

Anexo 25 Inversiones obligatorias

Versión Final del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia
de la República del Perú



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)²
- 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

² 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

ALDO BRESANI
JEFE DE PROYECTO
AEROPUERTOS



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)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
- 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

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

ALTA W. S.A.
JEFE DE PROYECTO
AEROPUERTOS

AGENCIA DE PROMOCIÓN DE LA INVERSIÓN PRIVADA
E.L.D.A. BRAVO
ASESORA LEGAL
ProInversión

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)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
- 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.)

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

ALDO B. LEÓN
JEFE DE
PROYECTO
AEROPUERTOS



- 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

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)⁶
- Mejorar el sistema de presentación de información de vuelos de acuerdo con lo establecido en el Doc. 9249 de OACI –

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

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

Versión Final del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

407

JEFE DE
PROYECTO
AEROPUERTOS



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)⁷
- 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

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



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)⁸
- 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)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

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

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

Versión Final del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú



- 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 y 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 de 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**

RECIBIDO EN:
JEFE DE PROYECTO
AEROPUERTOS



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

Versión Final del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

419



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.

- Habilidad de camino perimetral para vigilancia

Versión Final del Contrato de Concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú

421



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.

