRAN.
- FPC_t Importe total de Facturas por Cobrar a las Fuerzas Armadas, vencidas en los últimos 180 Días Calendario, al inicio del trimestre t.
- El CONCESIONARIO, procederá a la emisión de una nota de crédito a las Fuerzas Armadas por el monto pendiente de cobro, sin considerar intereses moratorios.

2.5 Determinación del Pago por Obras (PAO)

El CONCEDENTE se compromete a pagar en cuotas trimestrales al CONCESIONARIO por las inversiones que éste realice en las Obras, equipamiento y Actividades de Mantenimiento Periódico durante el Período Inicial y el Período Remanente. Tanto en el Período Inicial como en el

Periodo Remanente, es responsabilidad del CONCESIONARIO convocar las necesarias licitaciones a fin de seleccionar al constructor que ejecute las Obras o al proveedor de los equipos. OSITRAN verificará el procedimiento seguido por el CONCESIONARIO para la adjudicación de las Obras de tal manera que se cumpla con los requerimientos establecidos en el Anexo 27 del presente contrato.

En caso el CONCESIONARIO no cumpla con el procedimiento establecido en el Anexo 27, OSITRAN y el CONCEDENTE aplicarán las penalidades, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 8 del presente contrato.

Las obras que realice el CONCESIONARIO, sea en el Periodo Inicial o en el Periodo Remanente le darán el Derecho de cobro del PAO según lo que se detalla en este numeral.

Los rubros a ser incluidos en el PAO han sido precisados en las Circulares 025, 030 y 033 de fechas 17 de agosto, 30 de noviembre del 2005 y 12 de enero del 2006 respectivamente.

Existen dos modalidades de pago que el CONCEDENTE tiene la facultad de elegir para el pago de las Obras, equipamiento y Actividades de Mantenimiento Periódico que realice el CONCESIONARIO (PAO). La elección de una de estas modalidades de pago podrá determinar que se realicen los ajustes correspondientes al pago del Cofinanciamiento establecidos según la fórmula 17.1 y 17.2 y/o en otras fórmulas involucradas al pago del mismo.

Las modalidades de pago del CONCEDENTE son las siguientes:

Pago a través de Certificados de Aceptación de Obra (CAO):

Constituye la primera forma que tendrá el CONCEDENTE para el pago del PAO. Los CAO serán entregados por el CONCEDENTE al CONCESIONARIO por cada Hito que el CONCESIONARIO haya concluido.

Cada Hito dará derecho a cuotas trimestrales durante el periodo de 10 años. El valor nominal de los CAO corresponderá a las inversiones realizadas en cada Hito.

El procedimiento para la emisión del CAO, se encuentra especificado en el Anexo 18 y los detalles de éste serán comunicados oportunamente una vez aprobados por las entidades del Estado competentes.

En caso que el CONCEDENTE decida utilizar esta modalidad de pago, se deberán realizar los ajustes a la fórmula del Cofinanciamiento.

Pagos diferidos con los Fondos del Fideicomiso

Mediante esta forma de pago, el CONCEDENTE pagará al CONCESIONARIO, las cuotas trimestrales del PAO que se generen de acuerdo lo que se establecerá en los numerales 2.5.1 y 2.5.2.

A fin de determinar el PAO total a pagar se procederá a sumar los PAO correspondientes a las inversiones del Periodo Inicial e Inversiones del Periodo Remanente.

El CONCESIONARIO está facultado a considerar hasta un 5% de valor de la Obra por concepto de supervisión de la misma y cuyo importe será incluido en la determinación del PAO.

La tasa efectiva que se utilice para el cálculo del PAO será equivalente a 3% más la menor tasa que resulte entre el Costo Efectivo de la Deuda del CONCESIONARIO, y el Costo de Endeudamiento Máximo. Esta tasa será pagada por el CONCEDENTE siempre y cuando el CONCESIONARIO cumpla con la entrega de las Obras acorde con los lineamientos establecidos en los expedientes técnicos y con los Requisitos Técnicos Mínimos descritos en el Anexo 8 del presente Contrato.

De igual manera el CONCESIONARIO podrá obtener financiamiento a un costo de deuda variable o fija y a su vez éstas no podrán ser mayores al Costo del Endeudamiento Máximo. Si el costo de la deuda (sea a tasa variable o fija) contraída por el CONCESIONARIO es mayor al Costo de Endeudamiento Máximo éste deberá ser aprobado por el CONCEDENTE, con previa opinión técnica del Ministerio de Economía y Finanzas, quien evaluará la propuesta tomando en cuenta los costos efectivos de deuda que el mercado ofrezca a ese momento.

El Costo de Endeudamiento Máximo se determinará de las siguientes maneras dependiendo del tipo de financiamiento que obtenga el CONCESIONARIO:

El Costo efectivo máximo a Tasa Fija, en Dólares: Se establece como sigue:

$$\text{Costo.de.endeudamiento.máximo} = R_f + \text{EMBI}(+) + 2.5\%$$

Donde:

Rf: Promedio del rendimiento de los Bonos del Tesoro Americano, con madurez de 10 y 30 años, publicado por BLOOMBERG (página BTMM), al cierre del día hábil anterior a la fecha del endeudamiento que el CONCESIONARIO contraerá.

EMBI+: Diferencial del rendimiento de los bonos Globales de Perú y de los Bonos del Tesoro Americano de madurez de 10 y 30 años., elaborado por J.P. Morgan (página JPMEM3 de Bloomberg).

Ambos datos serán determinados por la Dirección Nacional del Endeudamiento Público del Ministerio de Economía y Finanzas.

El Costo efectivo máximo equivalente a Tasa Variable, en Dólares: Para hallar la tasa variable máxima equivalente al costo de endeudamiento

máximo se calculará el SWAP correspondiente al costo efectivo máximo a tasa fija que será determinado por la Dirección Nacional del Endeudamiento Público del Ministerio de Economía y Finanzas.

El Costo Efectivo Máximo a Tasa Fija en Nuevos Soles: Para hallar este costo se utilizará la siguiente fórmula:

$$\text{Costo.máximo.de.endeudamiento} = R_s + 2.5\%$$

Rs: Rendimiento del Bono Soberano de la República del Perú en soles a tasa fija con similar vida media al endeudamiento que contraerá el CONCESIONARIO al cierre del día hábil anterior a la fecha del endeudamiento que el CONCESIONARIO contraerá, que será determinado por la Dirección Nacional del Endeudamiento Público del Ministerio de Economía y Finanzas.

Costo Efectivo Máximo a Tasa VAC en Nuevos Soles: Para hallar este costo se utilizará la siguiente fórmula:

$$\text{Costo.máximo.de.endeudamiento} = R_{vac} + 2.5\%$$

Rvac: Rendimiento del bono VAC con similar vida media al endeudamiento que contraerá el CONCESIONARIO, al cierre del día hábil anterior a la fecha del endeudamiento que el CONCESIONARIO contraerá, que será determinado por la Dirección Nacional del Endeudamiento Público del Ministerio de Economía y Finanzas.

2.5.1 Inversiones en el Período Inicial

Las inversiones en Obras, equipamiento y Actividades de Mantenimiento Periódico incluidas en el Período Inicial se encuentran divididas en tres grupos:

- Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo.
- Obras equipamiento.
- Actividades de Mantenimiento Periódico.

De los tres grupos, los que se pagan mediante PAO son:

a. Obras y equipamiento

El detalle de las Obras y equipamiento correspondientes al Período Inicial se encuentra precisado en la Cláusula 8 de este contrato. Para

la realización de estas obras, los 36 meses (12 trimestres) que comprenden el Período Inicial comenzarán a computarse a partir del día en que el CONCESIONARIO logre la Estructuración Financiera para la ejecución de estas Obras.

b. Actividades de Mantenimiento Periódico

Son las Actividades de Mantenimiento Periódico de terminal y la infraestructura del “lado aire” definido en la Cláusula 1 del presente Contrato, correspondientes a los años dos (2) y tres (3). El detalle de estas labores se especifica en la cláusula 6 del Contrato.

Para la realización de estas actividades, el periodo comenzará a computarse a partir del día en que el CONCESIONARIO logre la Estructuración Financiera para la ejecución de estas Obras, equipamiento y Actividades de Mantenimiento Periódico.

El detalle de las inversiones correspondientes al Periodo Inicial se encuentra en el Anexo 25 del presente Contrato.

A fin de determinar el importe a ser pagado por el CONCEDENTE por las inversiones efectuadas se utilizará la siguiente fórmula:

$$ITA = \sum_{t=1}^3 INV_t (1 + fa_0)^{3-t}$$

(17.9)

Donde:

ITA Valor de la inversión total en Obras, equipamiento y Actividades de Mantenimiento Periódico del Período Inicial, ajustada al final del Periodo Inicial.

INV_t Inversión en Obras, equipamiento y actividades de mantenimiento periódico efectuadas durante el año t del Período Inicial.

fa₀ Factor de ajuste para reconocer el costo del dinero en el tiempo. La tasa efectiva anual para efectuar este cálculo se fija en 3% por encima del Costo Efectivo de la Deuda del CONCESIONARIO, o 3% por encima del Costo de Endeudamiento Máximo, el que resulte menor durante el periodo t.

Por lo tanto,

$$fa_0 = \text{Costo.de.la.deuda.en.el.año.t} + 3\%$$

En caso de producirse la terminación del Contrato por incumplimiento del CONCESIONARIO, éste factor de ajuste se calculará sin tomar en cuenta el 3% adicional por encima

del Costo Efectivo de la Deuda del CONCESIONARIO o del Costo de Endeudamiento Máximo, el que resulte menor durante el período t.

Para el pago de estas Obras de seguridad y Actividades de Mantenimiento Periódico del Período Inicial, el CONCEDENTE se compromete a pagarlas en un plazo de 40 trimestres.

El derecho de cobro por las Obras, equipamiento y Actividades de Mantenimiento se generará a partir del tercer mes de finalizado el Periodo Inicial o al tercer mes posterior a la recepción de las Obras por parte del CONCEDENTE correspondientes a este Periodo, siempre y cuando hayan transcurrido al menos 36 meses desde la firma del Contrato del Concesión. El importe trimestral que el CONCEDENTE pagará, equivalente a un PAO se realizará en el momento en que se efectúe el pago de Cofinanciamiento, en caso que el trimestre correspondiente al pago de las Inversiones de Periodo Inicial no coincidiera con la fecha de pago del Cofinanciamiento, el pago se realizará junto con el siguiente pago del Cofinanciamiento más cercano.

Para determinar el importe trimestral a pagar por estas obras se aplicará la siguiente fórmula:

$$IPI = ITA * fa_2$$

(17.10)

Donde:

- IPI* Importe trimestral a pagar por las inversiones en Obras de seguridad y Actividades de Mantenimiento Periódico en el Período Inicial.
- ITA* Valor de la inversión total en Obras, equipamiento y Actividades de Mantenimiento Periódico del Período Inicial, ajustada al final del Periodo Inicial. (ver punto 2.5.1 a y b).
- fa₂* Factor de conversión a cuotas trimestrales, correspondiente a 40 trimestres. La tasa de interés anual para efectuar este cálculo será equivalente a 3% más la menor tasa que resulte entre el Costo Efectivo de la Deuda del CONCESIONARIO y el Costo de Endeudamiento Máximo. Para el cálculo de *fa₂* se considerará la siguiente fórmula:

$$fa_2 = \frac{i * (1+i)^{40}}{(1+i)^{40} - 1} \quad \text{donde} \quad i = (1 + \text{Costo.de.la.deuda} + 3\%)^{90/360} - 1$$

En caso de producirse la terminación del Contrato por incumplimiento del CONCESIONARIO, éste factor de conversión se calculará sin tomar en cuenta el 3% adicional por encima del Costo Efectivo de la Deuda del

CONCESIONARIO o del Costo de Endeudamiento Máximo, el que resulte menor.

En caso que el CONCESIONARIO obtenga diferentes fuentes de financiamiento con terceros, el costo efectivo de la deuda que se considerará será la equivalente al promedio ponderado de las tasas de interés efectivas de cada deuda de largo plazo asumidas por el CONCESIONARIO como consecuencia de las inversiones efectuadas en la Concesión. La ponderación será determinada tomando en cuenta los montos de los contratos de financiamiento involucrados en la ejecución de las Obras.

2.5.2 Inversiones en el Período Remanente

Las Inversiones en el Período Remanente corresponden a las Obras, equipamiento y Actividades de Mantenimiento Periódico y serán aquellas que se ejecuten desde que finalice el Período Inicial y obtenida la Estructuración Financiera hasta el final de la Concesión. El detalle de tales inversiones serán definidas dentro de los Planes Maestros, Planes de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periódico preparados por el CONCESIONARIO y aprobados por el CONCEDENTE con opinión del OSITRAN.

Estas Inversiones serán revisadas cada cinco (5) años por el CONCESIONARIO y sometidas a la aprobación del CONCEDENTE con la opinión del OSITRAN. Al momento de la aprobación, el CONCEDENTE analizará la disponibilidad de los fondos necesarios para el pago de las Inversiones de este Periodo. De no contar con la disponibilidad de fondos para la realización de las Inversiones que plantee el CONCESIONARIO, este último quedará liberado de la realización de estas Inversiones.

Para liquidar las Obras del Período Remanente se considerarán las inversiones realizadas durante cada año y que además correspondan a dicho Periodo.

En tal sentido el CONCEDENTE, previa conformidad del OSITRAN, se compromete a pagar al CONCESIONARIO el 30% de la inversión al contado (detallado en el numeral 2.6.2 de éste anexo) y el 70% restante de la inversión, efectuada en el año j del Período Remanente, en 40 cuotas trimestres.

La fórmula que se utilizará para determinar el importe trimestral a pagar por el 70% de las inversiones en obras en el año j será equivalente a:

$$IPR_j = 0.7 * ITRA_j * fa_2$$

(17.11)

Donde:

IPR_j Importe trimestral a pagar durante 40 trimestres por las inversiones efectuadas en el año j del Período Remanente.

- $ITRA_j$ Valor de la inversión efectuada en el año j de la concesión en el Período Remanente.
- fa_2 Factor de conversión a cuotas trimestrales correspondiente a 40 trimestres. La tasa efectiva anual será equivalente a 3% más la menor tasa que resulte entre el Costo Efectivo de la Deuda del CONCESIONARIO y el Costo de Endeudamiento Máximo. Para el cálculo de fa_2 se considerará la siguiente fórmula:

$$fa_2 = \frac{i * (1+i)^{40}}{(1+i)^{40} - 1} \quad \text{Donde} \quad i = (1 + \text{Costo.de.la.deuda} + 3\%)^{90/360} - 1$$

En caso de producirse la terminación del Contrato por incumplimiento del CONCESIONARIO, éste factor de conversión se calculará sin tomar en cuenta el 3% adicional por encima del Costo Efectivo de la Deuda del CONCESIONARIO o del Costo de Endeudamiento Máximo, el que resulte menor.

En el caso que el CONCESIONARIO obtenga diferentes fuentes de financiamiento con terceros, el Costo Efectivo de la Deuda que se considerará será la equivalente al promedio ponderado de las tasas de interés efectivas de cada deuda de largo plazo asumidas por el CONCESIONARIO como consecuencia de las inversiones efectuadas en la Concesión. La ponderación será determinada tomando en cuenta los montos de los contratos de financiamiento involucrados en la ejecución de las Obras.

El derecho de cobro por estas obras se generará a partir del tercer mes de finalizado el año j o al tercer mes de la recepción de las Obras por parte del CONCEDENTE, correspondientes a este Periodo, siempre que hayan transcurrido al menos 12 meses desde el inicio del año j dentro del Periodo Remanente. El importe trimestral que el CONCEDENTE pagará, se realizará en el momento que se efectúe el pago de Cofinanciamiento, en caso que el trimestre correspondiente al pago de las Inversiones del Periodo Remanente no coincidiera con la fecha de pago del Cofinanciamiento, el pago de estas inversiones se realizará junto con el siguiente pago del Cofinanciamiento más cercano.

