

Área de Transcripciones

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
SEGUNDA LEGISLATURA ORDINARIA DE 2023

COMISIÓN DE CULTURA Y PATRIMONIO CULTURAL
TERCERA SESIÓN EXTRAORDINARIA
(Matinal)
(DOCUMENTO DE TRABAJO)

VIERNES, 19 DE ABRIL DE 2024
PRESIDENCIA DEL SEÑOR SEGUNDO HÉCTOR ACUÑA PERALTA

-A las 10:15 h, se inicia la sesión.

El señor PRESIDENTE.— Estimados congresistas, amigos, colegas, muy buenos días, estamos coordinando con nuestros invitados el inicio de nuestra tercera sesión extraordinaria.

En cinco minutos oficialmente estamos dando inicio. Por favor, las disculpas y la tolerancia.

(Pausa) .

El señor PRESIDENTE.— Muy buenos días, distinguida concurrencia, invitados que nos acompañan hoy día, para dar inicio a nuestras tercera sesión extraordinaria.

Señores congresistas, estamos coordinando con nuestros invitados, están llegando nuestros invitados del Ministerio del Cultura, Ministerio de Transportes, Ositran, Icomos, Gore La Libertad, Municipalidad Distrital de Huanchaco y algunos colegas que han comprometido su presencia.

Vamos a dar inicio a nuestra tercera sesión extraordinaria, de fecha viernes 19 de abril de 2024, siendo las 10 horas con 15 minutos.

Vamos a pasar lista para comprobar el quorum reglamentario y dar inicio a nuestra tercera sesión.

Señora secretaria técnica, vamos a comprobar el quorum reglamentario. Por favor, pasar lista a nuestros colegas que están virtual y algunos que han ofrecido presencialmente.

La SECRETARIA TÉCNICA pasa lista:

Sí, señor presidente, como no. Muy buenos días.

Segundo Héctor Acuña Peralta.

El señor ACUÑA PERALTA, Segundo Héctor (NA).— Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Segundo Héctor Acuña Peralta, presente.

Javier Rommel Padilla Romero.

El señor PADILLA ROMERO (RP).— Padilla Romero, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Javier Rommel Padilla Romero, presente.
Víctor Seferino Flores Ruíz.

El señor Víctor Seferino Flores Ruíz consigna su asistencia mediante el chat de la Plataforma.

El señor PRESIDENTE.— Registrarlo, por favor, a todos los participantes.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Sí, presidente, como no. Gracias.

Víctor Seferino Flores Ruíz, presente.

Mery Eliana Infantes Castañeda.

La señora INFANTES CASTAÑEDA (FP).— Mery Eliana Infantes Castañeda, muy buenos días, señorita secretaria. Presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Gracias, congresista. Buenos días.

Mery Eliana Infantes Castañeda, presente.

David Julio Jiménez Heredia (); Martha Moyano Delgado () .

Isaac Mita Alanoca consigna su asistencia mediante el chat de la Plataforma.

Isaac Mita Alanoca, presente.

Germán Adolfo Tacuri Valdivia...

El señor MITA ALANOCA (PL).— Señor presidente, por favor, muy buenos días, estoy en la comisión de control de acusaciones (sic) en forma presencial. Le habla el congresista Issac Mita.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Registrado su asistencia.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Sí, como no, se consigna su asistencia.

Germán Adolfo Tacuri Valdivia () .

Alejandro Enrique Caverro Alva también consigna su asistencia mediante el chat de la Plataforma.

Alejandro Enrique Caverro Alva, presente.

Luis Aragón Carreño (); Alex Randú Flores Ramírez.

El señor FLORES RAMÍREZ (NA).— Flores Ramírez, presente.

Digna Calle Lobatón.

La señora CALLE LOBATÓN (PP).— Digna Calle, presente.

La SECRETARIA TÉCNICA.— Digna Calle Lobatón, presente.

Señor presidente, con ocho congresistas titulares presentes y la justificación de la señora congresista Susel Ana María Paredes Piqué, usted cuenta con el *quorum* reglamentario para que dé inicio a la tercera sesión extraordinaria.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señora secretaria técnica.

Con el quorum reglamentario, vamos a dar inicio a la tercera sesión extraordinaria de la Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural, Periodo Anual de Sesiones 2023-2024.

Señores congresistas que están participando virtualmente, se le agradece su participación.

Tenemos la presencia en nuestra sala de la viceministra de Patrimonio Cultural e Industrias Culturales del Ministerio de Cultura, la señorita Haydeé Rosas; contamos con la presencia de nuestro representante de Ositran, jefe de Contratos de la Red Vial de Gerencia de Supervisión y Fiscalización, Ositran, el señor John Vega; también contamos con la señorita Reyna Huamani, directora general de Programas y Proyectos de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; igual contamos con nuestra común amiga Shirley Mozo, que la estamos viendo después de varios días o meses, directora general de Patrimonio Cultural del Ministerio de Cultura; también ahora nuevamente tenemos la presencia de Martín Córdova, que ayer nos acompañó en la ciudad de Ica, para ver el asunto de la poligonal; y también contamos con la representante del gobierno regional de La Libertad, la señorita Mirella.

