

**ACTA DE SESIÓN ORDINARIA N° 41
CONSEJO REGIONAL DE USUARIOS DE CUSCO**

Siendo las 09:30 horas del día martes 22 de agosto de 2023, en el Salón “Virrey” del Hotel Costa del Sol Ramada Cusco, sito en Santa Teresa 344, Cusco; de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, modificado mediante Resolución de Consejo Directivo N° 027-2020-CD-OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Ordinaria N° 41 del Consejo Regional de Usuarios de Cusco.

En representación del OSITRAN, asistieron los señores:

- Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General del OSITRAN.
- Francisco Jaramillo Tarazona, Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)
- Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario.
- Karla Falcón Arrieta, Especialista en Seguimiento y Monitoreo de usuarios de la Gerencia de Atención al Usuario.
- Javier Castro Cuba León, Jefe de la Oficina Desconcentrada del OSITRAN en Cusco.

Por parte del Consejo Regional de Usuarios de Cusco, asistieron los señores:

- Jhon Santos Gonzáles Chuchón, representante de la Cámara de Comercio, Industria, Servicios, Turismo y de la Producción del Cusco.
- Ricardo Valencia Salas, representante de la Cámara Nacional del Transporte Turístico – CANTTUR.
- Genaro Julio Álvarez López, representante de la Universidad Continental S.A.C.
- Lucio Quisíyupanqui Peñalba, representante de la Cámara Peruana de Servicios Turísticos- CAPERTUR.
- Rosmery Quispe Bellido, representante del Colegio de Arquitectos del Perú- Regional de Cusco.

Asimismo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 33° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, participaron en calidad de expositores:

- Ing. Orlando Gonzales, Gerente de Operaciones de la Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.
- Ángel Garrido Del Águila, Coordinador Técnico del Proyecto de Chinchero del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Juan Pablo Salas Cornejo, Arquitecto de la Coordinación Técnica del Proyecto de Chinchero del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Seung Sang Cho, ingeniero de Korea Airport Corporation (KAC) del Gobierno de KOREA – Contrato de Gobierno a Gobierno Korea Perú.
- Eduardo de la Iglesia Perello, Gerente de Construcción de PMO – Contrato de Gobierno a Gobierno Korea Perú.
- Carlos Ugaz Montero, Oficina de PMO – DOHWA – Contrata de Gobierno a Gobierno Korea Perú.
- Alejandro, Oficina de PMO – DOHWA – Contrata de Gobierno a Gobierno Korea Perú.

La sesión se inició con las palabras de bienvenida del Dr. Juan Carlos Mejía Cornejo, Gerente General del OSITRAN a los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Cusco.

A continuación, la Dra. Angela Arrescurrenaga Santisteban, Gerente (e) de Atención al Usuario, agradeció la participación de los miembros a la Sesión Ordinaria del Consejo Regional de Usuarios de Cusco.

I. COMPROBACIÓN DEL QUÓRUM

Contando con el quórum reglamentario previsto en el artículo 35° del Reglamento de Funcionamiento de Consejos de Usuarios del OSITRAN, se dio inicio a la Sesión Ordinaria N° 41 del Consejo Regional de Usuarios de Cusco.

II. ORDEN DEL DÍA

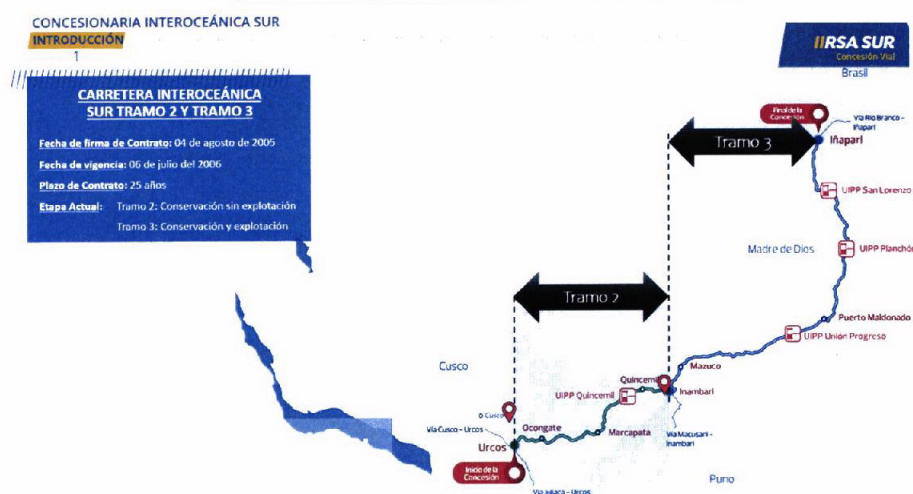
2.1. Estado situacional de la carretera IIRSA Sur Tramo 2, así como los servicios prestados por la Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

A efectos de iniciar la presentación de los temas de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga, Gerente (e) de Atención al Usuario, cedió la palabra al ingeniero Orlando Gonzales, Gerente de Operaciones de la Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A., quien indicó que su exposición constará de 6 puntos: i) Introducción, ii) Tramo 2, iii) Proyectos en ejecución TME, ITM Y OA, iv) Proyectos en gestión, v) Sectores críticos, y vi) Seguridad vial.

i) Introducción

Al respecto, señaló que el contrato de concesión fue firmado el 04 de agosto de 2005, con vigencia desde el 06 de julio del 2006, por un plazo de 25 años y, el estado actual del Tramo 2 es de conservación sin explotación y del Tramo 3 es de conservación y explotación. Dicha concesión comprende las ciudades que se aprecian en la siguiente imagen:

Imagen N°1: Carretera concesionada IIRSA SUR



Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

ii) Tramo 2

Al respecto, el ingeniero Gonzales indica que la carretera concesionada comprende desde Urcos hasta Inambari, y a lo largo de estos 246 kilómetros cuentan con 25 postes SOS distribuidos cada 10 kilómetros para atender las emergencias de los usuarios. Además, señala que en el kilómetro 185 de la mencionada carretera concesionada se encuentra su Unidad Integrada de Peaje y Pesaje - UIPP, donde cuentan con servicio gratuito de auxilio mecánico, patrullaje de inspección, servicios higiénicos y un libro reclamos para registrar cualquier incidencia que reporten los usuarios.