2.6. Determinación de los Pagos al contado contra la presentación de Liquidaciones (Liq):

El CONCEDENTE efectuará pagos al contado contra la presentación de Liquidaciones efectuadas por el CONCESIONARIO en los siguientes casos:

2.6.1. Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo del Período Inicial

Estas obras se encuentran subdivididas en grupos descritos en la Cláusula 8 del presente contrato. Cada vez que se complete uno de los grupos de estas obras, el CONCESIONARIO presentará Liquidaciones al OSITRAN.

El compromiso del CONCEDENTE para el pago de las Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo del Período Inicial es contra la presentación de Liquidaciones por lo que se procederá de la siguiente manera:

- Al finalizar la ejecución de las Obras y Equipamiento Mínimo de un grupo, el CONCESIONARIO presentará una factura OSITRAN. En el momento de la presentación de la factura, el CONCESIONARIO deberá presentar una Carta Fianza correspondiente al 20% de la factura presentada, como garantía de la correcta liquidación final que aprobará el OSITRAN.
- OSITRAN tendrá un plazo de 05 Días para aprobar la factura. Dentro de este plazo el OSITRAN podrá rechazar la factura si ésta no cumple con los requerimientos legales vigentes ó si el total facturado no coincide con el total de las Liquidaciones aprobadas por OSITRAN.
- En caso la factura no sea rechazada, OSITRAN deberá instruir al Fiduciario del Fideicomiso para que se pague el importe incluido en la factura en un plazo no menor a cinco (5) Días antes de la ejecución de pago, descontando cualquier ajuste a Liquidaciones / facturas previas por Obras de Rápido Impacto y Equipamiento Mínimo en el Período Inicial.
- En caso la factura no sea rechazada y el OSITRAN no cumpla con instruir el pago dentro del plazo antes mencionado, el CONCEDENTE deberá reconocer al CONCESIONARIO un interés equivalente a una tasa anual igual a LIBOR más 4% que será aplicada a los días de retraso contados a partir del sexto día de presentada la factura por el Concesionario. En este caso, el CONCESIONARIO está facultado a detener la ejecución de las inversiones sin ningún tipo de penalidad.
- El Fiduciario desembolsará el importe a pagar en el momento en que se efectúe el pago de Cofinanciamiento. En caso que el periodo de pago correspondiente a estas Inversiones de Periodo Inicial no coincidiera con la fecha de pago del Cofinanciamiento, el pago se realizará junto con el siguiente pago del Cofinanciamiento más cercano.
- Una vez efectuado el pago, OSITRAN tendrá un plazo de 30 Días para presentar cualquier observación a la factura y/o Liquidaciones presentadas por el CONCESIONARIO. Vencido este plazo se asumirá que la liquidación presentada por el CONCESIONARIO es aceptada
- El CONCESIONARIO tendrá 7 Días para levantar las observaciones planteadas por el OSITRAN.
- Los ajustes a las facturas/Liquidaciones presentadas por el CONCESIONARIO y ya pagadas, se incluirán en el pago de la siguiente factura.

- La aprobación y el pago de la última factura/liquidación se efectuará con la aprobación previa de la misma por OSITRAN, luego de levantar las respectivas observaciones en caso las hubiera.
- Los fondos que se utilizarán para pagar estas facturas son los que se encuentran depositados en la Cuenta Garantía del Fideicomiso.
- Una vez efectuado el pago, el OSITRAN tendrá cinco (5) años para presentar cualquier observación a la factura/Liquidaciones presentadas por el CONCESIONARIO Vencido este plazo sin que OSITRAN haya iniciado un proceso de verificación posterior, dicha facultad no podrá ser ejercida por OSITRAN.

2.6.2. Pago del 30% de las Inversiones del Período Remanente

El CONCEDENTE, previa conformidad de OSITRAN, se compromete a pagar al CONCESIONARIO el 30% de la inversión anual efectuada dentro del Período Remanente, según la siguiente fórmula:

$$IPC_j = 0.3 * ITRA_j$$

(17.12)

Donde:

- IPC_j Importe a pagar al contado por las inversiones efectuadas en al año j del Período Remanente.
- $ITRA_j$ Valor de la inversión y adquisición efectuada en el año j de la concesión en el Período Remanente.

El importe a pagar se llevará a cabo en el momento en que se efectúe el pago del Cofinanciamiento.

2.6.3. Mantenimiento Correctivo

Las labores de Mantenimiento Correctivo serán realizadas con el objeto de corregir inmediatamente cualquier falla o imperfección imprevista en la Infraestructura Aeroportuaria que atente contra la seguridad operacional del Aeropuerto.

- Al momento de su ocurrencia el CONCESIONARIO presentará una factura a OSITRAN adjuntando el sustento de las fallas que justifiquen la realización del Mantenimiento Correctivo.
- OSITRAN tendrá un plazo de 20 Días para presentar cualquier observación a la factura y/o Liquidaciones presentadas por el CONCESIONARIO. Vencido este plazo se asumirá que la liquidación

presentada por el CONCESIONARIO es aceptada y se seguirá el procedimiento descrito en el sexto párrafo de este numeral.

- Si es que hubiera observaciones por parte de OSITRAN, el CONCESIONARIO tendrá 7 Días para levantar las observaciones planteadas.
- OSITRAN podrá rechazar la factura si esta no cumple con los requerimientos legales vigentes ó si el total facturado no coincide con el total de las Liquidaciones presentadas.
- Una vez aceptada la factura, OSITRAN tendrá un plazo de 5 Días para instruir al Fiduciario del Fideicomiso para que se pague el importe incluido en la factura.
- En caso la factura no sea rechazada y OSITRAN no cumpla con el plazo de 5 Días antes mencionado, el CONCEDENTE deberá reconocer al CONCESIONARIO un interés correspondiente igual a LIBOR más 4% que será aplicada a los días de retraso contados a partir del sexto día de aprobada la factura. En este caso, el CONCESIONARIO está facultado a detener la ejecución de las inversiones sin ningún tipo de penalidad.
- El Fiduciario desembolsará el importe a pagar en el momento en que se efectúe el pago de Cofinanciamiento.
- Los fondos que se utilizarán para pagar estas facturas son los que se encuentran depositados en la Cuenta Garantía del Fideicomiso.
- Una vez efectuado el pago, el OSITRAN tendrá cinco (5) años para presentar cualquier observación a la factura/Liquidaciones presentadas por el CONCESIONARIO Vencido este plazo sin que OSITRAN haya iniciado un proceso de verificación posterior, dicha facultad no podrá ser ejercida por OSITRAN.

El CONCEDENTE tiene la facultad de utilizar esta forma de pago al Contado para todas las Obras, equipamiento y Actividades de Mantenimiento Periódico correspondientes al Periodo Inicial y/o al Periodo Remanente.

En caso que el CONCEDENTE decida pagar las Obras, equipamiento y Actividades de Mantenimiento Periódico del Periodo Remanente bajo este mecanismo, se realizarán los ajustes correspondientes al pago del Cofinanciamiento establecidos según la fórmula 17.1 y 17.2 y/o en otras fórmulas involucradas al pago del mismo

3. PROCEDIMIENTO DEL PAGO DEL COFINANCIAMIENTO

La principal fuente de recursos para el pago de todas las obligaciones involucradas en este Contrato es la retribución que recibe el Estado Peruano por la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por parte de Lima Airport Partners (LAP). A fin de gestionar estos recursos el CONCEDENTE ha establecido un Fideicomiso, que tiene como fiduciario a la CORPORACIÓN FINANCIERA DE DESARROLLO (COFIDE). En el caso, que la asignación de los recursos provenientes de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez por parte de Lima Airport Partners (LAP) no se concrete, el

CONCEDENTE será el responsable de buscar los fondos necesarios para alimentar este Fideicomiso.

El pago del Cofinanciamiento definido en el Punto 2 de este Anexo se ejecutará trimestralmente según el siguiente procedimiento:

- a. Los trimestres considerados para el pago del Cofinanciamiento serán aquellos contados a partir de la Fecha de Cierre del Contrato de Concesión.
- b. Los 5 primeros Días de cada mes, el CONCESIONARIO deberá entregar al OSITRAN información correspondiente a:
 - Ingresos Regulados (IR)
 - Ingresos no Regulados (INR)
 - Retribución al Estado (RE)
 - Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI)

Este procedimiento se realizará con la finalidad de agilizar la verificación y aprobación en la información al final del trimestre t por parte del OSITRAN.

- c. El OSITRAN tendrá 15 días calendario para presentar cualquier observación a esta información. Vencido este plazo, y de no mediar respuesta del OSITRAN se dará por aprobada la información presentada por el CONCESIONARIO.
- d. El CONCESIONARIO tendrá un plazo de 15 días calendario para levantar las observaciones planteadas por el OSITRAN. De esta manera se tendría la información validada correspondiente al mes, información que se incluiría para formar parte del trimestre t y el respectivo pago del Cofinanciamiento.
- e. Al final de cualquier trimestre t el CONCESIONARIO deberá entregar al OSITRAN una factura que incluya la información que se encuentra detallada en la fórmula (17.1 ó 17.2).

Información correspondiente al trimestre t:

- Ingreso Regular (IR),
 - Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO),
 - Ingreso no Regular Base (INRB).
 - Incentivo a la Generación de Ingresos Regulados (IGI),
 - Retribución al Estado (RE)
 - Pago por Obras (PAO)
 - Pago de Obras contra la presentación de Liquidaciones al Contado (Liq)
- f. OSITRAN tendrá un plazo de 10 Días (contados a partir de la fecha de entrega de la factura por el CONCESIONARIO) para instruir al Fiduciario

para que se pague el importe incluido en la factura contra los recursos existentes en la Cuenta Recaudadora del Fideicomiso.

- g. Dentro de este plazo el OSITRAN podrá rechazar la factura si ésta no cumple con los requerimientos legales vigentes o si el detalle de lo facturado para el trimestre t no coincide con los importes aprobados.
- h. En caso la factura no sea rechazada y OSITRAN no cumpla con el plazo de 10 Días antes mencionado, éste deberá reconocer al CONCESIONARIO un interés equivalente a LIBOR más 4% que será aplicada a los días de retraso contados a partir del día Once (11) de presentada la factura por el Concesionario. En este caso, el CONCESIONARIO está facultado a detener la ejecución de las inversiones sin ningún tipo de penalidad.
- i. Los ajustes a las facturas presentadas por el CONCESIONARIO y ya pagadas, se incluirán en el pago de la siguiente factura.
- j. El Fiduciario tendrá un plazo de cinco (5) Días para ejecutar el pago solicitado por OSITRAN contra los fondos disponibles en la Cuenta Recaudadora.
- k. En caso que el saldo acumulado, existente en la Cuenta Recaudadora, indicada en el Punto (j) no sea suficiente para completar el pago del Cofinanciamiento, el CONCEDENTE se compromete a buscar los fondos necesarios para alimentar el Fideicomiso.
- l. En el caso que el CONCEDENTE no encuentre los fondos necesarios para alimentar el fideicomiso, éste se compromete a efectuar el pago al contado en efectivo a través de la cuenta de Reserva. Si el CONCEDENTE incurre en atrasos en el pago correspondiente reconocerá al CONCESIONARIO un interés equivalente a LIBOR más 4% que será aplicada a los días de retraso contados a partir del día siguiente de vencido el plazo para el pago del Cofinanciamiento.
- m. Cada cinco (5) años, el CONCEDENTE, por iniciativa propia o a sugerencia del CONCESIONARIO, podrá reajustar los aportes al Fideicomiso, provenientes de la retribución de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, de acuerdo con el Plan Maestro, Plan de Equipamiento y Programa de Mantenimiento Periódico propuesto por el CONCESIONARIO y aceptado por el CONCEDENTE. El reajuste se realizará con el fin de adecuarse a las necesidades de inversión que se requiera a ese momento. En todo caso, el CONCEDENTE, en ningún momento, podrá reducir el importe de la transferencia a efectuar.

4. INVERSIONES EN REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA DEL “LADO AIRE”.

El CONCESIONARIO es responsable de llevar adelante las Rehabilitaciones y Mejoramiento en la infraestructura del “Lado Aire” (en adelante “rehabilitaciones”) lo que incluye:

Elaborar un Cronograma de Ejecución de Obras

Desarrollar y/o encargar el desarrollo de los estudios técnicos correspondientes.

Licitación de la contratación de las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, incluyendo los equipamientos (de ser necesario) de acuerdo con el procedimiento detallado en el Anexo 27.

Supervisar las labores de construcción relacionadas con las rehabilitaciones y Mejoramiento.

Presentar las Liquidaciones de avance y Liquidación final por las rehabilitaciones.

Las inversiones en Rehabilitaciones y Mejoramiento incluidas en el Plan de Rehabilitaciones y Mejoramiento antes referido serán revisadas cada cinco (5) años por el CONCESIONARIO y sometidas a la aprobación al CONCEDENTE con la opinión del OSITRAN. Al momento de la aprobación, el CONCEDENTE analizará la disponibilidad de los fondos necesarios para el pago de las Inversiones correspondiente a estas Obras de Rehabilitación y Mejoramiento. De no contar con la disponibilidad de fondos para la realización de Obras de Rehabilitación y Mejoramiento que plantee el CONCESIONARIO, este último quedará liberado de la realización de estas Inversiones.

OSITRAN nombrará a la empresa que tendrá a su cargo la supervisión de las Obras correspondientes.

Al momento de realizar las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, el CONCESIONARIO presentará Liquidaciones de Obra correspondientes. Cada Liquidación correspondiente a las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento que se realice, deberá ser entregada por el CONCESIONARIO al OSITRAN dentro del plazo de 15 Días de finalizado el bimestre para su revisión y aprobación. El OSITRAN tendrá 15 días calendario para presentar cualquier observación a la liquidación presentada por el CONCESIONARIO. Vencido este plazo se asumirá que la liquidación presentada por el CONCESIONARIO es conforme. El CONCESIONARIO tendrá 7 días calendario para levantar las observaciones planteadas por el OSITRAN y/o ajustar la liquidación. Vencidos estos plazos, el CONCESIONARIO deberá presentar la factura correspondiente a OSITRAN.

La factura antes mencionada podrá ser cancelada en efectivo a través del Fideicomiso establecido, o a través de un Certificado de Aceptación de Obras (CAO), cuyas características son explicadas en el Anexo N° 18 del presente contrato. En cualquiera de los casos, OSITRAN tendrá diez (10) días calendario para instruir al Fideicomiso el pago de la factura o emitir el CAO correspondiente.

En caso el CONCEDENTE decidiera pagar a través de CAO, éste se compromete a que éstos aseguren al CONCESIONARIO el cumplimiento del pago del importe total requerido por la Obras de Rehabilitación y Mejoramiento.

En el caso que no pueda implementarse esta forma de pago para las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento; y no se cuente con los recursos para el pago en efectivo, el CONCESIONARIO quedará liberado de la realización de estas Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, hasta que el CONCEDENTE le informe que obtuvo los recursos necesarios para la ejecución de las mismas.

5. Reajuste del PAMO

El PAMO se ajustará al inicio de cada año calendario sobre la base de la siguiente fórmula:

$$PAMO_x = 0.5.PAMO \frac{IPC_t}{IPC_{t-1}} + 0.50.PAMO \frac{CPI_t}{CPI_{t-1}}$$

(17.13)

Donde:

PAMO_x Pago mínimo ajustado, garantizado en Dólares por la operación y mantenimiento de los aeropuertos incluidos en la concesión.

IPC Índice de Precios al Consumidor Nacional al último día del año anterior publicado por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI).

CPI Índice de Precios al Consumidor (Consumer Price Index) de los Estados Unidos al último día del año anterior disponible al momento del cálculo.

x Año en que se realiza el ajuste.

6. GARANTÍAS ADICIONALES

A requerimiento escrito del CONCESIONARIO al CONCEDENTE, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Economía y Finanzas se compromete a contratar, a costo del CONCESIONARIO, una garantía de riesgo parcial de una entidad Multilateral de crédito hasta por US\$ 13'000,000.00, (Trece millones y 00/100 Dólares) de acuerdo a lo dispuesto en la Cláusula 8 de este Contrato.