Y, bueno, seguro que van a ir llegando otros invitados, pero lo cierto es que estamos ya listos para dar inicio a nuestra tercera sesión.

Señores congresistas, estimados invitados, el motivo de nuestra sesión extraordinaria es un tema muy puntual y de trascendental importancia, tiene que ver con la concesionaria y Vial del Sol, que tiene a cargo el tramo comprendido entre Trujillo y Sullana, pero dentro de este tramo tenemos algunos conflictos que deben resolverse mutuamente entre el Ministerio de Cultura, el Ministerio de Transportes y también creo que deben participar el gobierno regional, porque estamos en un proceso de descentralización del Ministerio de Cultura y de todos los sectores.

Entonces, todos conocemos nuestra zona arqueológica de Chan Chan en la ciudad de Trujillo, y es muy conocida la vía de evitamiento que cruza desde el Alto Salaverry hasta El Milagro, pero dentro de esta zona la que tiene mayores problemas y la que a la fecha está paralizada y no vemos una solución inmediata es el tramo comprendido entre el óvalo Huanchaco y el distrito de Víctor Larco, se trata de la **(2)** ampliación de la segunda calzada. Tenemos a la fecha una calzada que viene funcionando desde equis años.

Nuestra representante del Ministerio de Transporte seguro nos va a dar a conocer desde cuántos años venimos con la vía de evitamiento a través de la calzada existente, pero resulta que en estos últimos años esta zona a falta de la segunda calzada y del trabajo que debería hacerse como parte de la vía del Sol viene siendo invadida, viene siendo ocupada por personas

extrañas y que cada vez van a limitar el proceso de la construcción, porque estoy seguro que a medida que tienen más tiempo estos posesionarios, como vamos a observar en un video que vamos a presentar para una mejor ilustración de nuestros invitados, que realmente ellos conocen el tema de fondo, pero lo que nos está faltando es una solución en conjunto.

Entonces, vamos a proyectar un video para poner en contexto cómo está en este momento la Vía de Evitamiento, que se le llama, entre el óvalo de Huanchaco y el distrito de Víctor Larco.

Señora secretaria técnica, ¿podríamos pasar el video? Ya, por favor.

—Se inicia proyección del video.

El señor .— *En la actualidad, el Complejo Arqueológico de Chan Chan, ubicado en la provincia de Trujillo, región La Libertad, declarado Patrimonio Mundial de la Unesco, viene corriendo grave peligro por los siguientes motivos:*

Posible afectación del complejo arqueológico por la ejecución de las obras del proyecto de la segunda calzada de la concesión de la Autopista del Sol, tramo centro poblado El Milagro, cruce distrito de Salaverry y Vía de Evitamiento.

La posesión ilegal por parte de invasores de terrenos que se encuentran dentro de la zona intangible del Complejo Arqueológico de Chan Chan.

Por ello, con la participación del Ministerio de Cultura, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Defensoría del Pueblo y la Municipalidad Distrital de Huanchaco, el 19 de marzo se realizó la mesa de trabajo "Seguimiento a los avances de la construcción de las obras de la segunda calzada de la autopista del Sol", con el objetivo de promover espacios para concretar soluciones en torno a la viabilidad de dicha obra y a su vez la protección de nuestro patrimonio cultural, así como en su participación del Ministerio Público, la Procuraduría General del Estado, el Ministerio de Cultura del Perú, la Policía Nacional del Perú en las diligencias realizadas en el sitio el 14 de julio de 2023, registrando actos ilegales realizados dentro de la zona intangible del Complejo Arqueológico de Chan Chan.

—Fin de la proyección del video.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señora secretaria técnica.

Estimados invitados, funcionarios, colegas, en el video hemos podido observar la situación en que se encuentra Chan Chan en conjunto, no es solo la Vía de Evitamiento, sino todo el sitio arqueológico, que en repetidas oportunidades hemos venido haciendo audiencias en mesas de trabajo para de alguna forma llamar la atención y comprometer a las autoridades competentes al cuidado, la protección, la valoración que debe tener nuestro sitio arqueológico, que todos conocemos es considerado Patrimonio Cultural de la Humanidad.

Entonces, nosotros como Comisión de Cultura y Patrimonio Cultural estamos coadyuvando para que nuestro patrimonio, nuestra riqueza que tenemos a nivel país sea no solo cuidada, sino valorada y que a través de esta gran riqueza podamos tener recursos económicos y reactivar la economía.

En este caso, tenemos un conflicto que no es el único, es un conflicto permanente a nivel nacional y mundial, porque las grandes vías son necesarias, son indispensables. Entonces, lo que se trata es de armonizar, lo que se trata es de una sana convivencia para poder resolver este conflicto, tanto de las vías de comunicación como el cuidado del patrimonio, que es lo que estamos buscando en esta vía. Y ya tenemos experiencias vividas, logradas a través de las obras que venimos realizando, que vienen realizando.