Por otro lado, manifiesta que, como parte de sus obligaciones contractuales realizan el mantenimiento rutinario con el propósito de proteger y mantener en buenas condiciones de funcionalidad la infraestructura vial, a efectos de atender adecuadamente el tráfico acorde con los niveles de servicio exigidos para la vía; en ese sentido, realizan las siguientes actividades:

Imagen N°2: Mantenimiento Rutinario



Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

Aunado a ello, señaló que desde el año 2011 hasta la fecha, han atendido un total de 21,029 eventos reportados al Centro de Emergencias en los tramos 2 y 3 de la carretera concesionada, de los cuales, el 49% corresponde auxilio mecánico, 14% derecho de vía, 15% accidentes de tránsito, 17% emergencias y 5% afectación de vía.

iii) Proyectos en ejecución TME, ITM Y OA

Con relación a sus proyectos en ejecución sostiene que, se han atendido en promedio 26,283 m3 en derrumbes y emergencias, de los cuales, 7 derrumbes son de vía completa y/o en plazo, 47 derrumbes de transitabilidad parcial y 54 es el número total de derrumbes –en el Tramo 2 de la carreta concesionada.

Por otro lado, con relación al mantenimiento de emergencia, consiste en la realización de una tarea de ejecución ocasional, de carácter extraordinario, efectuadas con el propósito de recuperar la funcionalidad o integridad del área de la concesión, que se haya perdido por efecto de la acción del clima, la naturaleza u otros factores diferentes del normal uso de la infraestructura vial. Es así que, se vienen ejecutando las siguientes actividades:

Imagen N°3: Mantenimiento de emergencia



Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

De este modo, en el año 2023 se han aprobado 18 sectores de Trabajos de Mantenimiento de Emergencia, de los cuales, algunos están en ejecución y otros por iniciar, como se aprecia en el siguiente cuadro:

Cuadro N°1: Mantenimiento de emergencia por sectores

Sector	Status	% de Avance
TME km 214+650 al km 214+900	En Ejecución	60%
TME km 174+150 al km 174+270	En Ejecución	70%
TME km 154+000 al km 154+300	En Ejecución	90%
TME km 204+740 al km 204+770	Por Iniciar	0%
TME km 213+975 al km 214+120	Por Iniciar	0%

Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

De otro lado, sostiene que realizan el mantenimiento periódico de la carretera concesionada, siendo estas tareas previsibles en el tiempo, periódicas, cuya ejecución es determinada por la inadecuación de algún índice que establece las capacidades estructurales de la vía. Comprende

entre otras, la renovación del pavimento, control general de la rugosidad del pavimento. Alcantarillas, mantenimiento periódico de puentes, cunetas, señalización y obras de arte.

Asimismo, precisa que han detectado el deterioro de pavimento en algunas zonas específicas; por lo que, se ha previsto iniciar en el mes de setiembre del presente año, con los trabajos de mezcla asfáltica en caliente y micropavimento, ya que el 02 de agosto de 2023 se firmó el acta de acuerdos para la ejecución del ITM, que se logra aprobar luego de 4.03 años.

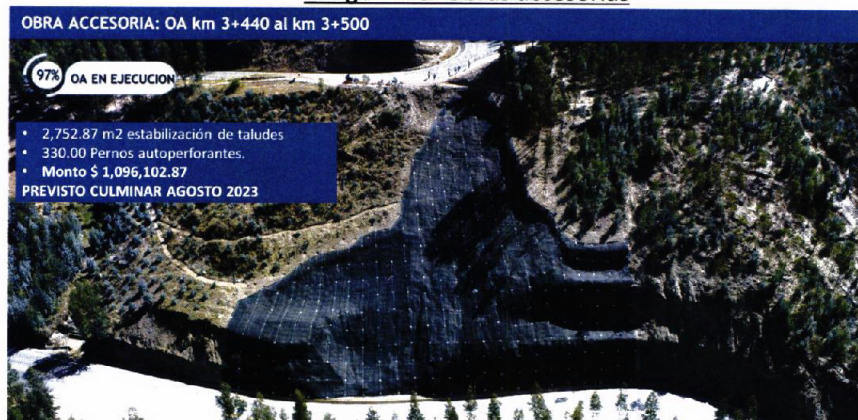
Además, manifiesta que las obras accesorias son aquellas vinculadas directamente a la concesión, requeridas para evitar daños a la infraestructura vial por efecto de la erosión fluvial o geotecnia, o cuando requiera ser modificado por razones de seguridad vial, por lo que, en la mencionada carretera concesionada se han realizado y viene ejecutando las siguientes obras accesorias:

Imagen N°4: Obras accesorias



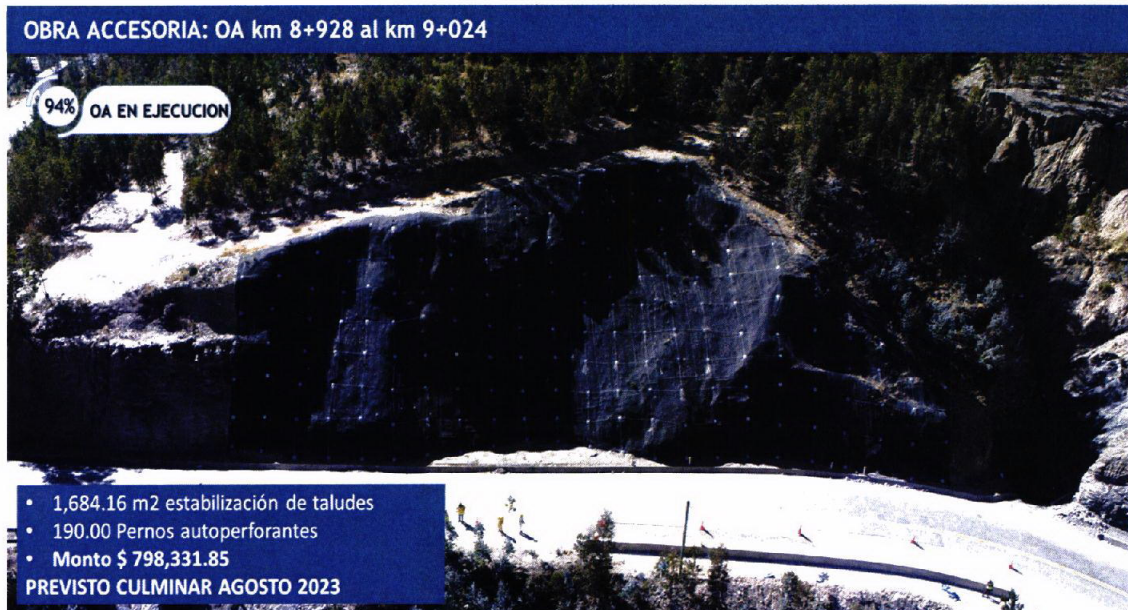
Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

