

Cusco, 25 de enero de 2021

A los ciudadanas/ciudadanos
De la Región Cusco

Presente.

Objeto: Información fidedigna y comprobada sobre el proyecto de aeropuerto en Chinchero-Huayllabamba.

De nuestra mayor consideración,

El propósito de esta carta es alcanzar, una información fidedigna y comprobada con respecto al proyecto en mención, sobre la base de informes y documentos públicos del propio Estado. Son, entre otros, los sustentos de las demandas de amparo constitucional que la Unión Ciudadana para la Defensa y Valoración del Patrimonio Cultural y del Ambiente – UC Cultura y Ambiente- presentadas para suspender la ejecución del proyecto de aeropuerto en Chinchero-Huayllabamba. No solo dicho proyecto vulnera derechos constitucionales de todos los cusqueños(as) y peruanos(as), sino que está siendo conducido al margen del marco normativo vigente y de las buenas prácticas requeridas para la ejecución de una obra pública.

1. Es consenso entre arqueólogos, antropólogos e historiadores que el proyecto causará la destrucción irremediable de uno de los paisajes culturales más importantes del Perú, legado invaluable de la cultura inca y colonial, Patrimonio cultural de la Nación. Al respecto:

- **NO** existe el Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA) y se objeta los Proyectos de Evaluación Arqueológico (PEA), realizados hace 8 años. Ver anexo N° 1 y 2.
- **NO** se ha concluido ni entregado el Estudio de Impacto Patrimonial solicitado por la UNESCO y que el Estado Peruano se ha comprometido entregar. Ver Anexo N° 3
- **NO** hay la aprobación del Ministerio de Cultura, tal como lo especifica la Ley General del Patrimonio de la Nación y la Resolución Directoral Nacional N° 988. Además, el Proyecto **NO** cuenta con la aprobación del Ministerio de Cultura, que hubiera tenido que solicitar previamente, incumpliendo fehacientemente con la normativa vigente. Anexo N° 4

2. Los estudios del proyecto **NO** garantizan la disponibilidad de los recursos hídricos para a los distritos de Chinchero y Huayllabamba y la ciudad del Cusco. Se vulnera así nuestro derecho constitucional al agua. **Se desconoce** la ampliación del estudio hidrogeológico para llevarlo a nivel de detalle, recomendada por las empresas coreanas (PMO). Anexo N° 5.

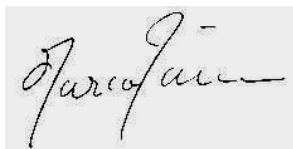
3. **NO** se han completado ni aprobado los estudios de navegación aérea, ni se ha concertado con eventuales operadores (las aerolíneas). Es así que **NO** se garantiza ni la operatividad ni la seguridad de los vuelos. Anexo N° 6

4. **NO** se cuenta con el expediente técnico de los trabajos de Lado Aire y Lado Tierra corregido, optimizado y actualizado, entregable 3 previsto en el contrato de Estado a Estado Perú – Corea, dado que el consorcio coreano solo entregó Informe de Revisión. Anexo N° 7.

5. Además, es fehacientemente establecido que el proyecto en Chinchero-Huayllabamba significa la simple reubicación del actual aeropuerto de Velasco Astete (AIVA), en un emplazamiento menos favorable, por mayor altura y compleja orografía. Los estudios de preinversión de los mismos promotores de la obra prevén que el 91% de los vuelos a cabo de 10 años de operación del aeropuerto serán internos, el 82% desde y a Lima. Los vuelos internacionales serán, como actualmente, desde capitales de América del Sur (Bolivia, Chile, Colombia). Ver anexo N° 8. Es **FALSO** afirmar que el proyecto traerá más turistas directamente a nuestra ciudad. **NO** mejorará los accesos aéreos al Cusco y tampoco será benéfico para la reactivación del turismo.

En estas condiciones, resulta incongruente e inaceptable que el MTC pretenda proseguir con la obra, que no cumplirá con su propósito. Es la puerta abierta al despilfarro de recursos públicos, a la malversación de fondos y a la corrupción, como tantas obras en nuestra región. Es nuestra responsabilidad, como ciudadanas(os), de vigilar y actuar para que eso no suceda. Estamos convencido, que, con pleno conocimiento del caso, Usted sabrá expresar la voz de la sensatez y hará lo necesario para evitar nueva desventura en la inversión pública en la región, precisamente en momentos en que la pandemia ha revelado las enormes brechas de infraestructura educativa, de salud y de comunicación en la región del Cusco, que requieren la atención prioritaria de todas las entidades gubernamentales. En este sentido, nuestro único propósito es construir una visión conjunta de lo que significa la defensa y la valoración del patrimonio cultural y del ambiente, en pro del bienestar del pueblo cusqueño.