La garantía de riesgo parcial se aplicará cuando el CONCEDENTE elija la segunda forma de pago del PAO (Pagos diferidos con el Fondo del Fideicomiso) descrito en el punto 2.5 del presente anexo y cuando el CONCESIONARIO no haya logrado la obtención de la Estructuración Financiera con la garantía de los fondos del Fideicomiso establecido para los fines de este Contrato.

El costo asumido por el CONCESIONARIO para la contratación de la garantía de riesgo parcial estará incluido en la tasa del 3% adicional al Costo de la Deuda asumida por el CONCESIONARIO. Este costo será determinado según las tasas de interés utilizadas por la entidad multilateral que se contratará para los fines especificados anteriormente.

7. PROCEDIMIENTO DE AJUSTE DEL PAMO PARA LA INCLUSIÓN / EXCLUSIÓN DE AEROPUERTOS EN LA CONCESIÓN

De acuerdo con lo indicado en la Cláusula 5 del presente contrato puede ocurrir que incluyan (o excluyan) Aeropuertos en la Concesión.

Para el caso de incluir alguno de los Aeropuertos detallados en la cláusula 5.9, el reajuste del PAMO será como sigue:

$$p = \frac{PAMO.máximo.por.9.aeropuertos}{PAMO.ofertado.de.9.aeropuertos}$$

(17.14a)

luego:

$$CPAMO = \frac{\frac{(CF + CV)}{WLU_x} * WLU_z}{p}$$

(17.14b)

Donde:

<i>CPAMO</i>	Es el importe del PAMO por el aeropuerto a ser incluido.
<i>p</i> :	Es el factor resultante de dividir el PAMO máximo para los 9 aeropuertos, entre el PAMO ofertado por el CONCESIONARIO.
<i>CF</i>	Es el importe correspondiente a la suma de los costos fijos, sin considerar los costos de Oficina Central, establecidos para el Aeropuerto en el año base, que para este caso se considera el año 2004 (Piura o Chiclayo o Pisco). El importe correspondiente, para cada uno de los aeropuertos mencionados anteriormente, será determinado por el CONCEDENTE y será dado a conocer mediante Circular.
<i>CV</i>	Es el importe correspondiente a la suma de los costos variables, sin considerar los costos de Oficina Central, establecidos para el Aeropuerto en el año base, que para este caso se considera el año 2004 (Piura o Chiclayo o Pisco). El importe y esquema correspondiente, para cada uno de los aeropuertos mencionados anteriormente, será determinado por el CONCEDENTE y será dado a conocer mediante Circular.
<i>WLU_x</i>	Corresponde a los WLU's movidos por el aeropuerto en el año base, que para este caso se considera el año 2004.
<i>WLU_z</i>	Corresponde a los WLU's determinados al momento de su inclusión

En caso que el CONCESIONARIO no esté de acuerdo con los importes de CF y CV determinados por el CONCEDENTE, tendrá la potestad de calcular y determinar los importes para CF y CV de acuerdo a los costos de Operación y Mantenimiento para el Aeropuerto a ser incluido.

El importe por CF y CV obtenido por el CONCESIONARIO, deberá ser aprobado por el OSITRAN previa revisión. Si el OSITRAN llegara a obtener importes de CF y CV diferentes al del CONCESIONARIO, este último está en la potestad de aceptarlos o no.

En caso que el CONCESIONARIO no esté de acuerdo con el OSITRAN sobre los importes de CF y CV obtenidos por el OSITRAN, este seguirá los procedimientos descritos en la décimo sexta cláusula del presente Contrato de Concesión.

En el caso de exclusión de aeropuertos, ello determinará la necesidad de revisar el Pago por Mantenimiento y Operación (PAMO), que el CONCESIONARIO precisó en su propuesta económica (punto 2.1 de este Anexo) de acuerdo con el siguiente procedimiento:

- o El ajuste del PAMO se ejecutará sobre la base de los costos de operación y mantenimiento por cada aeropuerto a ser excluido. El OSITRAN (en representación del CONCEDENTE) deberá proceder a la revisión y posterior aprobación para el respectivo ajuste.
- o El ajuste del PAMO para el aeropuerto a ser excluido se determinará por la siguiente fórmula:

$$CPAMO = \frac{PAMO}{TWLU} * CWLU * f_7$$

(17.15)

Donde:

CPAMO	deberá ser reducido como consecuencia de la exclusión de un aeropuerto.
PAMO	Pago por operación y mantenimiento que conforman la concesión en el año anterior a la exclusión del aeropuerto.
TWLU	Promedio anual de WLUs movidos por la totalidad de aeropuertos que conforman la concesión durante la vigencia de la misma hasta el año anterior a la exclusión del aeropuerto.
CWLU	Promedio anual de WLUs movidos por el aeropuerto a ser excluido durante la vigencia de la concesión hasta el año anterior a la decisión de exclusión.

f7 Corresponde a la proporción de costos de operación y mantenimiento (sin incluir los costos de la oficina central) con respecto a los costos totales, los cuales serán dados a conocer mediante circular.

El CPAMO será verificado por el OSITRAN, para posteriormente ser restado al PAMO vigente.

Anexo 18

Procedimiento de Aceptación de Obra

PROCEDIMIENTO PARA EVALUAR LA ACEPTACIÓN DE OBRA

Los Certificados de Aceptación de Obra son certificados que serán utilizados para el repago de las inversiones realizadas por el CONCESIONARIO en la ejecución de Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, en Obras del Plan Maestro y Equipamiento, la Adquisición de Equipamiento y Programa de Mantenimiento Periodico que no alcancen a cubrirse con los fondos del Fideicomiso.

Se desarrolla mediante un programa de Ejecución de Obras, en el cual se definen los “Hitos” que son tramos constructivos terminados, como por ejemplo un tramo de pista de aterrizaje con sellado asfáltico, y que a su vez son parte de las inversiones que constituyen el PAO y/o las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento de ser el caso.

El CAO se emite por cada Hito terminado por un monto referencial establecido por el CONCESIONARIO, en consecuencia el CONCESIONARIO establecerá los Hitos necesarios que posteriormente, generarán la obtención de los correspondientes Certificados de Aceptación de Obra, CAO’s.

El detalle del procedimiento para la evaluación y determinación de los Certificados de Aceptación de Obras será dado a conocer mediante Circular.

A continuación se presenta la descripción sucinta de este procedimiento:

1. Elaboración del Programa de Ejecución de Obras

El Programa de Ejecución de Obras indicado en la Cláusula 8 del Contrato deberá ser presentado para las diferentes fases que se establezcan en el Programa de Rehabilitaciones y Mejoramientos y para obras del Plan Maestro de Desarrollo, Plan de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periodico que no alcancen a cubrirse con el pago de los fondos del Fideicomiso, este deberá tomar en cuenta los porcentajes correspondientes para cada fase y los requerimientos técnicos necesarios para las rehabilitaciones y para obras del Plan Maestro de Desarrollo que no alcancen a cubrirse con el pago de los fondos del Fideicomiso.

Dicho Programa de Ejecución de Obras deberá contener, como mínimo, lo siguiente:

- b.1) Especificación clara de los avances de obra por cada partida y subpartida, en periodos propuestos.
- b.2) Especificar como estará constituido cada Hito, indicando la cantidad de unidades (metrados) por cada subpartida, así como el porcentaje que representa cada Hito con relación al valor total de la obra. El CONCESIONARIO propondrá las obras que podrían considerarse como Hitos y que serán aprobados por el OSITRAN.
- b.3) Se deberá distribuir la porción de cada subpartida que deberá realizarse en cada Hito, hasta completar el 100% del total de subpartidas a ejecutarse.

b.4) La valorización de cada Hito se realizará a los precios unitarios referenciales.

b.5) El monto mínimo exigido en cada uno de los Hitos será equivalente a US\$ 2'000,000.

2. Metas por Fases de la Etapa de Ejecución de Obras.

El Programa de Ejecución de Programa de Rehabilitaciones y Mejoramientos y para obras del Plan Maestro de Desarrollo, Plan de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periodico que no alcancen a cubrirse con el pago de los fondos del fideicomiso, deberá estar dividido en fases de realización de obras que contendrán a su vez metas a ser cumplidas por parte del CONCESIONARIO.

Los porcentajes establecidos anteriormente deberán determinarse de acuerdo a los indicadores de avance de Obras, según el programa indicado en el Punto 1 del presente anexo.

3. Procedimiento de control de avances

- a. Mensualmente el CONCESIONARIO presentará al OSITRAN un reporte sobre los avances de obra que haya ejecutado. Dicho reporte deberá indicar claramente la cantidad de unidades (metrados) ejecutadas por cada una de las partidas y subpartidas de la obra.
- b. El reporte deberá indicar adicionalmente los metrados y porcentajes respecto al total de Hitos planificados, de cada partida y subpartida, acumulados desde el Inicio de la Etapa de Ejecución de Programa de Rehabilitaciones y Mejoramientos y para obras del Plan Maestro de Desarrollo, Plan de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periodico, hasta el mes del reporte y que corresponden a cada uno de los Hitos previamente establecidos en el Programa de Rehabilitaciones y Mejoramientos y para obras del Plan Maestro de Desarrollo, Plan de Equipamiento y Programas de Mantenimiento Periodico que no alcancen a cubrirse con el pago de los fondos del fideicomiso.
- c. Cada reporte de avance de obra que realice el CONCESIONARIO deberá ser aprobado por el OSITRAN, con el fin de poder certificar la correcta ejecución del Hito y emisión del Certificado de Aceptación de Obra (CAO).
- d. Cada Hito que haya sido ejecutado al 100% y que cuente con la conformidad del OSITRAN, dará origen a un Certificado de Aceptación de Obra (CAO) Definitivo.
- e. Se emitirá como máximo un CAO por Partidas después del último CAO entregado y sólo podrá solicitarse otro CAO por Partidas una vez devuelta la carta fianza mencionada en el párrafo precedente.

4. Emisión de un CAO Definitivo.-

- a. Para que el CONCESIONARIO pueda solicitar un CAO Definitivo, deberá haber culminado el 100% del Hito correspondiente, de acuerdo a las tareas programadas en el Programa de Ejecución de Obras.
- b. Dicho CAO será emitido por el OSITRAN en un plazo máximo de diez (___) Días de recibida la solicitud por parte del CONCESIONARIO, siempre que el supervisor de obras hubiere verificado que las mismas se hayan ejecutado en un todo, de acuerdo con las normas de los Organismos Internacionales y autoridades competentes:
- c. En caso que el OSITRAN tenga observaciones a la ejecución de las Obras, las comunicará por escrito al CONCESIONARIO dentro del plazo antes señalado. En este caso, el OSITRAN emitirá el CAO, únicamente cuando el CONCESIONARIO hubiere subsanado las observaciones debidamente comunicadas, en un plazo no mayor de cinco (05) Días de verificada la subsanación de las observaciones.

5. Emisión de un CAO por Partidas

- a. El CAO por partidas es la emisión de un CAO por Hitos que no han sido aprobados.
- b. El CONCESIONARIO podrá solicitar al OSITRAN la emisión de un CAO por partidas en los casos siguientes:
 - a.1. **Hito Concluido:** El CONCESIONARIO puede haber concluido un hito pero los informes de avance pueden no estar aprobados por el OSITRAN. Si estos informes no superan el 20% del valor del Hito mínimo y además estos ya hayan sido entregados y recibidos por el OSITRAN, el CONCESIONARIO podrá pedir un CAO por partidas por el 100%, con una carta fianza equivalente al 100% del valor de los informes aún no aprobadas.

La valorización del CAO por partidas deberá ser realizada por el OSITRAN, tomando en cuenta el Programa de Ejecución de Obras.

- a.2. **Avance:** Si el Hito no ha sido concluido, pero el CONCESIONARIO realice los egresos comprobados del 100% del Hito mínimo, este puede solicitar un CAO por Partidas. En este caso el CONCEDENTE exigirá una carta fianza por el 25% del CAO por Partidas, que respaldará la culminación de los Hitos involucrados en el mismo. La garantía seliberará proporcionalmente una vez concluidos los Hitos involucrados.
- c. En caso que el plazo establecido en el Programa de Ejecución de Obras no sea suficiente para el cumplimiento de la ejecución de las

Obras de un Hito, corresponderá al OSITRAN fijar el nuevo plazo para la culminación de las Obras pendientes de dicho Hito.

En caso que el CONCESIONARIO incumpla con la culminación de las Obras del Hito en el nuevo plazo, el OSITRAN procederá a ejecutar la carta fianza antes indicada, hasta por el monto correspondiente al saldo de Obra a ejecutar, sin perjuicio de las demás acciones que correspondan al CONCEDENTE conforme a lo establecido en el Contrato. Este incumplimiento podrá ser considerado por el CONCEDENTE, a efectos de poder solicitar la resolución del Contrato, conforme a lo señalado en la Cláusula 15.5 del Contrato. Lo antes señalado no libera de responsabilidad al CONCESIONARIO del cumplimiento de la totalidad de las Obras del Hito. En este caso particular, el CONCESIONARIO no tendrá derecho a recibir el CAO correspondiente de la fracción restante del Hito no certificada.

6. Emisión del CAO CERTIFICADO

- a. Un CAO certificado otorga un derecho a recibir un flujo de ingresos, respecto al PAO, de similar proporción entre el CAO y la Inversión Referencial, de acuerdo al contrato de Concesión y los contratos de Garantía.
- b. La certificación de un CAO genera un derecho a recibir un flujo de ingresos, respecto al PAO, de similar proporción al CAO y a la inversión referencial, de acuerdo al Contrato de Concesión y los Contratos de Garantía.
- c. Una vez emitido el CAO, por parte del OSITRAN, el CONCESIONARIO podrá solicitar al CONCEDENTE la validación y certificación de este CAO, que contendrá lo siguiente:
 - Valor Referencial del Hito en Dólares N.A.
 - Valor Referencial reconocido en CAO's provisionales en Dólares N.A
 - Valor del CAO definitivo
 - Valor referencial de la Obra
 - Proporción del PAO
- d. Cada CAO Certificado emitido por el CONCEDENTE, dará derecho a una fracción del PAO y/o las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento, los mismos que deberán ser cancelados por el CONCEDENTE en los plazos estipulados para el pago de las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento y para obras del Plan Maestro de Desarrollo que no alcancen a cubrirse con el pago de los fondos del fideicomiso.

7. Cesión del Derecho de Cobro del CAO Certificado

- a. El CONCESIONARIO podrá, una vez producida la Certificación del CAO por parte del CONCEDENTE, ceder a uno o más terceros su derecho a recibir el pago del CAO o entregarlo al Fideicomiso de Titulización. El nuevo titular, a su vez, podrá ceder su derecho adquirido a un tercero, de acuerdo a lo estipulado en el presente Numeral.

8. Certificado de Reconocimiento de Derechos del PAO – CRPAO

- a. El CAO tiene un valor nominal o referencial correspondiente al valor del Hito, que genera derechos de ingresos en función del contrato de concesión, que resulta de aplicar la proporción entre el valor del CAO y la Inversión Referencial, sobre el PAO.
- b. El CRPAO tiene el mismo Valor Nominal del CAO, no obstante genera obligaciones de un Servicio de Deuda que dependerá de las condiciones de la emisión de los títulos de deuda. El Fideicomiso de Titulización emitirá valores mobiliarios por el valor de los CRPAO.
- d. El CONCESIONARIO deposita el CAO y el CRPAO al Fideicomiso de Titulización, a través de este el CONCEDENTE abonará al CONCESIONARIO el valor nominal o referencial del CAO.
- e. Su emisión corresponde al fiduciario, luego que el underwriter determine el valor nominal sobre la base del cual el Fideicomiso de Titulización emitirá títulos de deuda, suficientes para pagar el 100% del valor de la inversión referencial del CAO.
- f. Una vez emitidos los títulos, el fideicomiso se queda con los CRPAO, se devuelven los CAO al CONCESIONARIO, pero afectados por la emisión de la Deuda y su Servicio de Deuda correspondiente

9. Fideicomiso de Titulización

- a. La estructuración del fideicomiso tienen por finalidad financiar la Ejecución de las obras que se exigen en esa concesión, mediante la titulización de los derechos asociados a los CAO Certificados, llamados CRPAO.
- b. El originador del Fideicomiso será el Estado y este además tiene carácter de fondo Genérico, es decir que se utilizará en los diversos proyectos de Concesión.
- c. El Fideicomiso de Titulización tiene como fuente de liquidez a una entidad financiera Multilateral quien desembolsará al CONCESIONARIO hasta el 100% del valor del CAO en caso el Fideicomiso de titulización no logre su colocación en el mercado de capitales en el tiempo requerido.