Imagen N°5: Obras accesorias



Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

Imagen N°6: Obras accesorias



Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

Imagen N°7: Obras accesorias



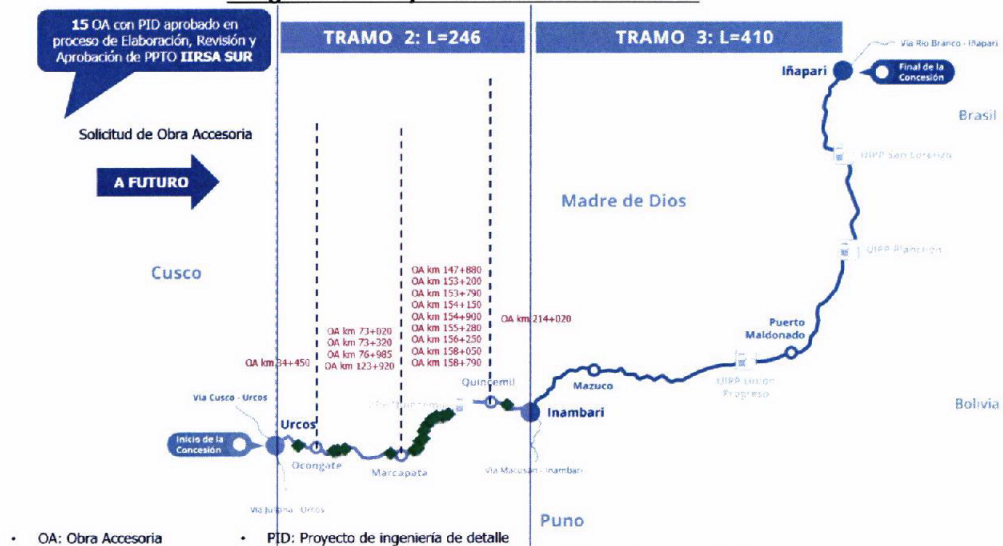
Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

iv) Proyectos en gestión

a. Proyectos de obras accesorias

Al respecto, presenta un histórico de los proyectos afectados en el Tramo 2, donde se detallan los requerimientos de obras accesorias en distintos sectores de la carretera concesionada, como se aprecia a continuación:

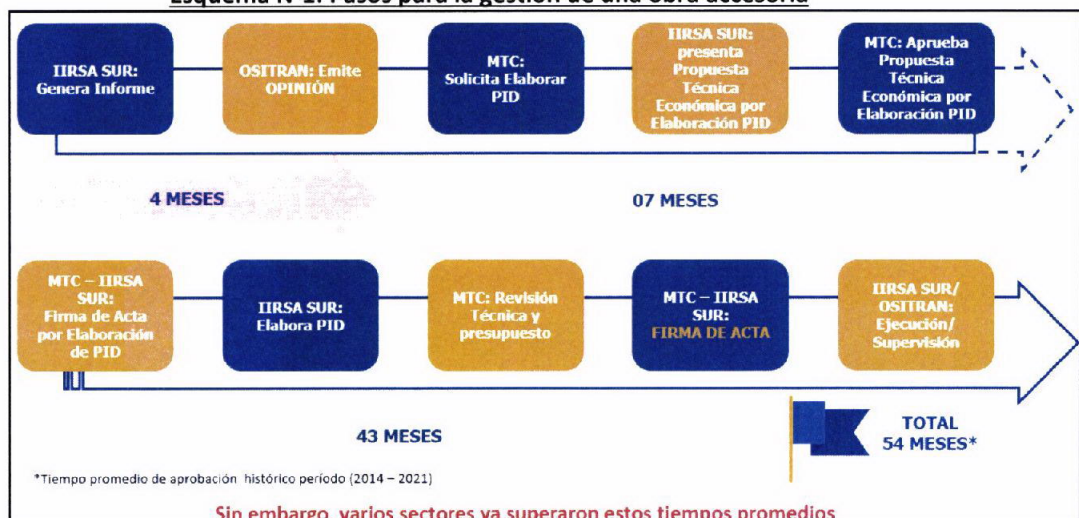
Imagen N°8: Proyectos de obras accesorias



Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

Asimismo, señala que, para la gestión de las obras accesorias se debe seguir un proceso que va desde la generación del informe donde sustenta la necesidad y problemática hasta la ejecución y supervisión de la mencionada obra, como se detalla:

Esquema N°1: Pasos para la gestión de una obra accesorias

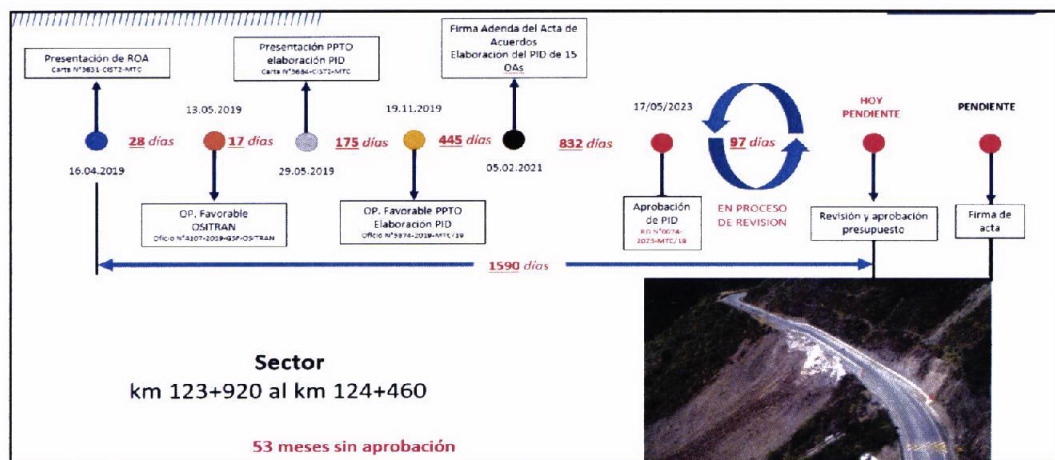


Sin embargo, varios sectores ya superaron estos tiempos promedios

Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

Aunado a ello, el ingeniero Gonzales presenta un esquema (línea de tiempo) con los plazos previstos desde la presentación de un plan de obra accesoria en el sector (km. 123+920 al km 124+460). Al respecto, precisa que, la solicitud fue presentada el 16 de abril de 2019 y la aprobación de Proyecto de ingeniería de detalle (PID) recién fue dado el 17 de mayo del presente año, siendo que, actualmente se encuentra en proceso de revisión, por lo que, aún está pendiente la firma de acta, como se aprecia:

Esquema N°2: Línea de tiempo – obra accesoria



Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

De este modo, indica el señor Gonzales que como empresa concesionaria realizan labores de emergencia, mas no pueden ejecutar la estabilización del sector, ya que para ello se necesita de todo un análisis detallado del sector. Asimismo, presenta un cuadro resumen de quince (15) obras accesorias que se encuentran pendientes de ejecución, las cuales ya cuentan con opinión favorable, estando pendiente la aprobación de gastos y firma de los acuerdos.