Atentamente,



Marc Zeisser Polatsik
Unión Ciudadana para la Defensa y la Valoración del
Patrimonio Cultural y del Ambiente
DNI 10714634
Atoqsaycuchi 605 – San Blas, Cusco

Anexos

Anexo 1 Resolución Directoral N° 560-2012-DGPC-VMPCIC-MC, de fecha 25 de Julio de 2012, p. 5



000291

Ministerio de Cultura

Copia Certificada

23 AGO. 2012

Ana María Salazar Laguna
Oficina de Atención al Ciudadano y
Gestión Documentaria

Resolución Directoral N° 560-2012-DGPC-VMPCIC/MC

Que, con Memorando N° 361-2012-DRC-CUS/MC presentado con fecha 02 de julio de 2012, la Dirección Regional de Cultura de Cusco remite el Informe N° 103-2012-EPC-SDC-DIC-DRC-CUS/MC del 17 de mayo de 2012, en el cual se concluye la existencia de once (11) caminos prehispánicos estructurados y contrastados en la base catastral, sin contexto estructural por lo tanto, no pueden ser delimitados ni señalizados y el Informe N° 471-2012-DIC-DRC-CUS/MC el 24 de mayo de 2012, en el cual se señala que la superposición del Proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero sobre el registro catastral que se tiene en la Sub Dirección de Catastro indica segmentación de caminos registrados etnohistóricamente siendo inexistente la estructura arquitectónica que lo formaliza desde su concepción, lo que podría sugerir una habilitación posterior generada por el tránsito comunal, ya que las excavaciones arqueológicas realizadas sobre dichos trazos tampoco han puesto en evidencia estructura arquitectónica que formalice los caminos antes indicados. Asimismo, no se tiene la delimitación de caminos en el área del aeropuerto a excepción del área que corresponde a la zona monumental del poblado de Chinchero;

Que, a través de Informe Técnico N° 1386-2012-CCP-DA/MC de fecha 03 de julio de 2012, la Dirección de Arqueología señala que por lo expuesto anteriormente por la Dirección Regional de Cultura de Cusco, la recomendación de delimitación física y señalización de los monumentos arqueológicos registrados dentro y colindantes al área evaluada no son requeridas. Por otro lado, se concluye que el informe final del "Proyecto de evaluación arqueológica para el Proyecto Aeropuerto Internacional de Chinchero", bajo la modalidad de proyecto de evaluación arqueológica con excavaciones restringidas con fines de delimitación, en los distritos Chinchero y Huayllabamba, provincia de Urubamba, departamento de Cusco, a cargo del Licenciado Willian Cjuiro Mescoco, con R.N.A. N° AC-0937, cumple con los requerimientos estipulados en el Reglamento de Investigaciones Arqueológicas, por lo que recomienda su aprobación.

Que, en el precitado informe técnico se concluye también lo siguiente:

- Se indica que al haberse identificado dieciséis (16) trazos de camino, tres (03) de los cuales son de filiación Inca, los cuales se extienden por gran parte de la poligonal del área del Proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de Chincheros, no es factible otorgar el Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos.
- La ejecución de la obra deberá realizarse con un adecuado plan de monitoreo arqueológico. Esta medida de prevención se adopta a efectos de salvaguardar el patrimonio cultural arqueológico que pudiera hallarse.
- Estos caminos identificados en la actualidad vienen siendo usados por los comuneros del lugar, en los cuales no existe evidencia estructural tangible, determinados durante la supervisión como caminos etnohistóricos; por lo cual, es necesario realizar el rescate de información de esos trazos, para lo cual se debe realizar un levantamiento detallado, asistidos por la Coordinación de Qapac Nan – Sede Cusco.

Que, mediante Ley N° 29565 se creó el Ministerio de Cultura y a través del Decreto Supremo N° 001-2010-MC se aprobó la fusión de, entre otros, el Instituto Nacional de Cultura en el citado Ministerio, por lo que toda referencia normativa al INC se debe entender como Ministerio de Cultura;



Anexo 2 Informe de orientación de oficio, N° 302-2020-CG/MPROY- SOO -
Revisión de los estudios definitivos de ingeniería, instrumentos de
gestión ambiental y estudios arqueológicos del proyecto Aeropuerto
internacional Chinchero – Cusco (AICC), Contraloría General de la
República, Lima, 28 de febrero de 2020, p. 6

Monitoreo Arqueológico (PMA), del Proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco" y "Plan de Monitoreo Arqueológico del proyecto Nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero-Cusco-SEGUNDA ETAPA", por un área total de 3 569 772,8781 m².

Posteriormente, mediante el Informe n.° D001943-2019-AFPA/MC del 11 de setiembre de 2019, el jefe del Área Funcional de Patrimonio Arqueológico de la Dirección Desconcentrada de Cusco, advierte que el PEA 2011 – 2012 resultaría insuficiente, siendo necesario realizar un PEA complementario, que considere los posibles impactos de las obras proyectadas, con la finalidad de deslindar fehacientemente la condición y la potencialidad arqueológica del área del AICC, sustentado en lo siguiente:

- Existe diferencia entre el porcentaje del área excavada, en el marco de la ejecución del PEA 2012, frente a la extensión total del terreno del proyecto AICC, el mismo que no permite corroborar en su real extensión las evidencias arqueológicas o su descarte a nivel de subsuelo, señalando que, de los 80 pozos de excavación sumadas sus áreas, sólo se alcanza a 85 m², frente a una extensión total de 329,14 Ha.
- La ubicación de las Unidades de Excavación, no tuvieron un orden aleatorio y metodológico que permita definir el potencial arqueológico del área evaluada con mayor rigurosidad, tal es así que, en la parte media del polígono, con un área de 176,47Ha aproximadamente, solo se han excavado un total de 30 Unidades de Excavación de 1m x 1m que corresponden a 30m².
- Las Unidades de Excavación realizadas en el sector medio del polígono, solo están asociados a los caminos; en ese sentido, el área de 176,47 Ha, no ha sido evaluada arqueológicamente, resultando necesario complementar los estudios a fin de determinar la condición y potencialidad arqueológica, considerando además que, es el área donde se proyecta construir la infraestructura del AICC.
- Del análisis comparativo de los datos del PEA 2011 – 2012 y del PMA del 2014, se releva dos resultados diferentes en cuanto a la filiación cronológica de los citados caminos; sin embargo, las excavaciones del PMA descartan la condición prehispánica y colonial, toda vez que, estos caminos actualmente corresponden a trochas y vías carrozables en uso cotidiano.
- Tanto el PEA como el PMA coinciden con el registro del trazo del camino inca Chinchero – Maras (Maras Ñan), que actualmente corresponde a una trocha carrozable, este "trazo proyectado" del camino se orienta de Este a Oeste sobreponiéndose en forma sesgada por la parte media del polígono del AICC, en una longitud aproximada de 1 180 metros lineales, en este camino solo se han excavado 5 UE de 1m x 1m, resultando necesario realizar más excavaciones al extremo Oeste del camino para recuperar la proyección del mismo y posteriormente, mediante un sistema de señalética apropiada se poder mostrar o visualizar el trazo proyectado del camino inca.

En ese contexto, mediante el Oficio n.° D000147-2019-VMPCIC/MC de 28 de setiembre de 2019, la Viceministra de Patrimonio Cultural e Industrias Culturales, recomienda al Viceministro de Transportes del MTC, la realización de un nuevo PEA, que incluya un muestreo aleatorio y sistemático del área del Proyecto AICC, con un número suficiente de unidades de excavación que permita estimar -con niveles de confianza- la presencia o ausencia de evidencias arqueológicas por debajo de la superficie actual.

Anexo 3 Informe de orientación de oficio, Nº 302-2020-CG/MPROY- SOO - Revisión de los estudios definitivos de ingeniería, instrumentos de gestión ambiental y estudios arqueológicos del proyecto Aeropuerto internacional Chinchero – Cusco (AICC), Contraloría General de la República, Lima, 28 de febrero de 2020, p. 8 y 9

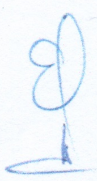


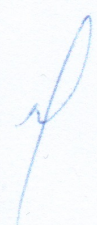
Proyecto AICC junto con las observaciones pertinentes, con relación al estado de conservación de los bienes considerados como Patrimonio Mundial, a saber, Ciudad de Cusco, Santuario Histórico de Machu Picchu y Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino, para evaluación por parte de los organismos consultivos de la Convención.

El Ministerio de Relaciones Exteriores, a través del Oficio n.° (DPC) N° 2-22-I/381 de 15 de julio de 2019, remitió la referida comunicación al Ministerio de Cultura, el mismo que, mediante el Oficio n.° 0000082-2019-VMPCIC/MC, trasladó el requerimiento al MTC, para su atención correspondiente.

Cabe señalar que, con el fin de identificar, proteger, conservar, rehabilitar y transmitir a las generaciones futuras el Patrimonio Cultural y Natural, la adhesión de nuestro país a la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural del año 1972, exige atender las solicitudes de UNESCO.

Al respecto, con el Oficio n.° 613-2019-MTC/02 de 23 de diciembre de 2019, el MTC remitió al Ministerio de Cultura, el estudio de la Evaluación de Impacto al Patrimonio del Santuario Histórico de Machu Picchu, Qhapaq Ñan y la Ciudad del Cusco, relacionados a la construcción del Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (AICC).

En atención a ello, el Ministerio de Cultura remitió al MTC el Oficio n.° 000021-2020-VMPCI/MC del 22 de enero de 2020, comunicando la opinión técnica sobre el Estudio de Evaluación de Impacto al Patrimonio, señalando lo siguiente:

- 
- El análisis sobre los aspectos estructurales de la conservación de los bienes declarados e inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial de UNESCO es insuficiente y no significativo para evaluar su vulnerabilidad y construir estrategias importantes para mitigar problemas de ruido y soporte turístico; la bibliografía no recoge información relacionada a conservación de los bienes analizados.
 - Las estrategias de mitigación propuestas no toman en cuenta la amplitud territorial necesaria y las basan únicamente en sugerir normativas para la conservación, ordenamiento territorial, residuos sólidos y manejo turístico; evidenciando que no se han desarrollado de manera precisa los planes, medidas y acciones de mitigación y compensación producto de un diagnóstico integral de los tres Sitios Patrimonio Mundial inmersos en el desarrollo del proyecto (Santuario de Machupicchu, Centro Histórico del Cusco y Caminos del Qhapaq Ñan).
 - El estudio carece de un análisis antropológico y sociológico que identifique los procesos culturales (incluso milenarios) que dejarán de realizarse a consecuencia del proyecto, muchos de los cuales, constituyen la forma de vida diaria de las comunidades involucradas. Tampoco se han identificado las manifestaciones y prácticas culturales asociadas al territorio que sufrirán impacto como consecuencia del proyecto. Menos aún indica en el estudio, que acciones se recomiendan para minimizar los impactos.
 - Se ha advertido el inapropiado uso de párrafos completos y oraciones del "Estudio de impacto patrimonial EIP para el sitio denominado área histórica de la ciudad Puerto de Valparaíso, Chile", inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial de UNESCO, relacionado con los proyectos: Terminal Cerros de Valparaíso, TCVAL y Puerto Barón.
- 
- 
- 