Anexo 19
Modelo de Carta Fianza de Fiel
Cumplimiento del Contrato de
Concesión

Lima,de de 200....

Señores

Presente.-

Ref.: Carta Fianza No.....

Vencimiento:.....

De nuestra consideración:

Por la presente y a la solicitud de nuestros clientes, señores (nombre de la persona jurídica) (en adelante "el Concesionario") constituimos esta fianza solidaria, irrevocable, incondicional y de realización automática, sin beneficio de excusión, ni división, hasta por la suma dea favor del.....para garantizar el correcto y oportuno cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones a cargo del Concesionario derivadas de la celebración del Contrato de Concesión para la ejecución, operación y explotación del (en adelante "el Contrato").

La presente Fianza también garantizará el correcto y oportuno cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario establecidas en virtud de las disposiciones contenidas en el Texto Único Ordenado de normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos aprobado mediante Decreto Supremo No. 059-96-PCM.

Para honrar la presente Fianza a favor de ustedes bastará un requerimiento escrito de.....por conducto notarial. El pago se hará efectivo dentro de las 24 horas siguientes a su requerimiento en nuestras oficinas ubicadas en

Toda demora de nuestra parte para honrarla devengará un interés equivalente a la tasa máxima LIBOR más un margen (spread) de 3%. La LIBOR será la establecida por el Cable Reuter diario que se recibe en Lima a las 11:00 a.m. debiendo devengarse los intereses a partir de la fecha en que se ha exigido su cumplimiento y hasta la fecha efectiva de pago.

Nuestras obligaciones bajo la presente Fianza, no se verán afectadas por cualquier disputa entre ustedes y nuestros clientes.

Esta Fianza estará vigente desde el de de 200..., hasta el de del 200....., inclusive.

Atentamente,

Firma

Nombre

Entidad Bancaria

Anexo 20

Testimonio de la Sociedad Concesionaria

Anexo 21
Lugar de Origen de los Accionistas de la
Sociedad Concesionaria

Anexo 22
Porcentaje de Participación de los
accionistas en la Sociedad
Concesionaria

Anexo 23

Contrato de Asesoría

Anexo 24

Personal Clave

Requisitos Mínimos

1. Gerente General

- a) Formación académica
 - Profesional universitario en administración, economía, ingeniería ó afines
 - Maestría en administración de empresas u otros afines
 - Conocimientos de normas y procedimientos OACI

- b) Experiencia laboral
 - Cargos gerenciales por un período no menor a diez (10) años
 - Cargos gerenciales en la industria (aeropuertos, aerolíneas y otros relacionados) por un período no menor a tres (3) años, durante los últimos 5 años previos a la fecha de cierre del contrato.

2. Gerente de Operaciones de Aeropuertos

- a) Formación académica
 - Profesional universitario en ingeniería ó administración
 - Acreditar participación oficial en cursos y/o talleres, realizados por la OACI durante los últimos cinco años previos a la fecha de cierre del contrato
 - Acreditar participación oficial en cursos y/o talleres, realizados por la IATA durante los últimos cinco años previos a la fecha de cierre del contrato
 - Bilingüe en los idiomas del Inglés y Español

- b) Experiencia laboral
 - Cargos gerenciales por un período no menor a cinco (5) años
 - Cargos gerenciales operacionales en aeropuertos con un tráfico individual o combinado mayor a 1,000,000 pasajeros anuales, por un período no menor a cinco (5) años
 - Experiencia en la supervisión de actividades operativas, técnicas, administrativas y de seguridad en aeropuertos que individualmente hayan acreditado un tráfico mayor a 1,000,000 pasajeros anuales
 - Experiencia en aplicación de estándares IATA en aeropuertos con un tráfico mayor a 1,000,000 pasajeros anuales

3. Jefe de Seguridad

- a) Formación académica
 - Formación Universitaria
 - Conocimiento de legislación aeronáutica peruana, principalmente la relacionada a temas de seguridad aeroportuaria (safety y avsec)
 - Conocimiento de normas de la FAA
 - Conocimiento de normas internacionales sobre salud y seguridad
 - Acreditar participación oficial en cursos y/o talleres sobre normas OACI en seguridad aeroportuaria (safety y avsec)

- b) Experiencia laboral
 - Cargos gerenciales similares por un período no menor a cinco (5) años

- Mínimo 5 años de experiencia en supervisión y ejecución de actividades de seguridad aeroportuaria (safety y security) en aeropuertos con un tráfico individual o combinado mayor a 1,000,000 pasajeros anuales

4. Gerente Comercial

- a) Formación académica
 - Profesional universitario en administración, comunicaciones o afines
- b) Experiencia laboral
 - Cargos gerenciales por un período no menor a cinco (5) años
 - Cargos gerenciales en la industria (aeropuertos, aerolíneas y otros relacionados) por un período no menor a dos (2) años
 - Experiencia en la elaboración y ejecución de estrategias de desarrollo comercial aeroportuario y no aeroportuario en aeropuertos regionales con un tráfico mayor a 100,000 pasajeros anuales
 - Experiencia en la supervisión de estudios de mercado para la identificación del perfil del pasajero

5. Gerente de Mantenimiento e Inversiones

- a) Formación académica
 - Profesional universitario en ingeniería industrial o ingeniería civil
 - Conocimiento de legislación aeronáutica peruana y la normativa referente a la construcción, mantenimiento y operación de infraestructura aeroportuaria
 - Acreditar participación oficial en cursos y/o talleres, realizados por la OACI
- b) Experiencia laboral
 - Cargos gerenciales por un período no menor a cinco (5) años
 - Cargos gerenciales en la industria (aeropuertos, aerolíneas y otros relacionados) por un período no menor a dos (2) años
 - Responsabilidad en la formulación y evaluación de proyectos de preinversión e inversión.

Anexo 25

Inversiones obligatorias

A. OBRAS DE RÁPIDO IMPACTO

1. Aeropuerto de Chiclayo

Mejoramiento de fachada de ingreso al Aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

Remodelación de la playa de estacionamiento

- Reordenamiento de la circulación
- Sellado asfáltico de la superficie
- Reubicación de separadores
- Mejoramiento de la iluminación y señalización

Remodelación interna del edificio terminal

- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Climatización de la sala de embarque y obras civiles relacionadas a las instalaciones de los equipos y su correcto funcionamiento.
- Mejoramiento de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
- Mejoramiento de la iluminación artificial
- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales internacionales para orientación del público en los aeropuertos y las terminales marítimas
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)
- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)³
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros dinámicos de información pública relacionados con los vuelos
- Pulido de los pisos
- Redistribución y separación de espacios para las actividades propias de los pasajeros

³ En el Capítulo 6 del Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional se recomienda que el tiempo máximo que el pasajero deba demorar entre el primer punto de despacho del aeropuerto (check – in o primer puesto de control de seguridad) hasta la hora prevista de salida de su vuelo, no debe exceder de 60 minutos

2. Aeropuerto de Piura

Mejoramiento de fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

Remodelación interna del edificio terminal

- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Climatización de la sala de embarque y obras civiles relacionadas a la instalación de los equipos y su correcto funcionamiento.
- Mejoramiento de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas
- Mejoramiento de la iluminación
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)
- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)⁴
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos
- Remodelación de los pisos
- Redistribución y separación de espacios para las actividades propias de los pasajeros

3. Aeropuerto de Pucallpa

Mejoramiento de fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

⁴ En el Capítulo 6 del Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional se recomienda que el tiempo máximo que el pasajero deba demorar entre el primer punto de despacho del aeropuerto (check – in o primer puesto de control de seguridad) hasta la hora prevista de salida de su vuelo, no debe exceder de 60 minutos

Remodelación interna del edificio terminal

- Climatización de la sala de embarque y obras civiles relacionadas a la instalación de los equipos y su correcto funcionamiento.
- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Mejoramiento de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)
- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas
- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)⁵
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos
- Redistribución y separación de espacios para las actividades propias de los pasajeros

4. Aeropuerto de Tarapoto

Mejoramiento de la fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

Remodelación interna del edificio terminal

- Climatización de la sala de embarque y obras civiles relacionadas a la instalación de los equipos y su correcto funcionamiento.
- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Mejoramiento de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)

⁵ En el Capítulo 6 del Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional se recomienda que el tiempo máximo que el pasajero deba demorar entre el primer punto de despacho del aeropuerto (check – in o primer puesto de control de seguridad) hasta la hora prevista de salida de su vuelo, no debe exceder de 60 minutos

- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas
- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)⁶
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos
- Redistribución y separación de espacios para las actividades propias de los pasajeros

5. Aeropuerto de Trujillo

Mejoramiento de la fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

Remodelación interna del edificio terminal

- Climatización de la sala de embarque y obras civiles relacionadas a la instalación de los equipos y su correcto funcionamiento.
- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Mejoramiento de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas
- Mejoramiento de la iluminación artificial
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)
- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)⁷
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI –

⁶ En el Capítulo 6 del Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional se recomienda que el tiempo máximo que el pasajero deba demorar entre el primer punto de despacho del aeropuerto (check – in o primer puesto de control de seguridad) hasta la hora prevista de salida de su vuelo, no debe exceder de 60 minutos

⁷ En el Capítulo 6 del Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional se recomienda que el tiempo máximo que el pasajero deba demorar entre el primer punto de despacho del aeropuerto (check – in o primer puesto de control de seguridad) hasta la hora prevista de salida de su vuelo, no debe exceder de 60 minutos

Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos

- Redistribución y separación de espacios para las actividades propias de los pasajeros

6. Aeropuerto de Tumbes

Mejoramiento de la fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

Rehabilitación de la vía de acceso y zona de estacionamiento vehicular

- Construcción de las alcantarillas correspondientes
- Sellado asfáltico de la superficie
- Mejoramiento de la iluminación y señalización

Ampliación y remodelación interna del edificio terminal

- Climatización de la sala de embarque y obras civiles relacionadas a la instalación de los equipos y su correcto funcionamiento
- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Mejoramiento de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas
- Mejoramiento de la iluminación
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)
- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)⁸
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos
- Redistribución y separación de espacios para las actividades propias de los pasajeros

⁸ En el Capítulo 6 del Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional se recomienda que el tiempo máximo que el pasajero deba demorar entre el primer punto de despacho del aeropuerto (check – in o primer puesto de control de seguridad) hasta la hora prevista de salida de su vuelo, no debe exceder de 60 minutos

7. Aeropuerto de Talara

Mejoramiento de la fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

Ampliación y remodelación interna del edificio terminal

- Climatización de la sala de embarque y obras civiles relacionadas a la instalación de los equipos y su correcto funcionamiento.
- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Mejoramiento de la iluminación
- Mejoramiento de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)
- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)
- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos
- Redistribución y separación de espacios para las actividades propias de los pasajeros

8. Aeropuerto de Cajamarca

Mejoramiento de la fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

Remodelación interna del edificio terminal

- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)

- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)⁹
- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos
- Separación de espacios para las actividades propias de los pasajeros

9. Aeropuerto de Chachapoyas

Asfaltado de la playa de estacionamiento vehicular y su acceso

- Asfaltado y señalización horizontal de la playa de estacionamiento vehicular

Mejoramiento de fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

Remodelación interna del edificio terminal

- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Mejoramiento de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)
- Mejoramiento de la iluminación
- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)¹⁰
- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas

⁹ En el Capítulo 6 del Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional se recomienda que el tiempo máximo que el pasajero deba demorar entre el primer punto de despacho del aeropuerto (check – in o primer puesto de control de seguridad) hasta la hora prevista de salida de su vuelo, no debe exceder de 60 minutos

¹⁰ En el Capítulo 6 del Anexo 9 al Convenio sobre aviación civil internacional se recomienda que el tiempo máximo que el pasajero deba demorar entre el primer punto de despacho del aeropuerto (check – in o primer puesto de control de seguridad) hasta la hora prevista de salida de su vuelo, no debe exceder de 60 minutos

- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos

10. Aeropuerto de Anta

Mejoramiento de fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
 - Aplicación de un tratamiento paisajístico
 - Pintado general del terminal
- Remodelación interna del edificio terminal
- Construcción de nuevos servicios higiénicos
 - Adaptaciones de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
 - Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)
 - Pulido de pisos
 - Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)
 - Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas
 - Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos

11. Aeropuerto de Pisco

Remodelación y asfaltado de la playa de estacionamiento vehicular y su acceso

- Construcción y señalización horizontal de una playa de estacionamiento pavimentado
- Construcción y señalización horizontal de una vía de acceso pavimentada a la playa de estacionamiento

Mejoramiento de fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

Remodelación interna del edificio terminal

- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Adaptaciones de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
- Mejoramiento de la iluminación artificial
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)
- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)
- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos.

B. OBRAS DE SEGURIDAD

1. Aeropuerto de Anta

- Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas
No dispone de avisos que persuadan al público en general sobre la prohibición de acceso a la zona aeronáutica. En cumplimiento a la RAP 139.319 debe colocarse avisos de advertencia en los linderos colindantes con zonas pobladas.
- Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo clase C)
En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe terminar la construcción del cerco perimétrico y mejorarlos en los tramos que se encuentre deteriorado.
- Remodelación de estación SEI y construcción de vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje
La actual estación SEI está ubicada en el lugar apropiado (frente a la plataforma de aviones), sin embargo, el ambiente es improvisado, pequeño y no funcional para una respuesta rápida, ante un eventual siniestro.
Por lo tanto, se debe remodelar la Estación de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI) y construir una vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje, de acuerdo a lo recomendado en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numerales 9.2.29 y 9.2.30.
- Habilitación de camino perimetral para vigilancia

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

2. Aeropuerto de Cajamarca

- Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas

En cumplimiento a la RAP 139.319 es necesario colocar avisos hacia el exterior en los límites del aeropuerto advirtiendo sobre las operaciones aéreas y las restricciones que allí se realizan.

- Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo Clase C).

En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe terminar la construcción del cerco perimétrico y mejorarlo en los tramos que se encuentre deteriorado.

- Construcción de nueva estación SEI y vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje

La actual estación SEI está ubicada en un lugar inapropiado (frente a la plataforma de aviones), el ambiente es improvisado, pequeño y no funcional para una respuesta rápida ante un eventual siniestro.

De acuerdo a lo recomendado en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numerales 9.2.29 9.2.30, se debe construir una nueva Estación de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI). Asimismo, se debe de construir una vía de acceso al centro geométrico de la pista de aterrizaje.

- Habilitación de una vía perimetral para vigilancia

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

3. Aeropuerto de Chachapoyas

- Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo Clase C)

En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe terminar la construcción del cerco perimétrico.

- Construcción de nueva estación SEI y vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje

La actual estación SEI carece de las condiciones apropiadas para operar eficientemente y la vía de acceso al área de movimiento es inapropiada para una respuesta rápida ante un eventual siniestro en esta área.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numeral 9.2.29 y 9.2.30 es necesario construir un nuevo SEI con su calle de salida apropiada.

- Habilitación de camino perimetral para vigilancia

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

- Retirar pozas de asfalto

Existen dos pozas de asfalto en la franja de pista ubicadas a 1,310 metros y 1,340 metros del umbral del lado oeste de la pista 13. Estas pozas afectan las características que deben tener las franjas, según se establece en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 3, numeral 3.3. Con el fin de devolverle las condiciones que establece el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI se debe retirar estas dos pozas de asfalto.

4. Aeropuerto de Chiclayo

- Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas

En cumplimiento a la RAP 139.319 es necesario colocar avisos hacia el exterior en los límites del aeropuerto advirtiendo sobre las operaciones aéreas y las restricciones que allí se realizan.