Asimismo, señala que, desde el año 2019 en coordinación con OSITRAN, han venido ejecutando labores de emergencias en algunos sectores críticos como respuesta rápida a las necesidades de la carretera; tales como, implementación de mezcla asfáltica de concreto en algunas zonas donde era trocha vial, limpieza de taludes y otros; sin embargo, son paliativos y no labores definitivas, como se aprecia:

Imagen N°9: Obras accesorias implementadas en el Tramo 2 de la IIRSA Sur



Fuente: Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A.

b. Presupuesto para elaboración de Proyecto de ingeniería de detalle - PID

El ingeniero Gonzales señala que, para realizar el detalle de ingeniería de un proyecto se requiere de presupuesto. Así pues, actualmente tienen 24 obras accesorias pendientes de desarrollo de ingeniería de detalle en la concesión IIRSA SUR. Al respecto, indica que, el 26 de octubre del año 2021 presentaron el presupuesto para la elaboración de PID y que en la actualidad se encuentra en revisión y pendiente de opinión favorable.

Asimismo, precisa que, 23 obras accesorias están en revisión del presupuesto para la elaboración del PID y sólo 1 obra accesoria está la elaboración del presupuesto para la elaboración del PID.

Por otro lado, presenta un cuadro de propuestas técnicas económicas para 23 obras accesorias. Sobre ello, informa que, ya pasaron 666 días y aún no han podido iniciar con los estudios del PID y existe el riesgo de que los daños puedan incrementarse y generar mayores gastos para el Estado.

c. ITM de pavimentos

El ingeniero Gonzales presenta un estatus del ITM de pavimento del sector km. 160+000 (CAPIRE) al km. 246+445 (INAMBARÍ) y señala que, las intervenciones en el pavimento se deben ejecutar en el año 10 luego de la puesta en servicio del tramo ejecutado de acuerdo con el Contrato y que corresponde su ejecución en el año 2021. Además, precisa que, cuentan con la opinión favorable de OSITRAN, luego se dio la presentación del expediente técnico y a la fecha, está pendiente la aprobación técnica por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por lo que, aproximadamente se tramita en 3 años.

v) Sectores críticos

Al respecto, el ingeniero Gonzales señala que, hay 5 sectores con requerimiento de obra accesoria denegada, los cuales han sido afectados por la naturaleza y su situación es inestable. Dentro de ellos tenemos: km. 170+650, km 168+820, km. 159+000 y ROA km 33+010.

Asimismo, precisa que, respecto al sector km. 162+200, con la opinión favorable de OSITRAN, ya se pudo sacar como obra accesoria después de 30.4 meses. Así pues, el 16 de agosto del 2023 se aprobó el requerimiento de obra accesoria, lo cual, permitirá no solo mitigar el impacto negativo, sino también elevar el nivel de comodidad y seguridad para los usuarios. Además, se busca prevenir la ocurrencia de futuros daños de magnitud similar.

Por otro lado, presentó el sector crítico del km. 214+020 al km. 214+130, seriamente afectado por la naturaleza, y donde los usuarios cruzan intempestivamente el poniendo en riesgo su integridad, siendo que, en dicha zona ya han tenido más de 20 eventos en 2 meses y han tratado más de 44 mil m³ de material. Precisa que, desde el 12 de junio de 2023, se ha presentado cambios geomorfológicos, por lo que, no es posible ejecutar el PID aprobado.

Además, indica que, el 03 de agosto de 2023 se inició la ejecución del TME en el km. 214, de este modo, se ejecutó el levantamiento topográfico inicial, y actualmente, se viene ejecutando el camino de acceso para los equipos y el camino de acceso peatonal.

Precisa que, cuando se presentan deslizamientos que bloquean la vía lo informan oportunamente a los usuarios mediante publicidad en redes, páginas de noticia local y otros medios de difusión masiva. Además, han tenido reuniones técnicas con autoridades de Marcapata y Quincemil.

vi) Seguridad vial

Al respecto, el ingeniero Gonzales indica que, a la fecha, más de 12 comunidades se encuentran a la espera de que sus autoridades hagan algo respecto a la seguridad vial, pues se vienen registrando más de 40 muertos por temas de guardavías, ya que el 62% de los accidentes es por despiste. Sostiene que, muchos accidentes podrían haberse mitigado con solo haber cambiado el guardavía por barreras de seguridad y que no se puede a falta de marco contractual.

Además, precisa que, la Seguridad Vial debe iniciar por los puntos negros del Tramo 2 y que, al respecto el Concesionario envió la Carta N°4309-CIST2-OSITRAN en fecha 11 de febrero de 2022, ante la necesidad de implementar los sistemas de contención de vehículos tipo barreras de seguridad como trabajo de mantenimiento de emergencia.

Por otro lado, presenta un registro fotográfico de los riesgos de accidentes del Tramo 2 en las zonas donde se cruza con centros poblados, para ello, indica que se requiere ejecutar obras por seguridad vial en salvaguarda de los usuarios de la concesión.

Concluida la presentación, el señor Ricardo Valencia Salas, representante de la Cámara Nacional del Transporte Turístico – CANTTUR, intervino consultando cómo podemos mitigar o que acciones se deben tomar frente a la constante problemática que se presenta en las zonas críticas de la carretera concesionada, como en los tramos viales de Puerto Maldonado, de salida a Arequipa y otros que se ven afectados por la naturaleza, sobre ello, se debe identificar el problema y proponer soluciones. Además, consulta si el concesionario tiene alguna propuesta, ya que considera que, es momento de trabajar de manera conjunta para que se tenga la aprobación a tiempo y la obra se haga, beneficiando a todos los usuarios.

Al respecto, el ingeniero Gonzales señaló que se cuenta con normativa, y como concesionario siempre están identificando las necesidades y comunicando al regulador, logrando en muchos casos llegar a un punto de equilibrio; sin embargo, cuando pasa al MTC no se encuentra la viabilidad, pues ya depende del Ministerio a que proyecto le da preferencia. Además, considera que, con la presión social y canalizando los pedidos de los usuarios por medio de las autoridades (congresistas, gobernador regional) se podría lograr avances significativos.

Aunado a ello, el ingeniero Francisco Jaramillo Tarazona indicó que la IIRSA Sur es una concesión de tipo cofinanciada, lo que quiere decir que, las obras obligatorias son cubiertas por el Estado Peruano, las cuales ya han sido realizadas y ahora están en operación. Ahora bien, la obligación de la concesionaria es atender las emergencias y restablecer la

transitabilidad, lo cual es supervisado por OSITRAN; sin embargo, en el camino sucede que muchas acciones de restablecimiento se tornan recurrentes y ya no sólo debe realizar mantenimiento rutinario, sino que hace falta la realización de obras accesorias, las cuales deben ser aprobadas por el MTC y otras autoridades, quienes se toman su tiempo en evaluar dichos proyectos por la magnitud de los mismo.