- No hay coherencia ni sentido en la línea de tiempo y antecedentes consignados, toda vez que se mezclan temas distintos. Más allá de la línea histórica y antecedentes descriptivos de las declaraciones de sitios del patrimonio mundial, debe haber distinción de los valores únicos excepcionales (VUE) que hicieron singulares a los sitios declarados y del cómo estos se encuentran identificados, cómo serán afectados con el desarrollo del proyecto y cómo se va a plantear la mitigación. Asimismo, no se define si son impactos positivos o negativos, directos, o indirectos, siendo la calificación del impacto importante y trascendente, pues en virtud de ella se evaluará la pertinencia de las acciones para minimizar las que se consideran negativas.

De las observaciones señaladas por el Ministerio de Cultura, se advierte que el EIP requiere una mejor evaluación y análisis de los impactos, siguiendo la publicación realizada por ICOMOS, como órgano consultor de UNESCO, en el año 2016 bajo el nombre: "Orientaciones relativas a las evaluaciones de impacto sobre el patrimonio para los Bienes del Patrimonio Mundial Cultural".

Del referido documento, se puede inferir que, "(...) los impactos se presentan en numerosas formas – pueden ser directos e indirectos, acumulados, temporales y permanentes, reversibles o irreversibles, visuales, físicos, sociales y culturales, incluso económicos. Pueden aparecer como consecuencia de la construcción o de la explotación del proyecto de desarrollo. Cada impacto debe ser examinado en función de su pertinencia para la EIP. La evaluación de los impactos sobre el entorno hace referencia a los efectos visuales y sonoros (ruido) perceptibles que se pueden apreciar en un momento determinado (...)".

En ese sentido, siendo que el Proyecto AICC tiene vinculación con los bienes inscritos en la Lista de Patrimonio Mundial, (Ciudad de Cusco, el Santuario Histórico de Machu Picchu y Qhapaq Ñan, Sistema Vial Andino), la UNESCO a través de la Carta CLT/WHC/LAC/CMT/LP/2897 recuerda los compromisos adquiridos por el Estado sobre la conservación de los referidos bienes.

En esa línea, la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, establece que los Estados deben desarrollar los estudios y la investigación científica y técnica y perfeccionar los métodos de intervención que permitan hacer frente a los peligros que amenacen a su patrimonio cultural y natural, adoptando medidas para garantizar una protección y una conservación eficaz.

b) La situación expuesta no ha considerado la normativa siguiente:

- Contrato de Estado a Estado, para la Asistencia Técnica en la Ejecución del Proyecto de Inversión "Mejoramiento y Ampliación del Servicio Aeroportuario en la región Cusco, mediante el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco (El Proyecto)", con Código Único 2190272, suscrito entre el Ministerio de Transportes y la República de Corea el 24 de octubre de 2019.

2.2. Interpretaciones:

(...)

2.2.2. el presente Contrato se regula por lo pactado por las Partes en este documento y sus anexos, la NADC, así como la Propuesta Técnica – Económica en tanto no contravenga las cláusulas del presente Contrato y sus anexos y la NADC, los alcances

Anexo 4 Resolución Directoral Nacional N° 988/INC, declaración del Valle
Sagrados de los Incas como Patrimonio Cultural de la Nación

Que, el artículo 2 numeral 2) de las Normas Relativas a la Publicación y Difusión de las Resoluciones Emitidas por los Órganos Decisorios de CONASEV, establece que las resoluciones administrativas referidas a la inscripción de valores mobiliarios, que puedan ser objeto de oferta pública en el Registro Público del Mercado de Valores y la exclusión de éstos, deben ser difundidas a través del Boletín de Normas Legales del Diario Oficial El Peruano y de la página de CONASEV en Internet;

Estando a lo dispuesto por el artículo 52 del Reglamento del Registro Público del Mercado de Valores y el acuerdo de Directorio de esta Comisión Nacional del 18 de diciembre del 2000 que faculta a la Gerencia de Mercados y Emisores a disponer la exclusión de valores del Registro Público del Mercado de Valores;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Pronunciarse a favor del desistado del 100% de las acciones representativas del capital social de Banco Sudamericano S.A. (hoy Scotia Perú Holdings S.A.) del Registro de Valores de la Bolsa de Valores de Lima S.A.