- Concluir y mejorar el cerco perimétrico lados oeste y sur (Mínimo Clase A/B)

El cerco en el lado oeste del aeropuerto colinda con la carretera Panamericana Norte, es de ladrillo y la altura con relación a la vereda externa es variable entre 1.3 y 2.0m. En el lado sur no existe cerco.

En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe terminar la construcción del cerco perimétrico y mejorar el cerco existente en los tramos arriba indicados, elevando su altura.

- Construcción de nueva estación SEI y vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje

La actual estación SEI carece de las condiciones apropiadas para operar eficientemente y la vía de acceso al área de movimiento es inapropiada para una respuesta rápida ante un eventual siniestro en esta área.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numeral 9.2.29 y 9.2.30 es necesario construir un nuevo SEI con su calle de salida apropiada.

- Habilitación de camino perimetral para la vigilancia

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

5. Aeropuerto de Piura

- Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas

En cumplimiento a la RAP 139.319 es necesario colocar avisos hacia el exterior en los límites del aeropuerto advirtiendo sobre las operaciones aéreas y las restricciones que allí se realizan.

- Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo Clase C).

En el lado oeste del aeropuerto, frente al Parque Zonal 3 de Octubre y a 650 metros al sur del terminal, el cerco perimétrico se encuentra interrumpido (no hay cerco en una extensión de 350m).

Por colindar con una zona urbana muy poblada y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, es necesario construir en ese sector el cerco perimétrico de acuerdo a lo establecido en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 8, numeral 8.4.

- Habilitación del camino perimetral para vigilancia

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

- Remodelación de la estación SEI y construcción de nueva vía de acceso

La actual estación SEI deberá ser remodelada con la finalidad de que los vehículos de emergencia puedan acceder directamente al área de movimiento en el más breve plazo posible. Asimismo, se deberá construir una vía de acceso adecuada que facilite la salida de dichos vehículos en forma inmediata de acuerdo a lo recomendado en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numerales 9.2.29 y 9.2.30.

6. Aeropuerto de Pucallpa

- Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas

No dispone de avisos que persuadan al público en general sobre la prohibición de acceso a la zona aeronáutica. En cumplimiento a la RAP 139.319 debe colocarse avisos de advertencia en los linderos colindantes con zonas pobladas.

- Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo Clase C)
En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe terminar la construcción del cerco perimétrico y mejorar el cerco existente en los tramos más críticos y en los tramos que se encuentren deteriorados.
- Construcción de nueva estación SEI y vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje
La actual estación SEI carece de las condiciones apropiadas para operar eficientemente y la vía de acceso al área de movimiento es inapropiada para una respuesta rápida ante un eventual siniestro en esta área.
De acuerdo a lo establecido en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numeral 9.2.29 y 9.2.30 es necesario construir un nuevo SEI con su calle de salida apropiada.
- Habilitación de camino perimetral para la vigilancia
El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna afirmada y contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

7. Aeropuerto de Talara

- Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas
En cumplimiento a la RAP 139.319 es necesario colocar avisos hacia el exterior en los límites del aeropuerto advirtiendo sobre las operaciones aéreas y las restricciones que allí se realizan.
- Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo Clase C)
El cerco se encuentra muy deteriorado en una longitud de 1,500 metros aproximadamente en la zona norte y sur-oeste, y no existe (por haber sido sustraído) en una longitud de 2,000 metros aproximadamente, en el sector sur del aeropuerto.
En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe reparar y terminar la construcción del cerco perimétrico.
- Construcción de Nueva Estación SEI y vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje
La actual estación SEI carece de las condiciones apropiadas para operar eficientemente y la vía de acceso al área de movimiento es inapropiada para una respuesta rápida ante un eventual siniestro en esta área.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numeral 9.2.29 y 9.2.30 es necesario construir un nuevo SEI con su calle de salida apropiada.

Su ubicación junto al edificio terminal y frente a la parte central de la plataforma obliga a los vehículos del SEI a cruzar la plataforma con el riesgo de colisionar con las aeronaves y/o equipos de servicio que puedan eventualmente encontrarse en esta área.

Esta situación obliga a reubicar y construir una nueva estación SEI, acorde con la categoría de aeropuerto y al Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numerales 9.2.29 y 9.2.30.

- **Habilitación de camino perimetral para vigilancia**

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

8. Aeropuerto de Tarapoto

- **Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas.**

En cumplimiento a la RAP 139.319 es necesario colocar avisos hacia el exterior en los límites del aeropuerto advirtiendo sobre las operaciones aéreas y las restricciones que allí se realizan.

- **Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo Clase C)**

En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe terminar la construcción del cerco perimétrico.

- **Habilitación de camino perimetral para vigilancia.**

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna y afirmada contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

9. Aeropuerto de Trujillo

- **Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas**

En cumplimiento a la RAP 139.319 es necesario colocar avisos hacia el exterior en los límites del aeropuerto advirtiendo sobre las operaciones aéreas y las restricciones que allí se realizan.

- **Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo Clase C)**

En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe terminar la construcción del cerco perimétrico y mejorarlo en los tramos que se encuentre deteriorados.

- Remodelación de SEI y construcción de la vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje

La actual estación SEI carece de las condiciones apropiadas para operar eficientemente y la vía de acceso al área de movimiento es inapropiada para una respuesta rápida ante un eventual siniestro en esta área.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numeral 9.2.29 y 9.2.30 es necesario remodelar la estación SEI y construir una vía de acceso apropiada.

- Habilitación de un camino perimetral para vigilancia

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

10. Aeropuerto de Tumbes

- Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas

En cumplimiento a la RAP 139.319 es necesario colocar avisos hacia el exterior en los límites del aeropuerto advirtiendo sobre las operaciones aéreas y las restricciones que allí se realizan.

- Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo Clase C)

En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe terminar la construcción del cerco perimétrico y mejorarlo en los tramos que se encuentre deteriorado.

- Construcción de nueva estación SEI y vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje

La actual estación SEI carece de las condiciones apropiadas para operar eficientemente y la vía de acceso al área de movimiento es inapropiada para una respuesta rápida ante un eventual siniestro en esta área.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numeral 9.2.29 y 9.2.30 es necesario construir un nuevo SEI con su calle de salida apropiada.

- Habilitación de camino perimetral para la vigilancia

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

11. Aeropuerto de Pisco

- Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas

En cumplimiento a la RAP 139.319 es necesario colocar avisos hacia el exterior en los límites del aeropuerto advirtiendo sobre las operaciones aéreas y las restricciones que allí se realizan.

- Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo Clase C)

En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe terminar la construcción del cerco perimétrico y mejorarlo en los tramos que se encuentre deteriorado.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numeral 9.2.29 y 9.2.30 es necesario construir un nuevo SEI con su calle de salida apropiada.

- Construcción de nueva estación SEI y vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje

La actual estación SEI carece de las condiciones apropiadas para operar eficientemente y la vía de acceso al área de movimiento es inapropiada para una respuesta rápida ante un eventual siniestro en esta área.

De acuerdo a lo establecido en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numeral 9.2.29 y 9.2.30 es necesario construir un nuevo SEI con su calle de salida apropiada.

- Habilitación de camino perimetral para la vigilancia

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

C. OBRAS DE AMPLIACIÓN Y REMODELACIÓN DE TERMINAL

1. Aeropuerto de Cajamarca

- Obras de ampliación y remodelación de la terminal de pasajeros de acuerdo al proyecto de "AMPLIACIÓN Y

REMODELACIÓN DEL TERMINAL DE PASAJEROS DE CAJAMARCA.”

2. Aeropuerto de Piura

- Obras de ampliación y remodelación de la terminal de pasajeros en 400m², las mismas que deberán ser ejecutadas de tal manera que posteriormente permita al Concesionario adaptar la terminal modificada a su Plan Maestro.

3. Aeropuerto de Tumbes

- Obras de ampliación y remodelación de la terminal de pasajeros, las mismas que deberán ser ejecutadas de tal manera que posteriormente permita al Concesionario adaptar la terminal modificada a su Plan Maestro.

D. OBRAS DE RÁPIDO IMPACTO Y DE SEGURIDAD DEL AEROPUERTO DE IQUITOS

1. Obras de Rápido Impacto

Mejoramiento de fachada de ingreso al aeropuerto

- Construcción de un pórtico de ingreso con características artísticas y que cumpla funciones de seguridad
- Aplicación de un tratamiento paisajístico
- Pintado general del terminal

Mejoramiento de pista de acceso a la playa de estacionamiento vehicular

- Sellado asfáltico de la superficie
- Reubicación de sardineles
- Mejoramiento de la iluminación y señalización

Remodelación interna del edificio terminal

- Climatización de la sala de embarque y obras civiles relacionadas a la instalación de los equipos y su correcto funcionamiento.
- Construcción de nuevos servicios higiénicos
- Remodelación de los pisos
- Remodelación de cielorrasos
- Mejoramiento de los accesos y servicio higiénicos para los discapacitados conforme a lo dispuesto en la Directiva Técnica Extraordinaria N° 4 emitida con Resolución Directoral RD N° 128-003-MTC/12
- Mejorar la señalización del terminal de conformidad con lo establecido en el Doc. 9636 de OACI – Señales Internacionales

para Orientación del Público en los Aeropuertos y las Terminales Marítimas

- Mejoramiento de la iluminación
- Provisión de nuevo equipamiento (butacas, mostradores check-in, cestos, etc.)
- Remodelación interna para lograr una mejor distribución de los flujos de pasajeros (OACI/Anexo 9 – Facilitación)
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI – Letreros Dinámicos de Información Pública Relacionados con los Vuelos
- Redistribución y separación de espacios para las actividades propias de los pasajeros

2. Obras de Seguridad

- Colocar avisos de advertencia de las operaciones aéreas
En cumplimiento a la RAP 139.319 es necesario colocar avisos hacia el exterior en los límites del aeropuerto advirtiendo sobre las operaciones aéreas y las restricciones que allí se realizan.
- Concluir y mejorar el cerco perimétrico (Mínimo Clase A/B)
En cumplimiento del numeral 8.4 del Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI y con el fin de mejorar la seguridad del aeropuerto y evitar el ingreso de personas y/o animales a la zona aeronáutica, se debe terminar la construcción del cerco perimétrico y mejorar el cerco existente en los tramos más críticos y en los que se encuentren deteriorados.
- Construcción de nueva estación SEI y vía de acceso directa al centro geométrico de la pista de aterrizaje
La actual estación SEI carece de las condiciones apropiadas para operar eficientemente y la vía de acceso al área de movimiento es inapropiada para una respuesta rápida ante un eventual siniestro en esta área.
De acuerdo a lo establecido en el Anexo 14 (cuarta edición) de la OACI, capítulo 9, numeral 9.2.29 y 9.2.30 es necesario construir un nuevo SEI con su calle de salida apropiada.
La estación SEI se encuentra en regular estado pero su ubicación actual no es la más apropiada por cuanto las salidas que puedan realizar los vehículos SEI en caso de emergencia se harían por la plataforma de aviones con los consiguientes riesgos de no tener una vía libre y directa al área maniobras o zona de un eventual siniestro. Adicionalmente, la plataforma por su ubicación y dimensiones debe modificarse de acuerdo a un Plan Maestro de Desarrollo, que la dimensione y ubique definitivamente.
- Habilitación de camino perimetral para vigilancia

El aeropuerto no tiene acceso directo a algunos sectores del cerco perimétrico para fines de vigilancia y control. En cumplimiento a la RAP 107.17 es necesario construir una vía interna afirmada y contigua al cerco perimétrico que permita el acceso rápido y directo del personal de seguridad para que cumplan estas funciones de vigilancia y control.

Anexo 25

Apéndice 1

Lista de Equipamiento Mínimo Requerido

Lista de Equipamiento Mínimo Requerido

1. Trajes resistentes al fuego para los bomberos que laboran en las Estaciones de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI)
2. Polvos químicos y espumas especiales necesarias para combatir incendios en el Lado Aire
3. Equipo de medición de rugosidad de los pavimentos del Lado Aire
4. Extintores de 6kgs
5. Equipo para disuadir el riesgo aviario

Anexo 26

Lineamientos para la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo

Lineamientos para la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo

Los Planes Maestros de Desarrollo de los aeropuertos deben de incluir un estudio de planificación general para la totalidad de cada aeropuerto y su entorno de influencia, estableciendo los parámetros fundamentales y el trazado integral que permitan aprovechar al máximo sus posibilidades. Debe proporcionar un marco dentro del cual pueda tener lugar el futuro desarrollo y ampliaciones, y se indique su máxima expansión. Asimismo, definirá las capacidades necesarias en cuanto a aeronaves, pasajeros, mercancías y vehículos en tierra, junto con una indicación de las fases principales de construcción que resulten viables en términos materiales y económicos. El Plan Maestro de Desarrollo deberá permitir el desarrollo ordenado y racional de un aeropuerto, adecuándolo a las necesidades presentes y futuras del transporte aéreo en una determinada zona del país.

Así mismo, ha de situarse en su propia perspectiva con relación a un plan equilibrado, regional o nacional, que abarque todas las modalidades de transporte (aéreo, terrestre y marítimo) y ha de proporcionar una base para la coordinación de los planes aeroportuarios con otras actividades de planificación locales, regionales o nacionales.

Por otra parte, el Plan Maestro de Desarrollo debe prever la protección del medio ambiente ante el emplazamiento y expansión de las instalaciones aeronáuticas, tratando de minimizar el impacto ecológico, así como evitar llegar a niveles inaceptables de ruido y de contaminación atmosférica, haciendo el mejor uso de los terrenos y del espacio aéreo los cuales son limitados en muchas zonas.

El contenido del Plan Maestro de Desarrollo deberá incluir como mínimo lo siguiente:

Capítulo 1- Requerimientos Generales:

Incluye los objetivos del Plan Maestro de Desarrollo, sus fases y elementos (requerimientos del aeropuerto, planos del aeropuerto y plan económico) y factibilidad del estudio.

Capítulo 2- Inventario

Incluye la recolección de todo tipo de datos de la región a la que servirá el aeropuerto. Esto incluye un inventario de las facilidades aeroportuarias existentes, planificaciones regionales que pudiesen afectar al Plan Maestro de Desarrollo, e información histórica concerniente a su desarrollo.

Capítulo 3- Pronósticos

Los pronósticos deben de servir para establecer la relación entre la demanda y la capacidad de las diferentes facilidades del aeropuerto, y se puede determinar los requerimientos aeroportuarios. Entre otros, los siguientes factores deben ser considerados al elaborar los pronósticos para el Plan Maestro de Desarrollo del aeropuerto: demografía, PBI e ingreso per cápita disponible, actividad económica y posición de las industrias, tarifas aeroportuarias, factores geográficos, posición competitivas, factores sociológicos, factores políticos, datos del tráfico aeroportuario.

Capítulo 4- Análisis de Demanda/ Capacidad

El capítulo de análisis de demanda/ capacidad proveerá la información básica para la determinación de los requerimientos de facilidades y factibilidad económica. La capacidad y la relación demanda/ capacidad deben ser establecidas de acuerdo a las siguientes directivas: limitaciones de análisis

demanda/ capacidad, requerimientos operacionales de aeronaves, análisis de capacidad, análisis costo/ beneficio y simulación en computadora.

Capitulo 5- Requerimiento de facilidades

Los requerimientos de facilidades son elaborados en base a la información obtenida en el análisis demanda/ capacidad y en base a las recomendaciones de las últimas versiones de las Circulares de Consulta de la FAA, el Manual de Planificación de Aeropuertos OACI, y/ o el Airport Development Reference Manual de IATA, los cuales proveen los criterios para el diseño de los componentes aeroportuarios.

Capitulo 6- Análisis Socio-Económico

El análisis socioeconómico debe de cuantificar con la mayor claridad posible los beneficios directos e indirectos que generará el proyecto de la construcción del Aeropuerto. El presente capítulo deberá de incluir los siguientes aspectos: descripción de la metodología a emplear, identificación y medición de los beneficios, identificación y cuantificación de los costos, resultados obtenidos- rentabilidad, análisis del impacto distributivo, evaluación financiera y conclusiones y recomendaciones.