Por otro lado, sostiene el ingeniero Jaramillo que, se ha estado dando la aprobación de obras accesorias por presión mediática; sin embargo, en muchos casos no se podría dar así porque el suscribir un acta de acuerdos para ejecución de obras implica mucha responsabilidad y los acuerdos y aprobaciones son revisados por los órganos de control, lo que motiva a tener mayor cuidado en la revisión de los mismos antes de suscribirlos, por ello se demora mucho tiempo la aprobación y firma de dichas actas. Sostiene que, se debería aprovechar el espacio que brinda el Consejo de Usuarios para canalizar los pedidos que sean necesarios y urgentes de atención.

Asimismo, la Dra. Angela Arrescurrenaga intervino y señaló que para siguiente sesión se invitará al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de concedente, y también la empresa Concesionaria Interoceánica Tramo 2 S.A., para que de manera conjunta se busquen soluciones en beneficio de todos los usuarios.

Aunado a ello, intervino la señora Rosmary Quispe Bellido, representante del Colegio de Arquitectos del Perú- Regional de Cusco, y solicitó que puedan acompañar algunas autoridades municipales de la región Cusco y Madre de Dios para que puedan aportar información referente a las zonas críticas de su jurisdicción.

El señor Jhon Santos Gonzáles Chuchón, representante de la Cámara de Comercio, Industria, Servicios, Turismo y de la Producción del Cusco, intervino y señaló que también se debería incluir a otras empresas concesionarias de la región, con la participación de OSITRAN como regulador y el MTC como concedente, para que se puedan tomar acuerdos que permitan efectivizar los pedidos y atender las necesidades.

Al respecto, la Dra. Angela Arrescurrenaga intervino y manifestó que se podría programar una nueva sesión con la presencia del MTC y el concesionario para que los miembros del Consejo puedan tener mayor claridad y conocer cuál es la falencia con la problemática de atención de los expedientes técnicos de ingeniería para aprobación de obras y, que, a partir de ello, podrían evaluar la factibilidad de plantear mesas de trabajo. Además, sostiene que, el ámbito de competencia del Consejo es dentro de la región Cusco.

Así el señor Lucio Quisiyupanqui Peñalba, representante de la Cámara Peruana de Servicios Turísticos- CAPERTUR, intervino y consultó si tienen implementado el Sistema de Defensa Civil para atención de emergencias, si tienen pensado implementar una comisaría ante los robos y asaltos en zonas de la carretera y sobre las acciones ejecutadas respecto a los derrumbes, ya que esta situación perjudica a los distintos sectores como el turismo.

Al respecto, el ingeniero Gonzales señaló que, como concesionario no podrían solicitar una comisaria pues no está dentro de sus competencias y con respecto a los derrumbes si bien ya tienen identificadas las zonas de derrumbes, no obstante, su prioridad es mantener la

transitabilidad de la vía, es decir, cuando haya derrumbe se encarga de limpiar la vía para que los vehículos transiten. Además, indica que, han implementado recursos para las zonas críticas en temporada de lluvias.

Asimismo, la Dra. Angela Arrescurrenaga intervino e indicó que, se realizará el pedido al Ministerio del Interior para una mayor dotación policial o una comisaría que brinde servicios sobre todo para el Km. 167 en el sector de Quincemil.

2.2. Alcances de la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero.

Como segundo tema de Agenda, la Dra. Angela Arrescurrenaga cedió el uso de la palabra al señor Ángel Garrido Del Águila, Coordinador Técnico del Proyecto de Chinchero del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien indicó que realizará una presentación sobre el avance del proyecto del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco y luego presentará un video para que los miembros del Consejo puedan ver el estado de avance del diseño del proyecto.

El señor Garrido dio pase al señor Juan Pablo Salas Cornejo, Arquitecto de la Coordinación Técnica del Proyecto de Chinchero del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para que realice la presentación. Así pues, el señor Salas manifestó que, el proyecto se encuentra ubicado en la ciudad de Chinchero en Cusco, con un área de 446 hectáreas y el ingreso es por la nueva P28 – Proyecto de Provias Nacional, precisa que el proyecto cuenta con dos fases, la primera referida al movimiento de tierras la cual culminó en julio del presente año y, la segunda fase de la ejecución de obras principales que a la fecha tiene un avance el 10.01%, dentro de estas obras se realizará la construcción del área de maniobras, torre de control, terminal de pasajeros, etc.

Aunado a ello, el señor Salas precisa que el proyecto culminará en diciembre del 2025 y se ha previsto el inicio de operaciones para el primer trimestre del año 2026. Sostiene que, la pista de vuelos, el terminal de pasajeros y la zona industrial tendrán las siguientes características:

a) Pista de Vuelos:

- Largo: 4000m
- Ancho: 45m
- Avión de Diseño: Envergadura Media
- Avión Crítico: Envergadura Grande

b) Terminal de Pasajeros (Zona Sur):

- Área: 44000 m2 (Aprox.) / 2 Niveles + Mezanine
- Capacidad: 5.7 mll. Pax / Año o 12 mll. Pax al 2040
- Capacidad Contactos: 02 Clave "B" (Vuelos Corporativos) + 11 Clave "C" (Vuelos Nacionales) + 2 MARS Clave "E" (Vuelos Internacionales)

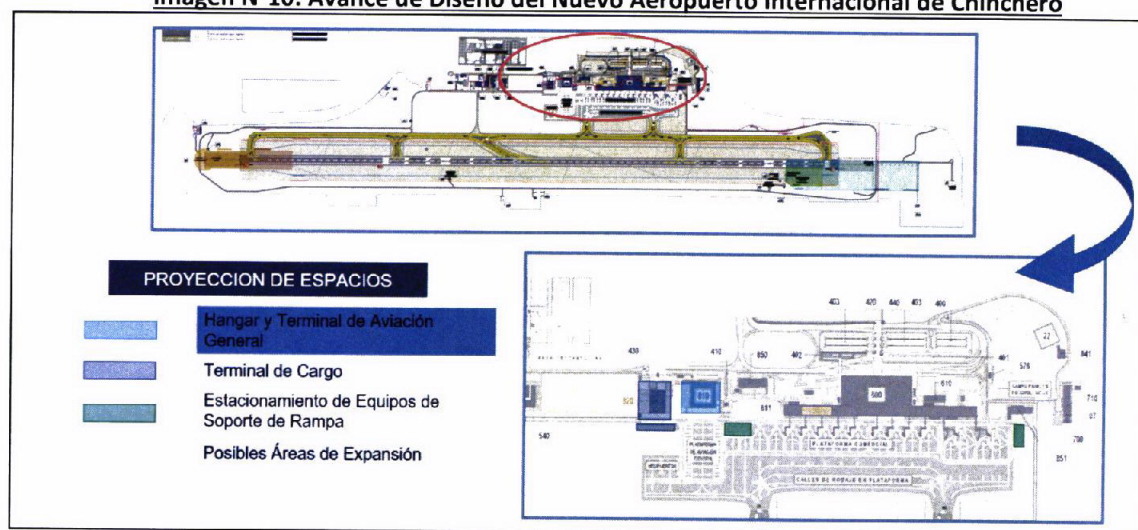
c) Zona Industrial (Zona Norte):

- Edificio Multipropósito, Hangar, Terminal de Aviación general, Terminal de Carga,
- Central Eléctrica, PTAP, SSEI, EDAR, Punto Limpio, PTAP.