Artículo 2°.- Disponer la exclusión del 100% de las acciones representativas del capital social de Banco Sudamericano S.A. (hoy Scotia Perú Holdings S.A.) del Registro Público del Mercado de Valores.

Artículo 3°.- Publicar la presente resolución en el Diario Oficial El Peruano y en la página de CONASEV en Internet.

Artículo 4°.- Transcribir la presente resolución Scotia Perú Holdings S.A., a la Bolsa de Valores de Lima S.A. y a Cavali S.A. ICLV.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

HÉCTOR VALENTÍN HURTADO
Gerente de Mercados y Emisores
Comisión Nacional Supervisora de
Empresas y Valores

12225

**INSTITUTO NACIONAL
DE CULTURA**

Declaran Patrimonio Cultural de la Nación al Valle Sagrado de los Incas, ubicado en la Región Cusco

**RESOLUCIÓN DIRECTORAL NACIONAL
N° 988/INC**

Cusco, 22 de junio de 2006

VISTO, el Oficio N° 078-DRC-C-INC-2006 de la Dirección Regional Cusco del Instituto Nacional de Cultura; y,

CONSIDERANDO:

Que el Instituto Nacional de Cultura es un Organismo Público Descentralizado del Sector Educación, con personería jurídica de derecho público interno; responsable de la promoción y desarrollo de las manifestaciones culturales del país y de la investigación, preservación, conservación, restauración, difusión y promoción del Patrimonio Cultural de la Nación;

Que, el Artículo VII del Título Preliminar de la Ley N° 28296 - Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, señala que el Instituto Nacional de Cultura está encargado de registrar, declarar y proteger el Patrimonio Cultural de la Nación;

Que, con documento del visto, la Dirección Regional Cusco del Instituto Nacional de Cultura, presenta los expedientes técnicos referidos al "Valle Sagrado de los Incas", ubicado entre las provincias de Urubamba, Calca, Paucartambo, Anta y Quispicanchis, en la Región Cusco;

Que, el Valle Sagrado de los Incas, espacio comprendido entre las localidades de Huambutío a Piscacucho, es el territorio cultural con la mayor cantidad

de vestigios de la civilización inca, contiene en su extensión tres (3) parques arqueológicos, Pisac, Chinchero y Ollantaytambo y más de 350 sitios arqueológicos;

Que, por otro lado, las comunidades del "Valle Sagrado de los Incas" sobre todo de la cuenca de Patacancha, Quitamayo y del distrito de Chinchero, poseen un rico y vasto patrimonio cultural inmaterial que es recreado constantemente de generación en generación en función de su entorno, su interacción con la naturaleza y su historia, infundiéndoles a sus miembros un sentimiento de identidad y continuidad, contribuyendo así a promover el respeto por la diversidad cultural y la creatividad humana;

Que, de conformidad con el artículo 2° de la Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación - Ley N° 28296, el Estado y la sociedad tienen el deber de proteger el patrimonio cultural inmaterial;

Que, mediante Informe N° 156-2006-DREPH-DA/INC de fecha 12 de junio de 2006, la Directora de Arqueología de la Dirección de Registro y Estudio del Patrimonio Histórico, opina que la declaratoria como Patrimonio Cultural de la Nación del Valle Sagrado es procedente, en tanto el mencionado espacio contiene evidencias culturales y arqueológicas de gran importancia, las mismas que se hallan en contexto y forman parte de una unidad cultural;

Que, mediante Informe N° 125-2006-INC/DPHCR-SDR de fecha 16 de junio de 2006, la Subdirección de Registro de la Dirección de Patrimonio Histórico Colonial y Republicano considera procedente el reconocimiento del "Valle Sagrado de los Incas" como Patrimonio Cultural de la Nación toda vez que el término abarcaría la integridad de las clasificaciones que involucran los diferentes bienes que conforman su componente cultural;

Con las visaciones de la Dirección de Gestión, Dirección de Registro y Estudio del Patrimonio Histórico, Dirección de Arqueología y de la Oficina de Asuntos Jurídicos;

De conformidad con la Ley N° 28296, Ley General de Patrimonio Cultural de la Nación; Decreto Supremo N° 017-2003-ED que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones del Instituto Nacional de Cultura;

SE RESUELVE:

Artículo 1°.- Declarar Patrimonio Cultural de la Nación al Valle Sagrado de los Incas, paisaje cultural arqueológico e histórico, ubicado entre las provincias de Urubamba, Calca, Paucartambo, Anta y Quispicanchis, en la Región Cusco.

Artículo 2°.- Cualquier proyecto de obra nueva, caminos, carreteras, canales, denuncias mineras o agropecuarias, obras habitacionales y otros que pudiese afectar o alterar el paisaje cultural arqueológico e histórico del "Valle Sagrado de los Incas" declarado Patrimonio Cultural de la Nación, deberá contar con la aprobación del Instituto Nacional de Cultura.