Capitulo 7- Estudio de medio ambiente

Los factores ambientales deben de ser considerados cuidadosamente en la elaboración del Plan Maestro de Desarrollo aeroportuario. Los estudios del impacto de la construcción y la operación del aeropuerto o la ampliación del mismo, bajo normas aceptadas del aire y la calidad de agua, niveles de ruido ambiental, procesos ecológicos, y valores naturales del medio ambiente, deben ser orientados de modo de determinar la mejor manera de elaborar los requerimientos del aeropuerto.

Capitulo 8- Plan de configuración del aeropuerto

Por definición, el plan de configuración de un aeropuerto es una representación gráfica, a escala, de las facilidades aeroportuarias existentes y propuestas, la ubicación del aeropuerto y la información pertinente sobre espaciamientos y dimensiones requeridas que deben ser estudiadas, para mostrar conformidad con las normas y recomendaciones en uso. Con la finalidad de poder adjuntar los planos al formato requerido por la autoridad aérea, los mismos deberán tener el ancho de un papel formato A4, sin importar las medidas del largo.

Capitulo 9- Plan de uso de la tierra

Incluye un estudio de la incidencia del aeropuerto y de las infraestructuras aeroportuarias en el ámbito territorial circundante

Capitulo 10- Plan de área de terminal

El plan del área terminal y los planes de los componentes dentro de esta área terminal serán elaborados sobre la base de los análisis demanda/ capacidad, de las configuraciones del aeródromo, y de los criterios de uso de la tierra establecidos en los planes de configuración del aeropuerto. En efecto, la configuración del aeródromo y la configuración del área de terminal deberán acomodarse juntos.

Capitulo 11- Planes de acceso aeroportuario

Este elemento del Plan Maestro de Desarrollo aeroportuario debe indicar las rutas propuestas de acceso al y del aeropuerto, de y hacia los distritos comerciales centrales y puntos de conexión con arterias y vías de transporte terrestre, existentes o planeadas.

Capitulo 12- Programación y estimación de costos de las instalaciones

Los programas y la estimación de costos de las instalaciones en el Plan Maestro de Desarrollo, deben ser elaborados en base a los pronósticos de demanda de servicios aéreos a corto, mediano y largo plazo (aproximadamente 5, 10 y 20 años.) Estos establecen las bases para el Plan Maestro Económico.

Capitulo 13- Factibilidad económica y financiamiento

La factibilidad técnica y económica de las consideraciones del Plan Maestro de Desarrollo deben ser analizadas a lo largo de la elaboración del plan, se debe probar la factibilidad de los diferentes conceptos aeroportuarios antes de adoptar el plan del aeródromo, área de terminal y de acceso. En cada caso, deben de hacerse estimaciones preliminares de la inversión de capital, ingresos anticipados y la capacidad de los usuarios de pagar los costos atribuibles a mejoras propuestas

Anexo 27
Reglamento para Ejecución y Contratación
de las Obras, Actividades de
Mantenimiento Periódico, Equipamiento y
Servicios y Consultorías

A. DISPOSICIONES GENERALES

- A.1 Los contratos de construcciones de Obra, los de adquisición de bienes y suministros, así como los de servicios de consultoría deberán ser celebrados por el Concesionario de modo tal que se asegure el cumplimiento de los objetivos de seguridad y servicio que persigue la Concesión.
- A.2 El Concesionario deberá efectuar las inversiones obligatorias establecidas en el Anexo 25, y su respectivo apéndice, del presente Contrato, así como las obras establecidas en los Planes Maestros de Desarrollo, Planes de Equipamiento, Programa de Mantenimiento y Planes de Rehabilitación y Mejoramiento aprobados por el Concedente.
- A.3 Las inversiones realizadas por parte del CONCESIONARIO generará un derecho cobro al CONCEDENTE, cuyo mecanismo se encuentra establecidos en el Anexo 17 del presente contrato.
- A.4 Para la contratación de cada Obra, servicio o adquisición de bienes y/o suministros, el CONCESIONARIO deberá seguir los procedimientos a ser establecidos en el presente anexo, dependiendo del monto del presupuesto aprobado para dicha Obra, adquisición del bien, o contratación del servicio.
- A.5 OSTIRAN deberá verificar el procedimiento seguido por el CONCESIONARIO en las contrataciones, a fin de que se cumpla con los requerimientos establecidos en el presente Anexo.
- A.6 Los retrasos en la ejecución de las Obras y entregas de bienes o servicios ocasionadas por razones debidamente justificadas que no sean responsabilidad del CONCESIONARIO podrán acreditarse para la solicitud de ampliaciones de plazo para la ejecución de la Obras correspondiente, sin penalidad para el cumplimiento de las Metas de Gestión correspondientes.

B. OBRAS DEL PERIODO INICIAL

Las Obras del Período Inicial son obligatorias y se detallan en los literales A B y C del Anexo 25 del presente Contrato. Estas deberán ejecutarse por el CONCESIONARIO durante los años 1, 2 y 3 de la Concesión, de acuerdo al plan y cronograma de inversiones incluido en su Propuesta Técnica (Anexo 15).

Estas obras se dividen en:

- Obras de Rápido Impacto: Deberán ser ejecutadas dentro de los tres primeros meses del primer Año de Concesión y comprenden obras menores en las vías de acceso a los Aeropuertos, en las playas de estacionamiento y en los frontis e instalaciones de las terminales. Tienen como objetivo mejorar, en un corto plazo, la calidad del servicio a los usuarios de los Aeropuertos.
- Obras de Seguridad: Deberán culminarse al vencimiento del trigésimo mes de la Concesión. Comprenden:
 - Culminación de cercos perimétricos y habilitación de caminos perimetrales. Deberán culminarse al vencimiento del vigésimo cuarto mes de la Concesión y se encuentran detalladas en el literal B del Anexo 25 del presente Contrato.

- Instalación de avisos de advertencia y construcciones de nuevas estaciones de salvamento y extinción de incendios. Deberán ser culminadas al vencimiento del trigésimo mes de la Concesión y se encuentran detalladas en el literal B del Anexo 25 del presente Contrato.
- Obras de ampliación y remodelación de la terminal

B.1 Ejecución de Obras de Rápido Impacto

Dentro de los diez primeros Días calculados a partir de la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN un expediente técnico de las obras de rápido impacto a ejecutar en cada uno de los Aeropuertos.

Los expedientes técnicos deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 27.

Para el caso de aquellas obras que se encuentren incluidas en el Perfil de Proyecto de Inversión Pública aprobado por el Sistema Nacional de Inversión Pública para el respectivo Aeropuerto, la elaboración de los expedientes técnicos podrá hacerse tomando como base la información técnica incluida en dichos perfiles.

OSITRAN tendrá quince (15) días calendario para evaluar los expedientes técnicos. El OSITRAN podrá observar los expedientes. En caso el expediente técnico no se encuentre incluido en un Perfil de Proyecto de Inversión Pública y el OSITRAN observe los expedientes técnicos por razones presupuestales, el OSITRAN indicará el presupuesto máximo que desde su punto de vista refleja los precios del mercado.

Inmediatamente recibida la notificación de autorización, el CONCESIONARIO podrá proceder a la contratación de las obras siguiendo los lineamientos establecidos en el numeral H del presente anexo.

B.2. Ejecución de Obras de Seguridad

Dentro de los primeros seis (6) meses contados a partir de la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN un expediente técnico de las obras de seguridad referidas en el literal B del Anexo 25, para cada uno de los Aeropuertos, que efectivamente haya tomado posesión

Los expedientes técnicos deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 27.

Para el caso de aquellas obras que se encuentren incluidas en el Perfil de Proyecto de Inversión Pública aprobado por el Sistema Nacional de Inversión Pública para el respectivo Aeropuerto, la elaboración de los expedientes técnicos podrá hacerse tomando como base la información técnica incluida en dichos perfiles.

El OSITRAN tendrá treinta (30) Días para evaluar los expedientes técnicos. El OSITRAN podrá observar los expedientes. En caso de observación por razones presupuestales el OSITRAN indicará el presupuesto máximo que desde su punto de vista refleja los precios del mercado.

Inmediatamente recibida la notificación de autorización, el Concesionario podrá proceder a la contratación de las obras siguiendo los lineamientos establecidos en el numeral h.1 literal H del presente anexo.

B.3. Ejecución de ampliación y remodelación de la terminal

Dentro de los primeros seis meses calculados a partir de la Toma de Posesión, el CONCESIONARIO deberá presentar al OSITRAN un expediente técnico de las obras de ampliación y remodelación de la terminal a ejecutar en los Aeropuertos ubicados en las ciudades de Tumbes, Cajamarca y Piura, siempre que dichas obras no se encuentren incluidas en el Perfil del Proyecto aprobado por el Sistema Nacional de Inversión Pública para el respectivo Aeropuerto.

Los expedientes técnicos deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 27.

Para el caso de aquellas obras que se encuentren incluidas en el Perfil de Proyecto aprobado por el Sistema Nacional de Inversión Pública para el respectivo aeropuerto, las obras deberán ejecutarse dentro del marco técnico y presupuesto máximo establecido en dicho perfil.

Alternativamente, el CONCESIONARIO podrá proponer una nueva opción para la ampliación y remodelación de las terminales de pasajeros, adjuntando un nuevo cronograma para la ejecución de dichas obras para de los terminales de Tumbes, Cajamarca y Piura, a que se refiere el literal B del Anexo 27, siempre y cuando la ejecución de dichas Obras no exceda el plazo establecido en el numeral 8.2.1.3.3. Para tal efecto, deberá presentar ante el OSITRAN el sustento técnico y obtener su autorización. En caso que las modificaciones requieran de mayor inversión, el CONCESIONARIO deberá elaborar los perfiles y obtener las aprobaciones de entidades competentes.

El OSITRAN tendrá treinta Días para evaluar los expedientes técnicos. El OSITRAN podrá observar los expedientes. En caso de observación por razones presupuestales, el OSITRAN indicará el presupuesto máximo que desde su punto de vista refleja los precios del mercado.

Inmediatamente recibida la notificación de autorización, el Concesionario podrá proceder a la contratación de las obras siguiendo los lineamientos establecidos en el numeral H.1 del Literal H del presente anexo.

B.4. Tratamiento de Obras con expedientes observados

Los expedientes observados podrán ser reformulados y presentados nuevamente, por única vez, siguiendo trámite similar al de la presentación original. De ser observados por el mismo motivo, podrán ser ejecutados por el CONCESIONARIO pero con financiamiento propio.

En el caso de expedientes observados por razones vinculadas a los costos de ejecución, el CONCESIONARIO podrá optar por cualquiera de las dos alternativas siguientes:

- Ejecutar las obras aceptando el presupuesto total máximo planteado por el OSITRAN; ó
- Insistir en su planteamiento de costos, debiendo en este caso el OSITRAN y el CONCESIONARIO recurrir a la dirimencia de controversias a que se refiere el literal G del presente reglamento

En el caso de aquellas obras que se encuentren incluidas en el Perfil de Proyecto aprobado por el Sistema Nacional de Inversión Pública para el respectivo aeropuerto, el presupuesto total no podrá ser mayor al presupuesto máximo establecido en dicho perfil así sea financiado por el Concesionario con financiamiento propio.

C. PROGRAMA GENERAL DE INVERSIONES DEL PLAN MAESTRO DETALLADO DE DESARROLLO

Los Planes Maestros de Desarrollo deberán ser elaborados siguiendo los lineamientos establecidos en el Anexo 26 del presente Contrato denominado "Lineamientos para la elaboración de los Planes Maestros de Desarrollo". Sin embargo, si el Concesionario estima necesario excluir uno o más puntos sugeridos en los lineamientos establecidos en el Anexo 26, lo podrá hacer siempre y cuando justifique ante la DGAC sus motivos y ésta emita la respectiva aprobación por escrito. La DGAC podrá aprobar o no la exclusión de dichos puntos.

Los Planes Maestros de Desarrollo deberán ser actualizados cada quinquenio contados a partir del segundo Año de Concesión, para lo cual el CONCESIONARIO deberá presentar nuevamente toda la documentación indicada en el Anexo 26 del presente Contrato, a más tardar 180 Días Calendario antes de la finalización de cada quinquenio.

El Concesionario deberá elaborar, directamente o a través de terceros, los expedientes técnicos de las Obras correspondientes al Plan Maestro de Desarrollo, los mismos que deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 27.

El OSITRAN, dentro de los treinta Días posteriores a la recepción de cada expediente notificará por escrito al CONCESIONARIO autorizando la ejecución de las Obras que:

- Respeten la concepción original del Plan Maestro de Desarrollo, y,
- Tengan presupuestos totales que reflejen razonablemente costos de mercado

Aprobado el expediente técnico, el CONCESIONARIO procederá a la contratación de la Obra bajo el procedimiento establecido en el numeral H.1 del literal H del presente anexo.

El OSITRAN podrá observar los expedientes por incumplimiento de algunas de las condiciones indicadas anteriormente. En caso de observación por razones presupuestales, el OSITRAN indicará el presupuesto máximo que desde su punto de vista refleja los precios del mercado.

Los expedientes observados podrán ser reformulados y presentados nuevamente, por única vez, siguiendo trámite similar al de la presentación original. De ser observados por el mismo motivo, podrán ser ejecutados por el Concesionario pero con financiamiento propio.

En el caso de expedientes observados por razones vinculadas a los costos de ejecución, el CONCESIONARIO podrá optar por cualquiera de las dos alternativas siguientes:

- Ejecutar las obras aceptando el presupuesto total máximo planteado por el OSITRAN; ó
- Insistir en su planteamiento de costos, debiendo en este caso el OSITRAN y el CONCESIONARIO recurrir a la dirimencia de controversias a que se refiere el numeral G del presente anexo

D. PROGRAMA GENERAL DE INVERSIONES DEL PROGRAMA DE REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO

El CONCESIONARIO ejecutará las Obras de Rehabilitación y Mejoramiento del Lado Aire de los Aeropuertos que así lo requieran, en la forma y oportunidad que sea establecido en el Programa de Rehabilitaciones.

El CONCESIONARIO deberá elaborar, directamente o a través de terceros, los expedientes técnicos de las Obras correspondientes al Programa de Rehabilitaciones y Mejoramiento, los mismos que deberán contener como mínimo los lineamientos establecidos en el Apéndice 1 del Anexo 27.

El OSITRAN, dentro de los treinta Días posteriores a la recepción de cada expediente notificará por escrito al CONCESIONARIO autorizando la ejecución de las Obras que:

- Respeten la concepción original del Programa de Rehabilitaciones, y,
- Tengan presupuestos totales que reflejen razonablemente costos de mercado

Aprobado el Expediente Técnico, el CONCESIONARIO procederá a la contratación de la Obra bajo el procedimiento establecido en el literal H del presente nexo.

El OSITRAN podrá observar los expedientes por incumplimiento de algunas de las condiciones indicadas anteriormente. En caso de observación por razones presupuestales, el OSITRAN indicará el presupuesto máximo que desde su punto de vista refleja los precios del mercado.

Los expedientes observados podrán ser reformulados y presentados nuevamente, por única vez, siguiendo trámite similar al de la presentación original. De ser observados por el mismo motivo, podrán ser ejecutados por el CONCESIONARIO pero con financiamiento propio.

En el caso de expedientes observados por razones vinculadas a los costos de ejecución, el CONCESIONARIO podrá optar por cualquiera de las dos alternativas siguientes:

- Ejecutar las obras aceptando el presupuesto total máximo planteado por el OSITRAN; ó
- Insistir en su planteamiento de costos, debiendo en este caso el OSITRAN y el CONCESIONARIO recurrir a las dirimencias de controversias a que se refiere el literal G del presente anexo.

E. TRATAMIENTO DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN PÚBLICA Y AUTORIZACIONES REQUERIDAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL

En el caso que las obras establecidas en los numerales B, C y D del presente anexo, constituyan Proyectos de Inversión Pública (así definido en el Reglamento de la Ley del Sistema Nacional de Inversión Pública) los expedientes técnicos deberán adaptarse a los requisitos establecidos en la Directiva N° 004-2002-EF/68.01 del Ministerio de Economía y Finanzas, y antes de la ejecución de cada obra se deberá cumplir con todos los requisitos establecidos en las normas del Sistema Nacional de Inversión Pública. Las normas citadas en el presente párrafo incluyen también sus normas modificatorias.