Por otro lado, indica que, se prevé tener alrededor de 42000 operaciones por año, la dirección de aterrizaje será de 95% y el beneficio es que se realizarán operaciones no enfrentadas, es decir, el avión ingresa y sale en la misma dirección como ocurre en otros aeropuertos del mundo.

El señor Salas presentó una proyección de los espacios que se tiene previsto para el Aeropuerto Internacional de Chinchero, donde se puede apreciar el hangar y terminal de aviación general, el terminal de cargo, el estacionamiento de equipos de soporte de rampa y las posibles áreas de expansión, como se detalla en la siguiente imagen:

Imagen N°10: Avance de Diseño del Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

El señor Salas comenta que respecto al Terminal de Pasajeros se viene trabajando con la Metodología BIM, que es la tecnología colaborativa, la cual permite realizar la planificación, el diseño, la construcción y las operaciones en tiempo real, ya que mediante una plataforma se añade información y en tiempo real se puede ver como obra, lo cual permite lograr una eficiencia en el resultado. Así pues, se tiene lo siguiente:

- Planificación:** Informa al equipo de planificación de proyectos mediante la combinación de datos del mundo real con herramientas de captura de la realidad para generar modelos en contexto de los entornos construido y natural existentes.
- Diseño:** Durante esta fase, se llevan a cabo el diseño conceptual, el análisis, el detallado y la documentación. El proceso previo a la construcción empieza con el uso de datos de BIM para orientar al equipo de programación y logística.
- Construcción:** Durante esta fase, la fabricación comienza con el uso de especificaciones de BIM. Los datos logísticos de construcción del proyecto se comparten con los sectores y los contratistas para garantizar una eficiencia y unos plazos óptimos.

- d) **Operaciones:** Los datos de BIM se trasladan a las operaciones y el mantenimiento de los activos terminados. Los datos de BIM pueden utilizarse más adelante para renovaciones rentables y también para deconstrucciones eficientes.

Por otro lado, el señor Salas con respecto al proceso de Diseño / Construcción presentó un resumen de los 8 paquetes contractuales como se aprecia a continuación:

Cuadro N°2: Proyecto – Proceso de Diseño / Construcción

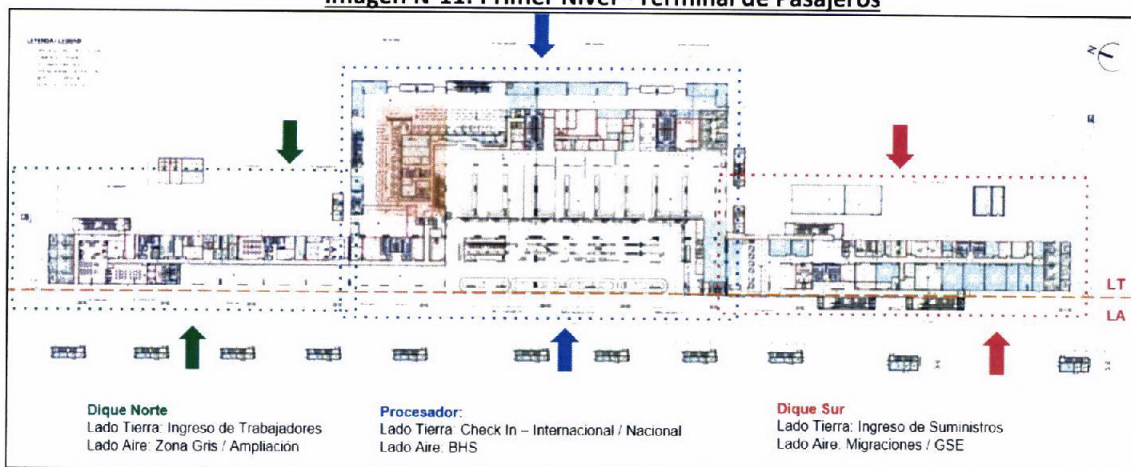
PAQUETE	DD1	DD2	DD3	IFC
Paquete 01: Área de Maniobras				
Paquete 02: Cercos y Vías Perimetrales				
Paquete 03: Plataforma de Estacionamiento				
Paquete 04: Estacionamiento exterior y viales de acceso				
Paquete 05: Subestación eléctrica				
Paquete 06: Terminal de Pasajeros				
Paquete 07: Torre de Control y APP				
Paquete 08: Otros edificios e instalaciones				

Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Al respecto, indica que la mayoría de paquetes ya tienen un avance (DD3) que es al 60%, y además, señala que el Campamento de Obra ya tiene un avance del 93.71%, la Planta de Concreto tiene un avance del 90.13%, el Dique Sur un avance del 33.33%, el Procesador un avance del 20% y el Dique Norte un avance del 73.33%.

Por otro lado, sostiene que el Primer Nivel del Terminal de Pasajeros se ha dividido en Dique Norte, el cual tendrá un lado tierra para el ingreso de trabajadores y el lado aire para la zona gris y de ampliación, Procesador contará con el lado tierra para el check in – internacional y nacional y el lado aire de BHS y, Dique Sur con el lado tierra para ingreso de suministros y lado aire para migraciones y GSE, como se aprecia a continuación:

Imagen N°11: Primer Nivel - Terminal de Pasajeros



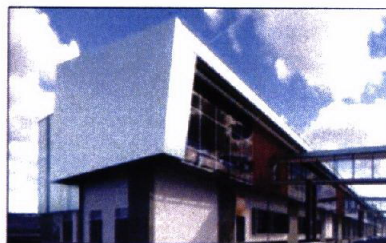
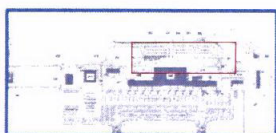
Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Con relación al segundo nivel señala que cuentan con la misma metodología: Dique Norte, Procesador y Dique Sur, donde se aprecian las salas de llega y de salida nacional e internacional; además, indica que no van a tener pasillo estéril, es decir, se busca que el pasajero que llega y sale se pueden unir en una misma área, lo que permite generar mayor comercio y mayores recursos para el Aeropuerto.