Artículo 3°.- Transcribese la presente Resolución al Gobierno Regional de Cusco, a los gobiernos locales, autoridades políticas y civiles correspondientes.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

LUIS GUILLERMO LUMBRERAS SALCEDO
Director Nacional

12138

Declaran ambientes urbanos monumentales a tramo de la Av. Arequipa y al Parque de la Exposición y declaran Patrimonio Cultural de la Nación al Pabellón Morisco de la Exposición, ubicados en la provincia de Lima

**RESOLUCIÓN DIRECTORAL NACIONAL
N° 1011/INC**

Lima, 5 de julio de 2006

Anexo 5 Informe de orientación de oficio, N° 302-2020-CG/MPROY- SOO -
Revisión de los estudios definitivos de ingeniería, instrumentos de
gestión ambiental y estudios arqueológicos del proyecto Aeropuerto
internacional Chinchero – Cusco (AICC), Contraloría General de la
República, Lima, 28 de febrero de 2020, p. 12

- c) Los hechos descritos, podrían generar impactos negativos en la conservación del patrimonio cultural, así como, retrasos y sobrecostos en la ejecución y operación del Proyecto AICC.
2. DEFICIENCIA DE ESTUDIOS QUE SUSTENTAN LOS INSTRUMENTOS DE GESTIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO AICC, PODRÍA GENERAR IMPACTOS NEGATIVOS AL MEDIO AMBIENTE DURANTE LA EJECUCIÓN Y OPERACIÓN DEL PROYECTO.

- a) De la información recabada a través del MTC, se advierte falta de actualización de la línea base y deficiencias en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) aprobado para el Proyecto AICC, conforme se detalla a continuación:

Mediante la Resolución Directoral n.° 337-2015-MTC/16 de 21 de mayo de 2015, emitida por la Dirección General de Asuntos Socio Ambientales (DGASA) del MTC, se aprobó el Estudio de Impacto Ambiental – Detallado (EIA_d) del Proyecto AICC.

Posteriormente, a través de la Resolución Directoral n.° 00102-2018-SENACE/DEIN de 3 de julio de 2018, del Servicio Nacional de Certificación Ambiental para las Inversiones Sostenibles (SENACE)⁽⁴⁾, resolvió ampliar el plazo de vigencia del EIA_d, por única vez y por un plazo de dos (2) años adicionales, con vencimiento al 21 de mayo de 2020.

En ese contexto, el Informe de Revisión del EDI (Movimiento de Tierras), elaborado por la PMO señala que, el objetivo de la revisión del EIA es identificar, reducir, minimizar o eliminar los riesgos ambientales potenciales que podrían ocurrir durante la etapa de construcción y operación del AICC.

Es así que, la PMO concluyó que se requieren realizar estudios complementarios de los riesgos ambientales potenciales, los mismos que, de no ser identificados oportunamente, pueden afectar a las poblaciones aledañas, terrenos de cultivo, actividades pecuarias y microcuencas cercanas.

A continuación, se detallan algunas observaciones efectuadas por la PMO al EIA aprobado:

- Del resultado de los análisis de laboratorio de los muestreos de línea base de calidad de agua, se identificaron valores en el parámetro *coliformes fecales* y totales que superan el Estándar de Calidad Ambiental (ECA) de aguas para la categoría 4, Conservación del Medio Acuático – Lagos y Lagunas. Al respecto, la PMO recomienda que dicha información debería ser socializada con los pobladores vecinos.
- El modelo hidrogeológico presentado en el EIA es conceptual, siendo necesario ampliar el estudio hidrogeológico y llevarlo a nivel de detalle, debiendo considerarse en la modelación, la afectación del bombeo hacia los cuerpos de agua y quebradas circundantes y posible afectación a los usos de agua de terceros (manantiales circundantes). Al respecto, el PMO recomendó tener en cuenta, para la recarga del acuífero y en el balance de agua de las cuencas circundantes, la afectación de la carpeta asfáltica y concreto que cubrirá el suelo, limitando la capacidad de infiltración de agua en toda esa extensión.

⁴ De conformidad con lo dispuesto en la Resolución Ministerial n.° 160-2016-MINAM, el SENACE a partir del 14 de julio de 2016, asumió la función de revisar y aprobar los Estudios de Impacto Ambiental Detallado (EIA-d), las respectivas actualizaciones, modificaciones, Informes Técnicos Sustentatorios, en lo relacionado al sub sector transportes del MTC.

Anexo 6 Oficio N° 447-2020-MTC/12.04 del 2 de diciembre de 2020



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General
de Aeronáutica Civil

"Decenio de Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año de la universalización de la salud"

Lima, 02 DIC. 2020

OFICIO N° 447-2020-MTC/12.04

Señor

Bruno Carmelo Papi Aparicio

Av. General Córdova 431, Lima 15074

Presente. -

Asunto : Solicitud de información referente al Aeropuerto Internacional Chinchero – Cusco
Ref. : Solicitud N° 305 con fecha 4 de setiembre de 2020 (E-178451-2020)

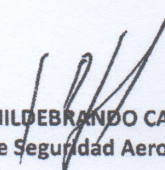
De mi mayor consideración:


Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual solicita información relacionada con el resultado de la coordinación conjunta entre CORPAC S.A. y los operadores aéreos sobre el procedimiento de salida RNP AR RWY34.

