

**RC: Hubieron inquietudes respecto a la altitud de Chinchero, su orografía algo peligrosa, así como las inciertas condiciones meteorológicas del entorno, ¿ello fue evaluado o no existieron tales inconvenientes?**

**MM:** No se presentaron esos problemas, se hicieron las evaluaciones preliminares y se determinó que el lugar contaba con las condiciones adecuadas para la operación de un aeropuerto de las características de Chinchero.

**RC: ¿Qué fases tiene el proyecto?**

**MM:** La concesión se despliega los primeros cinco años a nivel de desarrollo de ingeniería y obra, con una inversión de US\$ 620 millones en total, de los cuales US\$ 410 millones son cofinanciados. Luego, en una segunda etapa, se iniciará la operación aeroportuaria durante los 40 años de contrato. En la primera etapa se desarrollan una serie de estudios y se deben cumplir 7 condiciones que se necesitan efectuar para el inicio de las obras.

El concesionario ya ha cumplido con desarrollar y aprobar el estudio de impacto ambiental, el plan de monitoreo arqueológico, la toma de posesión del predio, el estudio de ingeniería, las licencias y permisos de construcción distritales y la autorización de construcción de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Lo que queda por realizar es el cierre financiero. Con estos siete puntos, se está en condiciones de dar inicio a los trabajos.

**RC: ¿Cómo está dividida la obra?**

**MM:** Podemos dividirla en dos grandes grupos: una etapa inicial, la de movimientos de suelos, que nos llevará alrededor de dos años y que abarcará alrededor de 26 millones de metros cúbicos de tierras, para finalmente comenzar con la construcción de las infraestructuras necesarias para la correcta operación del aeropuerto, lo que demorará tres años adicionales. Aquí estamos hablando de pistas, calles de rodaje, terminal, edificios de apoyo, torre de control, estacionamientos vehiculares y demás instalaciones necesarias para la correcta operación del terminal. Finalizado todo eso iniciamos la etapa de operación que debe darse a fines del año 2020 o a inicios del 2021.

**RC: De estas etapas, ¿cuál será la más complicada?**

**MM:** En una obra de esta envergadura, todo el proceso es un desafío importante pues estamos desarrollando un aeropuerto desde cero, Greenfield, donde actualmente no hay recursos, ni instalaciones. El movimiento de suelos requiere un trabajo muy grande de parte del Consorcio pero lo que viene a continuación también será un reto enorme.

**RC: ¿Cómo han resuelto el tema de probables restos arqueológicos en la zona?**

**MM:** Se han realizado todos los estudios necesarios para no tener ninguna interferencia. El plan de monitoreo arqueológico que se llevó adelante no ha dado ningún riesgo de encontrar restos arqueológicos en la región, por las características del terreno.

**RC: ¿Qué diferencias habrá con respecto al aeropuerto ya existente en el Cusco (Alejandro Velasco Astete)?**

**MM:** El aeropuerto actual está operando con 2'800,000 pasajeros anualmente, mientras que Chinchero, desde el inicio, lo hará con el doble de la capacidad. Se está desarrollando en una fase inicial para 4'700,000 usuarios, para completarlo luego con pequeños ajustes e inversiones adicionales durante el periodo de operación, y alcanzar los 6'000,000 de pasajeros al año, lo que representa un incremento del 120% de la capacidad.

**RC: ¿La pista de aterrizaje será más extensa?**

**MM:** Sí, será de 4,200 m de largo y 45 m de ancho, lo que permitirá conectar al Cusco con otros puntos donde actualmente no es posible debido a condiciones técnicas, siendo parte de la mejora de la conectividad de la región hacia otras ciudades importantes de Latinoamérica e incluso Estados Unidos. Actualmente, para llegar al Cusco desde el extranjero es necesario hacer escala en Lima porque el actual aeropuerto no tiene las condiciones para enlazar otras localidades más distantes.

**RC: ¿El aeropuerto actual será cerrado?**

**MM:** Una vez que se inicien las operaciones en Chinchero, el aeropuerto Velasco Astete se desactivará. Situaciones similares han sufrido con otras terminales en la región. Normalmente estas se desarrollan en zonas alejadas de las ciudades pero luego estas crecen y las empiezan a cercar. Tenemos la experiencia del aeropuerto de Quito, que también quedó cercado por la ciudad, siendo necesario construir uno nuevo con mejores características.

**RC: ¿Van a construir las vías de conexión a la terminal?**

**MM:** Las vías de conexión no son parte de las responsabilidades del consorcio. Nosotros solo ejecutaremos los accesos dentro del terreno concesionado. El MTC y Proviás



*El diseño arquitectónico del proyecto tiene presente elementos tradicionales de la región Cusco. Tendrá 40,000 m<sup>2</sup> de área techada con una pista de 4,200 m de largo.*