Por otro lado, el señor Salas presentó algunas imágenes digitales de Terminal de Pasajeros que se acercan mucho a la versión que se pretende lograr, como se aprecia:

Imagen N°12: Terminal de pasajeros del Aeropuerto de Chinchero

**Terminal de Pasajeros –
Imágenes Digitales**



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Con relación al Complejo Torre de Control, señala que está comprendido por dos (2) edificios: la Torre de Control con ocho (8) posiciones para control aeronáutico; y el edificio Anexo ACC que comprende principalmente los espacios para el área de Navegación Aérea y servicios complementarios como el área de apoyo, áreas administrativas, operativas y técnicas, servicios de descanso, limpieza, oficinas y almacenes logísticos entre otros, y cuenta con un área de 3,703.97m².

Respecto al Hangar y Terminal de aviación Comercial cuenta con un área de 4,479.5 m², y está compuesto por el área de la nave principal del Hangar o “bahía” donde se albergan y se realizan los mantenimientos a las aeronaves, y por el edificio anexo Terminal de Aviación general / Administración y Servicios de mantenimiento. La Nave principal del Hangar está concebida funcionalmente para albergar una aeronave tipo OACI C con una envergadura de 36m máxima y 38m de longitud.

Señaló que el Terminal de Carga será un edificio con un área de 2,580.2 m², cuyo edificio se encuentra constituido por dos naves principales destinadas a la clasificación y almacenaje de carga de importación e importación, así como de un bloque administrativo conformado por 2 pisos de oficinas. El Terminal cuenta con 3 puertas de ingreso de mercadería, en cada una de las fachadas principales, lado aire y lado tierra.

Por otro lado, señaló que las instalaciones del Edificio de Salvamento y Extinción de incendios contarán con un área de 1,381.55 m² y deberán de ser suficientes para proporcionar un nivel

de protección categoría 9 desde el inicio de operaciones del AICC. Por lo que, debe estar preparado para tener 3 vehículos de lucha contra incendios (4 estacionamientos disponibles en bahía). Además, un tanque doble para recarga de los camiones, una sala de observatorio y control a 6m sobre el nivel del terreno; y tener habitabilidad para 23 bomberos.

De otro lado, indicó que la Central Transmisora es un edificio con un área de 416.56m², que albergará al equipamiento y personal encargado de monitorear, supervisar y generar las transmisiones de radio generadas por el aeropuerto, con soporte del edificio APP y la Torre de Control. El edificio será operado por CORPAC. La funcionalidad principal será la de generar, gestionar, monitorear y controlar la transmisión de señales desde los distintos puntos de generación del Aeropuerto, básicamente la ATCT y el servicio APP hasta las distintas aeronaves.

Sostiene que, la Central Receptora es un edificio con un área de 330.65m², que albergará al equipamiento y personal encargado de monitorear, supervisar y generar las transmisiones de radio generadas para el aeropuerto, con soporte del edificio APP y la Torre de Control. El edificio será operado por CORPAC. La funcionalidad principal será la de recoger, gestionar, monitorear y controlar la recepción de señales desde las distintas aeronaves hasta los distintos servicios receptores del Aeropuerto, básicamente la ATCT y el servicio APP.

El señor Salas indicó que, el edificio multipropósito con un área de 3,005.50m², es un edificio de uso mixto que tal como su nombre lo indica, cumplirá funciones para el albergue de oficinas administrativas, así como de oficinas del concesionario y otras empresas privadas, y en general, para albergar diferentes actividades relativas a la actividad diaria del aeropuerto.

Precisa que, la subestación eléctrica se ubicara en el edificio que está localizado sobre el sector norte en inmediaciones al área de seguridad en el extremo de la pista y el lindero de la vía de servicio del sistema del Proyecto, con un área de 2,946.13m². La Subestación de Seccionamiento, Transformación y Reparto tiene como función principal recibir la acometida principal de abastecimiento eléctrico, transformarla y distribuirla a la Central de CORPAC (530) y Central Aeropuerto (540).

Por otro lado, precisa que la subestación eléctrica de CORPAC se ubicará en el edificio Central de CORPAC con un área de 2,001.24m², es una central eléctrica de transformación y distribución, conectada al anillo de distribución del proyecto a 22.9kV, se encargará del suministro y abastecimiento de determinados servicios críticos administrados por CORPAC, tales como: ILS/LOC34, VOR, ILS/GP34, MMSR, Central Transmisora, Central Receptora, ATCT + Centro APP, Instalaciones de balizamiento y señalización vertical, LIDAR, AWOS16, AWOS34, Sensor Norte, Sensor Sur.

Por otro lado, la subestación eléctrica de transformación y distribución con un área de 1,466.32m², conectada al anillo de distribución del proyecto a 22.9kV que se encargará del suministro y abastecimiento de otros servicios y consumidores eléctricos del complejo tales como: Edificio Terminal de Pasajeros (todas las subestaciones), Edificio Terminal de Carga, Hangar, Edificio MMT, Urbanización, EDAR + Suministro de agua, Punto Limpio, SEI, Instalaciones de combustibles, Caseta de acceso.

Con relación al Terminal de Pasajeros indica que, va a contar con una certificación LEED Gold, que en castellano significa *Líder en Eficiencia Energética y Diseño sostenible*, supone que el edificio o proyecto al que se refiere está construido con los estándares de ecoeficiencia y cumple con los requisitos de sostenibilidad.

Finalmente, el señor Salas presenta algunas imágenes del estado actual del proyecto, como se aprecia a continuación:

Imagen N°13: Estado actual del proyecto - Aeropuerto de Chinchero



Fuente: Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Aunado a ello, se presentó un video donde se aprecia el movimiento de tierras antes de la culminación de la primera fase, correspondiente a julio del presente año.

Concluida la presentación, un miembro del Consejo intervino consultando sobre el movimiento de tierra y si durante las excavaciones encontraron agua. Al respecto el señor Garrido manifestó que las excavaciones tienen diferentes profundidades y que vienen trabajado con un sistema de drenaje que permita dirigir el recurso hídrico hacia afuera del Aeropuerto, lo cual será implementado en la fase 2 del proyecto.

Asimismo, el señor Genaro Julio Álvarez López, representante de la Universidad Continental S.A.C., intervino y consultó que actividades se podrían desarrollar y que condiciones tiene el Aeropuerto de Chinchero, para no caer en lo que actualmente es el Aeropuerto del Cusco, que se encuentra saturado y complica las operaciones que se realizan dentro y fuera del mismo. Al respecto, el señor Garrido señaló que se busca implementar con la Municipalidad Distrital de Chinchero un plan de desarrollo para Chinchero, asimismo el Ministerio de Vivienda desarrollará una planificación para poder definir los usos que tendrá la zonificación alrededor del aeropuerto y las de dominio restringido.