Al respecto es preciso informar que, el pasado 24 de octubre del 2019, el Gobierno Peruano a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) firmó el Contrato de Estado a Estado con la República de Corea para contar con su asistencia técnica en la ejecución del proyecto de inversión "Mejoramiento y ampliación del servicio aeroportuario en la Región Cusco mediante el nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero – Cusco", cuyo alcance contempla la revisión integral y actualización de los aspectos de espacio aéreo y procedimientos de vuelo propuestos en el Estudio de Factibilidad del año 2013.

Actualmente, personal especializado de la Korean Airport Corporation (KAC) con el acompañamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) vienen trabajando en dicha revisión, la cual se encuentra en sus fases iniciales. Cabe señalar que, las acciones que se desprendan de la revisión serán en concordancia a la normativa nacional vigente y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y como parte del proceso, los diseños conceptuales que resulten de dicha revisión serán puestos a revisión de los operadores aéreos.

Atentamente,


DONALD HILDEBRANDO CASTILLO GALLEGOS
Director de Seguridad Aeronáutica


ROBERTO ZAMALLOA CARDENAS
Director de Regulación, Promoción y
Desarrollo Aeroportuario

Firmado digitalmente por:
ZAMALLOA CARDENAS Robert
FAU 20131378944 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 02/12/2020 15:18:48-050

Anexo 7 Informe de orientación de oficio n° 9490-2020-CG/MPROY-SOO,
"Aprobación de los entregables de la fase 1: revisión del estudio
definitivo de ingeniería (EDI), en el marco del contrato de Estado a
Estado y su incidencia en el proceso de procura internacional para la
ejecución del aeropuerto internacional de Chinchero - Cusco
(AICC)", período de evaluación: del 5 al 12 de octubre de 2020 -
Subgerencia de control de megaproyectos , Contraloría General de
la República, Lima, 12 de octubre de 2020, p. 3

una (1) situación adversa que amerita la adopción de acciones para asegurar la continuidad del resultado o logro de los objetivos del Proyecto AICC.

La situación adversa identificada se expone a continuación:

1. PESE A NO CONTAR CON EL EXPEDIENTE TÉCNICO EXPEDITO PARA LA PROCURA, CONFORME A LO EXIGIDO EN EL ALCANCE DEL CONTRATO, LA ENTIDAD OTORGÓ CONFORMIDAD AL ENTREGABLE 3, LO CUAL GENERARÍA COSTOS ADICIONALES Y AFECTARÍA EL CUMPLIMIENTO OPORTUNO DE LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO.

- a) Conforme a la cláusula Quinta y al Anexo A del Contrato de Estado a Estado, entre otras obligaciones, la PMO debe actualizar, validar, adecuar y optimizar el Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI) presentado por el Consorcio Kuntur Wasi, y convertirlo a Expediente Técnico, teniendo como base los Estudios de Pre-Inversión (Estudio de Perfil y Factibilidad) e Inversión (EDI) y el Plan Maestro de Desarrollo del Proyecto AICC.

Alcance del Servicio de Asistencia respecto a la revisión del EDI elaborado por el Consorcio Kuntur Wasi para su conversión a Expediente Técnico

El numeral 5.3 de la Cláusula Quinta: Alcance del Servicio, del Contrato de Estado a Estado para la Asistencia Técnica, establece lo siguiente:

“(…)

5.3. Las fases del servicio de asistencia técnica son las siguientes:

Fase 1: Revisión del Estudio Definitivo de Ingeniería (EDI)

Dará como resultado la conversión del EDI a un expediente técnico expedito para la Procura Internacional. La actualización, validación y optimización de los aspectos técnicos del EDI están directamente relacionados al diseño de cada uno de los componentes del AICC en base a las normativas nacionales e internacionales.

La revisión del EDI se realizará en dos etapas; cuyos resultados se presentarán mediante los entregables 2 y 3 del Anexo B “Contenido, cronograma y plazo de pago de los entregables”.

Fase 2: Procura Internacional

KOTRA-KAC, a través del PMO, se encargará de la organización, gestión y ejecución del proceso de procura internacional bajo altos estándares de transparencia e integridad, incluyendo la elaboración y gestión del Request for Proposal (RFP, por sus siglas en inglés), precalificación, convocatoria, evaluación y adjudicación de la obra y de la supervisión; asimismo, de ser necesario, el PMO podrá prestar asistencia al MTC en relación a las demás procuras para la contratación de otros servicios relacionados con el proyecto.

La procura internacional debe enfocarse en el inicio de los trabajos de la Etapa 1 de la Fase 1, para la contratación de la obra y la supervisión. En cuanto se cuente con la aprobación de la Etapa 2 de la Fase 1, el PMO implementará el proceso de procura internacional del lado aire y del lado tierra. (...)” (Subrayado y énfasis es agregado).

Conforme se señala en los párrafos precedentes, la Fase 2 establece que la Procura Internacional tiene como finalidad la adjudicación de la obra y de la supervisión del proyecto AICC.