Asimismo, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de la Ley Aeronáutica Civil, la construcción, rehabilitación, ampliación, mejoramiento y cualquier modificación de los aeropuertos, requerirá la autorización previa de la Dirección General de Aeronáutica Civil y por lo tanto los expedientes técnicos deberán adaptarse a los requisitos establecidos en dicho Reglamento y antes de la ejecución de cada obra deberá contar con la aprobación de la mencionada entidad. Las normas citadas en el presente párrafo incluyen también sus normas modificatorias.

En ambos casos, los expedientes técnicos aprobados deberán ser remitidos al Supervisor de Obra antes de proceder a la contratación de las obras. No se requerirá la aprobación de los Expedientes Técnicos por el Supervisor de Obra ni aplicará lo establecido en el numeral G del presente anexo respecto a la dirimencia de controversias.

F. LABORES DE OSITRAN

OSITRAN tendrá las siguientes facultades y atribuciones relacionadas con la ejecución de Obras Obligatorias y las Obras del Periodo Remanente así como las de Rehabilitación y Mejoramiento:

- Verificar que las Obras se ejecuten observando reconocidos criterios técnicos y respetando en lo esencial las especificaciones técnicas y del diseño. Para ello, podrá efectuar visitas de auditoria técnica directamente y/o a través de terceros debidamente acreditados
- Aprobar las valorizaciones mensuales de obra presentadas por el Concesionario tramitando su pago ante las entidades correspondientes
- Solicitar al Concesionario informes con periodicidad trimestral relacionados con el avance y proyección de las inversiones
- Solicitar informes al Concesionario cuando sobrevenga cualquier circunstancia que impida o ponga en peligro la ejecución de alguna de las Obras, notificando al Concedente y al OSITRAN
- Llevar un registro documentado de los gastos por conceptos de bienes y servicios

G. DIRIMENCIA DE CONTROVERSIAS

En caso que el CONCESIONARIO considerase que los pronunciamientos de OSITRAN, sobre los costos que hubiere presentado con relación a determinados proyectos, no estuvieran debidamente fundamentadas o discrepase de los criterios que los fundamentan dichos pronunciamientos, podrá presentar el recurso de reconsideración correspondiente, fundamentando su impugnación en todos los medios probatorios contemplados en la Ley del Procedimiento Administrativo General, incluyendo el peritaje.

La evaluación de los costos de los proyectos por parte de OSITRAN, se realizará en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, contados desde la fecha de

presentación de la sustentación respectiva. En caso que OSITRAN requiera información adicional vinculada al desagregado de costos correspondiente a la ejecución de los proyectos, deberá solicitarla, hasta en una sola oportunidad, en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados desde la fecha de presentación de la información original. En tal caso, y por una sola vez, el referido plazo de aprobación de treinta (30) días hábiles comenzará nuevamente a computarse desde la fecha de presentación de la información adicional solicitada. En el caso que OSITRAN no se pronuncie en el plazo al que se ha hecho referencia, se entenderá que los costos de los proyectos no han sido aprobados.**H. MECANISMOS DE**

CONTRATACIÓN

H.1 Para Ejecución de Obras

a) Consideraciones generales

Las normas que se detallan a continuación tienen por objeto definir los mecanismos de contratación de las obras que el CONCESIONARIO deberá ejecutar durante el período de vigencia de la concesión.

La adjudicación de los contratos de obra deberá seguir criterios objetivos y transparentes. Asimismo, los procesos de adjudicación deberán obedecer a una competencia leal, con igualdad de oportunidades para todos los postores, a fin de garantizar la identificación de la oferta más favorable y el mejor uso de los recursos.

Los plazos fijados para la elaboración de las Bases, Términos de Referencia presentación de ofertas tienen que ser lo suficientemente amplios para que los postores puedan tomar en cuenta las condiciones particulares en el cual se desarrollarán las obras, su magnitud y complejidad.

No podrán participar como postores en las modalidades de contratación:

- El Concesionario
- Los accionistas del Concesionario
- Las empresas que hayan estado involucradas en la preparación del proyecto

En el caso que no se cumplan las reglas y procedimientos establecidos en el contrato, OSITRAN podrá suspender u observar un proceso de contratación.

b) Criterios para la clasificación de las obras e identificación de los mecanismos de contratación

Los mecanismos de contratación serán: a) Licitación Pública Internacional, b) Licitación Pública Nacional, c) Proceso de Solicitud de Propuestas y d) Adjudicación Directa; y serán aplicados dependiendo del monto del presupuesto aprobado en los expedientes técnicos de cada obra.

Mecanismo	Presupuesto (incluido impuestos)
Licitación Pública Internacional	De US\$3'000,001 a más

Licitación Pública Nacional	De US\$351,001 a US\$3'000,000
Proceso de Solicitud de Propuestas	De US\$50,001 a US\$350,000
Adjudicación Directa	Hasta US\$50,000

c) Licitación Pública Internacional

Comité del Concurso

El Comité del Concurso será el responsable de elaboración y aprobación de las Bases, la conducción de la Licitación, la calificación de los postores, la evaluación de las ofertas que se presenten y la adjudicación de la Buena Pro.

Para efectos de la evaluación de las ofertas, el Comité del Concurso podrá convocar la participación de especialistas en la materia.

Los actos públicos de la Licitación deberán ser presididos y llevados a cabo por cualquiera de los miembros del Comité del Concurso.

Para el caso de Licitaciones Públicas Internacionales, el Comité del Concurso deberá estar integrado por mínimo 3 tres personas, incluyendo necesariamente un representante del CONCESIONARIO, un representante del Asesor Aeroportuario (en caso la Licitación se lleve a cabo durante los primeros 5 años de la concesión) y un representante del CONCEDENTE.

Contenido de las Bases

Las Bases deberán informar a los postores sobre el tipo y alcance de los servicios a prestar y las condiciones del contrato de obra. Las Bases se deberán elaborar de forma tal que se garantice una competencia leal y transparente, con igualdad de oportunidades para todos los postores. Los postores deberán ser informados también sobre los criterios de calificación y los criterios para la evaluación de sus ofertas.

Las Bases deberán incluir como mínimo:

- Información general sobre la obra a realizar y los servicios requeridos
- Información sobre la ejecución de la Licitación
- Carta modelo de presentación de ofertas (especificando el tipo de moneda)
- Proyecto de contrato de obra
- Especificaciones técnicas de la obra a realizar y detalle de los servicios requeridos
- Plazo de entrega de la obra
- Modelos de las garantías de anticipo y de fiel cumplimiento
- Monto máximo del presupuesto

El proyecto de contrato de obra deberá determinar en forma clara e inequívoca las obligaciones que las futuras partes contratantes tendrán que asumir. Ello se aplicará especialmente al alcance de los servicios y los plazos de cumplimiento, a la responsabilidad (civil) y las garantías. La distribución de los riesgos que eventualmente emanaran de las condiciones topográficas y los requisitos de protección ambiental deberán ser también definidos. El CONCESIONARIO deberá garantizar el acceso de los postores a todos los estudios existentes.

Aprobación de las Bases

Las Bases de la Licitación deberán ser aprobadas por el Comité del Concurso y visadas por el Gerente General del CONCESIONARIO. Las Bases deberán velar por el cumplimiento de los siguientes aspectos:

- Que las especificaciones técnicas de la obra y los plazos de entrega establecidos correspondan a lo requerido en el Contrato de Concesión y en el Plan Maestro de Desarrollo aprobado por la DGAC
- Que las Bases cumplan con el requisito de neutralidad y no limiten el concepto de libre competencia
- Que la conducción de la Licitación se encuentre conforme con los lineamientos establecidos en el presente anexo

Convocatoria

La publicación de la convocatoria tendrá como objetivo informar a todos los postores potencialmente interesados, sobre la realización de la Licitación y las posibilidades de participar en la misma. El aviso de convocatoria deberá incluir la fecha de presentación de ofertas. El lugar y hora podrá ser comunicado posteriormente mediante por el Comité del Concurso.

El aviso de convocatoria deberá ser publicado por lo menos dos veces en el Diario Oficial El Peruano, en un medio de circulación nacional y en un medio de circulación internacional.

El plazo desde la fecha de publicación del primer aviso de convocatoria hasta el cierre del plazo para la presentación de ofertas no deberá ser menor de 45 días.

Las Bases deberán ser publicadas en la página web del CONCESIONARIO a partir de la fecha de publicación del primer aviso de convocatoria.

Presentación de sobres y calificación de los postores

Los postores deberán presentar la documentación de calificación y la oferta respectiva al mismo tiempo, pero en dos sobres separados, en el lugar, fecha y hora establecidos por el Comité del Concurso.

Ambos documentos deberán ser presentados en sobres cerrados. El acto deberá ser público. En este primer acto sólo se abrirán los sobres con la documentación de calificación y se comprobará si la información contenida en los mismos está completa, si contiene las garantías de seriedad y si los criterios de calificación establecidos en las Bases han sido cumplidos.

El Comité del Concurso deberá posteriormente elaborar un informe de evaluación, detallando sobre los resultados del proceso de calificación.

Apertura y evaluación de ofertas

En un segundo acto público, solo se abrirán las ofertas de aquellos postores que cumplieron los criterios de calificación.

Después de la apertura de las ofertas se examinará si éstas están completas, si se ajustan a lo establecido en Bases y si las garantías presentadas por el postor coinciden con las solicitadas en las Bases.

Una oferta se podrá rechazar en principio cuando:

- Sea presentada después de vencido al plazo fijado para la presentación de las ofertas
- No cumpla con las Bases en puntos esenciales, como por ejemplo, las condiciones generales del contrato o las especificaciones técnicas importantes
- Contenga esenciales salvedades o limitaciones

La evaluación de las ofertas se efectuará de forma cuantitativa. Se adjudicará la Buena Pro a la oferta que presente el precio más bajo.

Después de la adjudicación de la Buena Pro, el Comité del Concurso deberá informar a los demás postores que su oferta no ha sido exitosa.

Una vez terminada la Licitación, el OSITRAN deberá recibir un informe detallado del Comité del Concurso, con el visto bueno de los integrantes del mismo, sobre la evaluación y comparación de las ofertas y la Adjudicación de la Buena Pro.

Anulación de la Licitación

El Comité del Concurso podrá anular una Licitación cuando:

- No haya sido presentada ninguna oferta que cumpliera con lo establecido en las Bases, o
- Las ofertas evaluadas sobrepasen el presupuesto máximo

Luego de la anulación de la Licitación se requerirá comunicar al OSITRAN, con la justificación correspondiente, y a todos los postores. En el caso de una anulación de la Licitación, se podrá realizar una nueva Licitación bajo nuevas condiciones que aseguren una mayor competencia.

d) Licitación Pública Nacional

Comité del Concurso

El Comité del Concurso tendrá las mismas obligaciones indicadas para la Licitación Pública Internacional. Deberá también estar integrado por mínimo 3 tres personas, incluyendo necesariamente un representante del CONCESIONARIO, un representante del Asesor Aeroportuario (en caso la licitación se lleve a cabo durante los primeros 5 años de la concesión) y un representante del CONCEDENTE.

Contenido de las Bases

Se deberá seguir las mismas indicaciones para la elaboración y aprobación de las Bases de la Licitación Pública Internacional.

Convocatoria

Se deberán cumplir con los mismos requisitos de contenido indicados para la Licitación Pública Internacional; sin embargo, el aviso de convocatoria deberá ser publicado por lo menos dos veces únicamente en el Diario Oficial El Peruano y en un medio de circulación nacional. El plazo desde la fecha de publicación del primer aviso de convocatoria hasta el cierre del plazo para la presentación de ofertas no deberá ser menor de 30 días.

Las Bases deberán ser publicadas también en la página web del CONCESIONARIO a partir de la fecha de publicación del primer aviso de convocatoria.

Calificación de los postores, apertura y evaluación de ofertas

Se deberá seguir las mismas especificaciones e indicaciones establecidas para la Licitación Pública Internacional.

Anulación de la licitación

El Comité del Concurso podrá anular una Licitación cuando:

- No haya sido presentada ninguna oferta que cumpliera con lo establecido en las Bases, o
- Las ofertas evaluadas sobrepasen el presupuesto máximo

Luego de la anulación de la Licitación se requerirá comunicar al OSITRAN, con la justificación correspondiente, y a todos los postores. En el caso de una anulación de la Licitación, se podrá realizar una nueva Licitación bajo nuevas condiciones que aseguren una mayor competencia.

e) Proceso de Solicitud de Propuestas

Comité del Concurso

El Comité del Concurso será el responsable de elaboración y aprobación de los Términos de Referencia, la conducción del proceso, la evaluación de ofertas y la adjudicación de la Buena Pro.

Para efectos de la evaluación de las ofertas, el Comité del

Concurso podrá convocar la participación de especialistas en la materia. Los actos públicos del proceso deberán ser presididos y llevados a cabo por cualquiera de sus miembros.

Para el caso del Proceso de Solicitud de Propuestas, el Comité del Concurso deberá estar integrado por mínimo 3 tres personas, incluyendo necesariamente un representante del CONCESIONARIO y un representante del CONCEDENTE.

Contenido de los Términos de Referencia

Los Términos de Referencia deberán informar a los postores sobre el tipo y alcance de los servicios a prestar y las condiciones del contrato de obra. Deberán incluir también los criterios de evaluación de las ofertas.

Los Términos de Referencia deberán incluir como mínimo:

- Información general sobre la obra a realizar y los servicios requeridos
- Carta modelo de presentación de ofertas (especificando el tipo de moneda a ser utilizado)
- Contrato de obra
- Especificaciones técnicas de la obra a realizar y detalle de los servicios requeridos
- Plazo de entrega de la obra
- Modelos de las garantías de anticipo y de fiel cumplimiento
- Monto máximo del presupuesto

El Contrato deberá determinar en forma clara e inequívoca las obligaciones que las futuras partes contratantes tendrán que asumir. Ello se aplicará especialmente al alcance de los servicios y los plazos de cumplimiento, a la responsabilidad (civil) y las garantías. La distribución de los riesgos que eventualmente emanaran de las condiciones topográficas y los requisitos de protección ambiental deberán ser también definidos. El CONCESIONARIO deberá garantizar el acceso de los postores a todos los estudios existentes.

Aprobación de los Términos de Referencia

Los Términos de Referencia deberán ser aprobados por el Comité del Concurso y visados por el Gerente General del CONCESIONARIO. Los Términos de Referencia deberán velar por el cumplimiento de los siguientes aspectos:

- Que las especificaciones técnicas de la obra y los plazos de entregado establecidos correspondan a lo establecido en el Contrato de Concesión y en el Plan Maestro de Desarrollo aprobado por la DGAC
- Que los Términos de Referencia cumplan con el requisito de neutralidad y no limiten el concepto de libre competencia
- Que la conducción del Proceso de Solicitud de Propuestas se encuentre conforme con los lineamientos establecidos en el presente anexo

Elaboración de Lista Corta

El Comité del Concurso deberá identificar y aprobar una lista de preselección (lista corta) de empresas, que permita contar con un mínimo de tres propuestas. Se debe incluir preferentemente a proveedores competitivos internacionales y locales, procurando equidad entre los mismos. Se recomienda que en el proceso de preselección se aplique el sistema de rotación de los proveedores.

La Lista Corta deberá ser visada por el Gerente General del CONCESIONARIO.

Envío de cartas de invitación

El Comité del Concurso deberá aprobar y remitir a cada empresa de la Lista Corta una carta de invitación al Proceso de Selección de Propuestas, adjuntando los Términos de Referencia.

La carta de invitación deberá incluir la fecha de presentación de ofertas. El lugar y hora podrá ser comunicado posteriormente mediante documento escrito por el Comité del Concurso.

El plazo desde la fecha de envío de la invitación hasta el cierre del plazo para la presentación de ofertas no deberá ser menor de 15 días.

Recepción de Propuestas

Los postores deberán presentar sus ofertas en el lugar, fecha y hora establecidos por el Comité del Concurso, en un sobre cerrado. El acto deberá ser público.