Por otro lado, el señor Valencia consulta sobre los accesos al Aeropuerto de Chinchero, ya que está muy próxima la fecha de inicio de operaciones y no se aprecia ningún trabajo de accesibilidad. Asimismo, consulta si este Aeropuerto contará con todo lo necesario para recibir a vuelos internacionales, incluso cuando haya algún inconveniente en el Aeropuerto de Lima.

Al respecto, el señor Garrido informó que, sobre los accesos al Aeropuerto de Chinchero, a través de Provias Nacional se viene gestionando el desarrollo de la Carretera Cusco – Urubamba, la cual tendrá una conexión con el aeropuerto de Chinchero y, además, a través de Provias Descentralizado se viene gestionando otra vía complementaria (carretera departamental) al mencionado aeropuerto.

El señor Valencia insistió señalando que, existe una gran demora en la ejecución de la mencionada carretera y en las vías de acceso, ya que lo más probable es que no llegue a estar lista en la fecha de inicio de las operaciones del Aeropuerto de Chinchero, y ello es un gran problema para toda la región de Cusco, que es una ciudad que vive del turismo. Sostiene que, hay una gran inversión en el valle sagrado y que debería consultarse al MTC que están haciendo al respecto.

Asimismo, la Dra. Angela Arrescurrenaga intervino e indicó que, se canalizará el pedido ante MTC, trasladando la consulta sobre la accesibilidad al Aeropuerto de Chinchero.

Sobre ello, el señor Garrido señaló que, los proyectos viales de acceso al Aeropuerto de Chinchero están avanzado y se está trabajando para que ambos proyectos puedan llegar a tiempo. Indica que, el aeropuerto se complementa con las vías de acceso, las cuales están a cargo de Provias Nacional y que siempre están en coordinaciones para que el Aeropuerto inicie sus operaciones con las vías de acceso adecuadas.

Asimismo, con relación a la consulta de atender emergencias de vuelos internacionales, sostiene que, el Perú cuenta con varios aeropuertos internacionales y el protocolo ordena que cualquiera de ellos o el más próximo sea quien atienda cualquier emergencia. Además, señala que la principal característica de Chinchero es la altura en la que se encuentra ubicada; por lo que, si se podrán operar vuelos internacionales con aeronaves de 180 pasajeros, de 220 pasajeros y otras aeronaves que pueden llegar hasta los 280 pasajeros. Sin embargo, debido a la altura una aeronave de mayor capacidad no puede ingresar porque los motores sufren.

Aunado a ello, el representante del MTC, sostiene que, el aeropuerto de Chinchero está preparado para recibir a grandes aeronaves y que, dada la complejidad de ello, la autoridad competente debería protocolizar dichos procesos.

El señor Quisiyupanqui consulta si el aeropuerto de cusco es operado o no y, por otro lado, desea saber cómo están trabajando la empresa koreana en el país. Al respecto, los representantes del MTC informaron que el proyecto se está ejecutando con un contrato de Gobierno a Gobierno con la República de Corea y se rigen con las leyes peruanas. Este proyecto se viene ejecutando desde la PMO (oficina en gestión de proyectos) conformada por empresas koreanas, quien se encarga de efectuar todas las gestiones correspondientes para la ejecución.

Asimismo, el señor Garrido manifestó que, el Aeropuerto de Cusco está operando sin ningún impedimento y que viene recuperando su demanda del año 2019.

Por otro lado, la señora Quispe interviene y consulta si se ha fijado una fecha para la aprobación del plan de desarrollo urbano entre la Municipalidad de Chinchero, el MTC y el Ministerio de Vivienda. Asimismo, pregunta si tiene alguna información respecto a la vía de acceso (carretera Cusco - Urubamba) que Provias planteaba ejecutar con una excepción vial de 30 metros. Finalmente, desea saber que pasará con el Aeropuerto de Cusco cuando se encuentre en operación el aeropuerto de Chinchero.

Al respecto, el señor Garrido explica que, con la entrada en operación del aeropuerto de Chinchero, el aeropuerto de Cusco dejaría de operar para vuelos comerciales; sin embargo, dado su carácter inalienable es decisión del estado el uso que se pueda dar el mencionado aeropuerto de Cusco. Asimismo, respecto a la vía señala que, tanto Provias Nacional como Provias Descentralizado están detrás de los proyectos viales que conectan al aeropuerto; además precisa que, hay partes que son competencia de los gobiernos regionales, para lo cual también se les está apoyando. Por último, con relación al plan de desarrollo urbano señala que lo vienen desarrollando desde hace muchos años y que ahora le están haciendo seguimiento, ya que la gestión municipal anterior no le brindó atención, agrega que el MTC le brinda soporte a la municipalidad distrital para el desarrollo de su plan de desarrollo urbano.

III. ACUERDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Cusco no adoptaron acuerdos.

IV. PEDIDOS:

Durante el desarrollo de la presente sesión, los miembros del Consejo Regional de Usuarios de Cusco formularon los siguientes pedidos:

- 1) Organizar una reunión conjunta entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de concedente, las autoridades municipales de la región Cusco, las empresas concesionarias de infraestructuras viales de la región Cusco, para que de manera conjunta se puedan exponer y atender las necesidades prioritarias.
- 2) Solicitar al Ministerio del Interior una mayor dotación policial o una comisaría que brinde servicios en zonas de alta peligrosidad de la carretera concesionada IIRSA Sur Tramo 2, sobre todo para el Km. 167 en el sector de Quincemil, donde se han reportado constantes asaltos.
- 3) Solicitar información al Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto a las gestiones que vienen realizando para la ejecución de las vías de acceso al Aeropuerto de Chinchero.

Siendo las 12:15 horas del mismo día y no habiendo otro asunto que tratar, se levantó la Sesión Ordinaria N° 41 del Consejo Regional de Usuarios de Cusco, y en señal de conformidad se suscribe la presente acta.



Ricardo Valencia Salas
Cámara Nacional del Transporte
Turístico – CANTTUR.



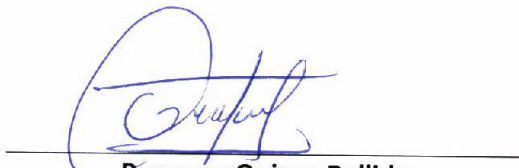
Genaro Julio Álvarez López
Universidad Continental S.A.C..



Jhon Santos Gonzáles Chuchón
Cámara de Comercio, Industria,
Servicios, Turismo y de la Producción
del Cusco.



Lucio Quispypanqui Peñalba
Cámara Peruana de Servicios Turísticos-
CAPERTUR.



Rosmery Quispe Bellido
Colegio de Arquitectos del Perú-
Regional de Cusco.