De otra parte, el Anexo B: “Contenido, Cronograma y plazo de pagos de los entregables” de dicho Contrato señala, entre otros:

Anexo 8 - Estudios de Preinversión a nivel de Perfil y Factibilidad del Proyecto Informe No 5.A con levantamiento de observaciones del MTC y OPI – Estudio de Preinversión a Nivel de Perfil, ALG Europraxis/ProInversión, mayo de 2013, página 214
- Estudios de Preinversión a nivel de Factibilidad del Proyecto INFORME 9A – ESTUDIO DE PREINVERSIÓN A NIVEL DE FACTIBILIDAD, VOLUMEN 2.1. PARTE AERONÁUTICA. INGENIERIA DE ESPACIO AÉREO, CONCEPTO CNS Y EQUIPAMIENTO DE NAVEGACIÓN AÉREA, ALG Europraxis/ProInversión, setiembre de 2013, página 7.
NOTA: las proyecciones de la tabla 3, Distribución del tráfico en el AICC por ruta en el año 2030 se establecieron con la premisa que el aeropuerto iniciaría sus operaciones antes del 2020. Se trata entonces de proyecciones después de 10 años de operación.

- Santiago de Chile, capital de un país vecino con alta relación comercial y gran afinidad turística con Perú, se prevé que abra una ruta directa con AICC en 2021, con una demanda inicial de casi 105,000 pasajeros chilenos.
- La ruta con Buenos Aires podría abrir en 2021 con más 120,000 pasajeros anuales. Se prevén casi 290,000 pasajeros en el primer año de apertura de la ruta, y casi 300,000 en 2033.
- Se prevé la apertura de la ruta con Sao Paulo también en 2021. En 2030 se prevé alcanzar más de 580,000 pasajeros brasileños anuales.
- Bogotá, otro hub de Suramérica, también presenta demanda suficiente para abrir en 2021, con 75,000 pasajeros, valor que aumentará hasta los 180,000 en 2030.
- El tráfico de pasajeros de Ecuador y Bolivia hacia Cusco es más reducido que en los otros casos, por lo que las rutas a Quito y La Paz no abrirían hasta 2035 y 2048, respectivamente. Sin embargo, el AIVA ya tiene actualmente una ruta internacional directa con La Paz, aunque no cumpla con el requisito de 3 frecuencias semanales impuesto en este estudio.



Figura 115: Apertura de rutas tras la entrada en servicio del AICC

En cuanto a Norteamérica, las características del AICC no hacen viable la apertura de rutas con Miami o México City, aunque haya aeronaves que puedan volar a estos destinos. Además, no se prevé desarrollar ninguna ruta directa con Europa, Asia, Oceanía o África ya que las aeronaves permitidas por el aeropuerto no disponen de un alcance suficiente para operar dichas rutas.

Desde Europa, sin embargo, sí que se abrirán nuevas rutas a Lima debido al gran aumento de pasajeros de Alemania y Reino Unido. Se prevé la apertura de la ruta Londres – Lima para el 2024, con justo 5 frecuencias semanales. Adicionalmente, las previsiones indican que la ruta Frankfurt – Lima también se abrirá, aunque no será hasta el 2037.

Pax Ruta AICC	Peso
Lima	82%
Puerto Maldonado	5%
Juliaca	3%
Arequipa	1%
Bogotá	2%
Buenos Aires	1%
La Paz	1%
México	0%
Miami	3%
Panamá	2%
Quito	0%
Sao Paulo	1%

Tabla 3: Distribución tráfico en AICC por ruta en el año 2030

De la proyección de tráfico se establece que la práctica totalidad de la demanda vendrá establecida por los tráficos con Lima (82%), hecho que requiere de una reorganización de la estructura de la TMA por el W.

Otra consecuencia del análisis revela un incremento de la demanda de rutas en dirección N, NE, hacia destinos como Miami o Bogotá. En la estructura de la TMA a día de hoy, no existe ningún punto de entrada al mismo, convirtiendo las rutas desde el N, NE en altamente ineficientes desde el punto de vista del coste y del impacto ambiental.

Por lo tanto, la nueva TMA AICC ha de diseñarse de modo que los objetivos estratégicos descritos en el apartado anterior sean particularmente aplicados a los flujos W – NW. Específicamente, **la nueva TMA (y sus procedimientos de vuelo) deberá garantizar la eficiencia, capacidad y rentabilidad de los flujos W - NW**, de modo que haya una separación lateral y vertical suficiente y segura entre flujos que además mejore la capacidad con respecto al TMA existente hoy en día.

2.3 Análisis de los operadores en la futura TMA

El Mapa de Ruta PBN CAR/SAM sugiere que a Medio Plazo (2011-2015), la aprobación RNAV 1 o RNP 1 sea obligatoria para aeronaves que operen en las TMA de mayor densidad de tránsito aéreo (espacio aéreo excluyente).

Por su parte el Plan de Implementación PBN del Perú contempla la implementación, a medio plazo también, de dichas aplicaciones en todas las TMA del país en las cuales la implementación no se haya llevada a cabo dentro del Corto Plazo (hasta 2010).

Por lo tanto, **será requisito para las aeronaves que operen en la futura TMA de Cusco disponer de aprobación RNP 1**. La especificación de navegación RNP-1 propuesta para la futura TMA está basada en infraestructura GNSS tal como se recomienda en el Manual PBN, además de