En este acto se abrirán los sobres con las propuestas y se comprobará si la información contenida en los mismos se ajusta a lo establecido en Bases y si las garantías presentadas por el postor coinciden con las solicitadas en las Bases.

Una oferta podrá ser rechazada en principio cuando:

- Sea presentada después de vencido al plazo fijado para la presentación de las ofertas
- No cumpla con las Bases en puntos esenciales, como por ejemplo, las condiciones generales del contrato o las especificaciones técnicas importantes
- Contenga esenciales salvedades o limitaciones

Las ofertas que no fueron rechazadas serán evaluadas por el Comité del Concurso. La evaluación se efectuará de forma cuantitativa. Se adjudicará la Buena Pro a la oferta que presente el precio más bajo.

Después de la adjudicación de la Buena Pro, el Comité del Concurso deberá informar a los demás postores que su oferta no ha sido exitosa.

Una vez terminado el Proceso, el OSITRAN deberá recibir un informe detallado del Comité del Concurso, con el visto bueno de los integrantes del Comité del Concurso, sobre la evaluación y comparación de las ofertas y la Adjudicación de la Buena Pro.

Anulación del proceso

El Comité del Concurso podrá anular un Proceso de Solicitud de Propuestas cuando:

- No haya sido presentada ninguna oferta que cumpliera con lo establecido en los Términos de Referencia, o
- Las ofertas evaluadas sobrepasen el presupuesto máximo

Luego de la anulación del proceso se requiere comunicar al OSITRAN, con la justificación correspondiente, y a todos los postores. En el caso de una anulación del proceso, se podrá realizar uno nuevo bajo nuevas condiciones que aseguren una mayor competencia.

f) Adjudicación Directa

La selección del proveedor estará a cargo exclusivamente del CONCESIONARIO. Para este fin, deberá elaborar los Términos de Referencia que deberán informar sobre el tipo y alcance de los servicios a prestar y las condiciones del contrato de obra. Deberán incluir como mínimo:

- Especificaciones técnicas de la obra a realizar y detalle de los servicios requeridos
- Plazo de entrega de la obra
- Modelos de las garantías de anticipo y de fiel cumplimiento
- Presupuesto

El contrato de obra a ser suscrito con el proveedor seleccionado deberá determinar en forma clara e inequívoca las obligaciones que las futuras partes contratantes tendrán que asumir. Ello se aplicará especialmente al alcance de los servicios y los plazos de cumplimiento, a la responsabilidad (civil) y las garantías. La distribución de los riesgos que eventualmente emanarán de las condiciones topográficas y los requisitos de protección ambiental deberán ser también definidos.

Luego de la adjudicación, el OSITRAN deberá recibir un informe detallado, con el visto bueno del Gerente General del CONCESIONARIO, indicando las actividades a ser desarrolladas por el proveedor seleccionado y los criterios tomados en cuenta para su selección.

El proceso de Adjudicación Directa podrá ser también utilizado en el caso en que se amplíe un contrato ya existente o una licitación o proceso haya sido cancelado por segunda vez. También podrá ser utilizado cuando una nueva licitación o proceso no prometa traer resultados adecuados por razones especiales (por ejemplo, en el caso de repuestos originales) o porque la ejecución de la obra sea tan urgente que no será posible realizar una licitación o proceso; en estos casos se deberá contar con la autorización previa del OSITRAN.

- Sea presentada después de vencido al plazo fijado para la presentación de las ofertas

- No cumpla con las Bases en puntos esenciales, como por ejemplo, las condiciones generales del contrato o las especificaciones técnicas importantes
- Contenga esenciales salvedades o limitaciones

H.2 Mecanismos de Contratación de Adquisición de Bienes y de Suministro

a) Consideraciones Generales

Para la contratación de bienes y de suministros, será de aplicación los procedimientos establecidos para la contratación de ejecución de Obras, detallados en el literal H. 1 del presente anexo, en lo que sea aplicable.

b) Criterios de calificación para la Adquisición de Bienes y Suministros e identificación de los mecanismos de contratación

Los mecanismos de para la contratación y adquisición de bienes y suministros, es el siguiente:

Mecanismos	Presupuesto (incluido impuesto)
Licitación Pública Internacional	De US\$ 1' 000,000.01 a más
Licitación Pública Nacional	De US\$ 250,001 a US\$ 1,000,000.00
Procesos de Solicitud de Propuestas	De US\$ 50,001 a US\$ 250,000
Adjudicación Directa	Hasta US\$ 50,000

H.3 Mecanismos de Contratación de Servicios y Consultoría

a) Consideraciones Generales

Para la contratación de servicios y consultorías, tales como prestaciones de empresas de servicios, compañías de seguros y del personal contratado directamente por locación de servicios, así como: investigaciones, proyectos, estudios, diseños, u otros similares, será de aplicación el mecanismo de contratación de obras detallado en el literal H.1 del presente anexo, en cuanto sea aplicable.

b) Criterios de calificación de los servicios y consultoría e identificación de los mecanismos de contratación

Los mecanismos de contratación en el caso de la contratación de servicios y consultoría se sujetarán a los montos siguientes:

Mecanismos	Presupuesto (incluido impuesto)
------------	---------------------------------

Concurso Público Internacional	De S\$ 1,000,001 a más
Concurso Público Nacional	De US\$ 250,001 a US\$ 1,000,000
Procesos de Solicitud de Propuestas	De US\$ 50,001. a US\$ 250,000
Adjudicación Directa	Hasta US\$ 50,000.00

Anexo 27
Apéndice 1
Lineamientos Mínimos para la Elaboración
de los Expedientes Técnicos

Contenido de un expediente técnico:

1. Resumen Ejecutivo
2. Levantamiento topográfico.
3. Memorias Descriptivas
 - Memoria Descriptiva General
 - Memoria Descriptiva de Arquitectura
 - Memoria Descriptiva de Estructuras
 - Memoria Descriptiva de Instalaciones Eléctricas
 - Memoria Descriptiva de Instalaciones Sanitarias
4. Especificaciones Técnicas
 - Especificaciones Técnicas Arquitectura
 - Especificaciones Técnicas Estructuras
 - Especificaciones Técnicas Instalaciones Eléctricas
 - Especificaciones Técnicas Instalaciones Sanitarias
5. Planos de Ejecución de Obras
 - Planos de Arquitectura
 - Planos de Estructuras
 - Planos de Instalaciones Eléctricas
 - Planos de Instalaciones Sanitarias
6. Metrados
7. Presupuestos
8. Valores Referenciales
9. Análisis de Precios Unitarios
10. Calendario de avance de obra
11. cronograma valorizado
12. Formulas Polinómicas
 - Formulas Polinómicas de Arquitectura
 - Formulas Polinómicas de Estructuras
 - Formulas Polinómicas de Instalaciones Eléctricas
 - Formulas Polinómicas de Instalaciones Sanitarias
13. Estudio de Impacto Urbanístico
14. Estudio de Impacto Ambiental
15. Estudio de Mecánica de Suelos
16. Bases de Licitación

Anexo 28

Modelo de Declaración del Acreedor Permitido

Lima, de de 2006

Señores
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Av. 28 de Julio 800
Lima 1, Lima – Perú
Presente.-

Acreedor Permitido:

Referencia: Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

De acuerdo con lo previsto en la Cláusula 10.4.7 del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.

- a) Que no nos encontramos sujetos a impedimentos ni restricciones (por vía contractual, judicial, arbitral, administrativa, legislativa u otra), para asumir y cumplir con el compromiso de financiar a xxxxxxxxxxxxxx (CONCESIONARIO) hasta por el monto de _____, a efectos de que este esté en óptimas condiciones para cumplir con las obligaciones que le correspondan conforme al Contrato de Concesión _____.
- b) Por medio de la presente confirmamos que nuestros órganos internos competentes han aprobado una línea de crédito hasta por el monto de _____, a favor de xxxxxxxxxxxxxx (CONCESIONARIO), la misma que está destinada a cumplir las obligaciones derivadas del Contrato de de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú.
- c) Que cumplimos con los requisitos establecidos en el Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú, así como todos aquellos exigidos por las Normas legales aplicables, para clasificar como Acreedor Permitido, de conformidad con los términos que el Contrato de Concesión asigna a esta definición.

Atentamente,

Firma :

Nombre:
Representante del Acreedor Permitido

Entidad:
Acreedor Permitido

ANEXO 29

**TERMINOS DE REFERENCIA ASESOR
AEROPORTUARIO**

Términos de Referencia Mínimos del Contrato de Asesoría Aeroportuaria

OBJETIVO

Asesorar al Concesionario en la administración general de aeropuertos, específicamente en la organización, planificación estratégica, dirección y supervisión de la elaboración de Planes Maestros de Desarrollo; planificación y gestión ambiental, orientación en el desarrollo de negocios aerocomerciales, gestión de la seguridad operacional (safety) y de la seguridad de la aviación civil (security), diseño, ingeniería y mantenimiento de infraestructura aeroportuaria, gestión y capacitación de personal, y diseño e implementación de sistemas de operaciones, entre otros aspectos.

Sin perjuicio de lo anterior, el Asesor Aeroportuario deberá asesorar al operador en la eficiente y segura operación de las actividades principales del aeropuerto, transmitiendo los conocimientos, pericia y experiencia necesaria para garantizar niveles de calidad y servicio que satisfagan y/o excedan los requerimientos que dicte las regulaciones peruanas vigentes, así como las normas y recomendaciones de organismos y asociaciones internacionales, tales como Organización de Aviación Civil Internacional(OACI), International Airline Transport Association (IATA) y Airport Council International (ACI), entre otros.

PLAZO

El plazo mínimo del contrato de asesoría será de cinco (5) años contados a partir de la fecha de la firma del Contrato de Concesión. Dicho contrato podrá ser resuelto por la sociedad concesionaria, subsistiendo la obligación de ésta de sustituir el asesor aeroportuario designado originalmente por otro de igual o mejor categoría, el mismo que deberá satisfacer todos los requisitos solicitados en las Bases Consolidadas.

TAREAS

1. Ingeniería y Elaboración de Planes Maestros de Desarrollo

- a. Dirección y Supervisión para la Elaboración de los Planes Maestros de Desarrollo

El Asesor dirigirá y supervisará la elaboración de los Planes Maestros de Desarrollo que el Concesionario deberá presentar dentro de los primeros veinticuatro (24) meses de la concesión.

- b. Revisión de expedientes técnicos para las obras del Plan Maestro de Desarrollo

El Asesor revisará y emitirá opinión sobre los expedientes técnicos que el Concesionario realice para cada obra del Plan Maestro de Desarrollo aprobado por la DGAC.

c. Supervisión estudio de Medio Ambiente

El Asesor elaborará los Términos de Referencia y la revisará y emitirá opinión sobre la Auditoria Ambiental y el Plan de Mitigación que el Concesionario deberá realizar durante los primeros años de la concesión.

El Asesor proveerá al Concesionario su experiencia para supervisar que la Auditoria Ambiental incluya un análisis de peligro aviario, manejo de materiales peligrosos, manejo de residuos sólidos, evaluación de contaminación sonora producida por el ruido y las medidas de mitigación correspondientes, así como también evaluaciones ambientales base y sus respectivas medidas de mitigación.

d. Niveles de servicio en la terminal

Sin perjuicio de lo establecido en el Anexo 8 del Contrato de Concesión y dentro de los primeros seis (6) meses de la Concesión, el Asesor elaborará una propuesta de la metodología para la medición de los niveles de servicio propuestos en el Contrato de Concesión, así como también los valores y procedimientos para la supervisión de su correcta aplicación. Para ello, el Asesor deberá haber realizado una evaluación de los niveles de servicio actuales de cada aeropuerto.

e. Programa de capacitación del personal

Dentro de los primeros seis (6) meses de la Concesión, el Asesor elaborará una propuesta del Programa de Capacitación que se deberá aplicar a cada jefatura o área gerencial relacionado a la operación aeroportuaria.

2. Comercial

a. Revisión del Plan de Negocios Aerocomercial

El Asesor revisará y emitirá opinión sobre el Plan de Negocios Aerocomercial que el Concesionario realice.

b. Estudio de Oportunidades de Negocios No Aeronáuticos

El Asesor revisará y emitirá opinión sobre el Estudio de Oportunidades de Negocios No Aeronáuticos que el Concesionario realice.

3. Administrativo

a. Organización de la empresa

Dentro de los primeros treinta (30) días de la Concesión, el Asesor presentará al Concesionario una propuesta del Organigrama de la Sociedad Concesionaria y de los perfiles de cada jefatura y de los puestos gerenciales.

4. Operaciones

a. Elaboración de los Manuales de Aeródromo

Dentro de los primeros diez (12) meses de la concesión, el Asesor elaborará el primer Manual de Aeródromo de los requeridos por los aeropuertos del Primer Grupo, de acuerdo a los lineamientos

establecidos en el Anexo 6 del Contrato de Concesión y las regulaciones que dicte la Dirección General de Aeronáutica Civil del Perú en la RAP 139. Dicho manual deberá incluir, entre otros aspectos fundamentales, el diseño a detalle de los procedimientos operacionales de aeródromo, previsión de manejo de contingencias y medidas de seguridad. Asimismo, el Asesor deberá subsanar las observaciones que pudiesen ser generadas por la autoridad competente al momento en que dicho Manual sea entregado como requisito para la obtención el Certificado de Aeródromo.

Posteriormente, el Asesor tendrá a su cargo la dirección y supervisión de la elaboración de los demás Manuales de Aeródromos requeridos por los aeropuertos del Primer Grupo.

b. Obtención del Certificado de Aeródromo

El Asesor dirigirá, supervisará y participará en el proceso que realizará el Concesionario para solicitar ante la DGAC el Certificado de Aeródromo correspondiente a cada uno de los aeropuertos que, acorde con la RAP 139, lo requiera.

5. Capacitación del personal

a. Operaciones

El Asesor deberá dar llevar a cabo un mínimo de doce talleres de trabajo (de 16 horas cada uno) al año sobre los siguientes temas:

- Administración y supervisión de operaciones en:
 - aéreas correspondiente al lado aire
 - áreas públicas de la terminal de pasajeros
 - áreas correspondiente al lado tierra
- Implementación de políticas de seguridad en el marco de los estándares de seguridad vigentes (safety y security)
- Aplicación y supervisión de las normas y recomendaciones IATA, ACI y OACI
- Supervisión del cumplimiento de las regulaciones dictadas por la DGAC
- Elaboración de procedimientos y supervisión de los flujos de procesos en el lado tierra, la terminal y el lado aire de los aeropuertos.
- Aplicación de políticas de mitigación de ruido, supervisión y monitoreo de otros aspectos medio ambientales.

b. Actualizaciones de Planes Maestro

El Asesor deberá dar llevar a cabo un mínimo de tres talleres de trabajo (de 16 horas cada uno) al año sobre cómo actualizar los Planes Maestro de cada aeropuerto, de acuerdo a las normas y recomendaciones internacionales y las regulaciones de la DGAC.

6. Transferencia de Tecnología de Información (T.I.)

El Asesor deberá identificar y proponer al Concesionario las necesidades básicas requeridas en sus sistemas de informática que le permitan atender y supervisar las operaciones aeroportuarias así como optimizar los procedimientos administrativos, financieros y contables.

Estos sistemas deberán incluir entre otros:

- Sistema de informática para obtener y controlar la información que se requiere o que se genere durante la ejecución de los procesos involucrados en la operación y administración de los aeropuertos.
- Sistema de informática de control de recursos financieros; control presupuestal, contabilidad general, cuentas por cobrar, cuentas por pagar, tesorería y activos fijos.
- Sistema de informática de control de recursos materiales: compras de materiales y servicios, inventarios, almacenes y administración de contratos.
- Sistema de informática de administración de la información: almacenamiento de datos, indicadores de desempeño o actuación, escenarios de simulación y herramientas de planificación.

El Asesor revisará y emitirá opinión sobre la versión final de cada software de manera que se asegure que el desarrollo e implementación de dichos sistemas sean incorporados de la manera más eficiente y que cumpla con los objetivos y requerimientos solicitados inicialmente.

ANEXO 30

ACTAS DE TRABAJO SUSCRITAS CON LOS GOBIERNOS REGIONALES