Entonces, creo que es el momento de que esta gran vía pueda concretizarse y que sirva realmente no solo a la ciudad de Trujillo, sino al país entero. Es una vía muy conocida, muy transitada, de gran impacto.

Cuánto tiempo muchos hemos escuchado que no se hace porque el Ministerio de Cultura no autoriza. También hemos escuchado que no se realiza porque el Ministerio de Transportes no hace su chamba, no hace su trabajo. Estamos frente a un inminente peligro de perder el registro en el patrimonio mundial.

Entonces, ante esta realidad, queremos que los actores importantes y los actores con poder de decisión que tiene que ver con Ositran, Ministerio de Cultura, Ministerio de Transportes, gobierno regional, también tenemos como invitado al señor Luis Flores, que cuantas veces nos ha acompañado y nos sigue acompañando, de Icomos Perú, con un aporte importante a nuestra Comisión de Cultura. También tenemos al señor Félix Chira, gerente de Desarrollo Urbano y Rural de la Municipalidad de Huanchaco.

Entonces, señores congresistas, vamos a darle pase, en uso de la palabra a la viceministra de Patrimonio Cultural e Industrias Culturales del Ministerio de Cultura, quien viene con todos los poderes para poder resolver el día de hoy este conflicto que tenemos por años.

Señora Haydeé Victoria, una vez más la bienvenida y nuestro agradecimiento por acompañarnos en esta sesión extraordinaria.

La VICEMINISTRA DE PATRIMONIO CULTURAL E INDUSTRIAS CULTURALES DEL MINISTERIO DE CULTURA, señora Haydeé Victoria Rosas Chávez.—
Muchas gracias, presidente.

Buenos días con todos; buenos días, presidente; buenos días, señores congresistas, funcionarios.

Si me da, por favor, permiso para proyectar un PPT, para iniciar la exposición.

Bueno, un poco agradecer también por esta convocatoria, como siempre y en otras ocasiones y espacios hemos estado trabajando de la mano con el Congreso y en especial con el señor presidente. Ahora nos toca ver un patrimonio mundial que está en nuestro país y es el Complejo Arqueológico de Chan Chan.

En nuestra exposición quisiéramos un poco contextualizar lo que hemos venido haciendo desde la gestión del Ministerio de Cultura con respecto al Complejo Arqueológico Chan Chan en cuanto a medidas de conservación, prevención y articulación con otras entidades.

Siguiente.

Ya sabemos que el Complejo Arqueológico Chan Chan fue declarado patrimonio mundial de la Comisión de Unesco en 1986, pero también sabemos que está en la lista de peligro.

Siguiente.

¿Qué medidas hemos implementado? Lo primero que nosotros hemos visto que era una necesidad de articulación y establecimiento de metas en torno a la problemática del

complejo arqueológico Chan Chan. Entonces, establecimos un plan de acción con la protección de ir con el objetivo de proteger y revalorar el Complejo Arqueológico Chan Chan.

En mérito a eso, se ha hecho avances en cuanto a las denuncias por invasiones, limpiezas, articulaciones y suscripciones de convenios para el avance de tener cumplido este objetivo.

Siguiente.

Asimismo, tomamos el reto de implementar y cambiar un marco normativo, porque analizamos el contenido de una ley muy antigua, que es la Ley 28261, que tenía como objetivo o que tiene como objetivo, de manera general, tener una expropiación de todas las personas, invasores, construcciones que estaban dentro del Complejo Arqueológico de Chan Chan.

Entonces, hicimos una evaluación, hemos hecho mesas de trabajo y se llevó a la conclusión de que teníamos que tener otra estrategia. Ya tenemos un proyecto de ley consensuado en el CCV, el cual va a ser presentado al Consejo de Ministros, y lo que señala este proyecto de ley es que vamos a hacer una estrategia de, primero, un diagnóstico que genere una expropiación progresiva y también una determinación de usos agrícolas de los suelos yendo a una estrategia de zonificación.

Siguiente.

También tenemos una medida de regularización de zonas de amortiguamiento, de conjunto con los planes vigentes urbanos. Esa es otra medida que se suma a las otras tres, que implica un enfoque de análisis por el diagnóstico de la zona, siempre conservando y teniendo como premisa, reitero, conservación del patrimonio mundial.

Bueno, pasando al tema de la Autopista del Sol.

Siguiente.

Es importante precisar que este es un tema, es cierto, un poco antiguo, que ha pasado por una historia de coordinaciones de muchos años entre el Ministerio de Cultura, el Ministerio de Transportes y otros actores involucrados.

No sé si podemos ir al siguiente para ver el trazo.

A ver, un poquito veamos en el trazo, vemos el polígono de la limitación del Complejo Arqueológico Chan Chan, que como ven, está el trazo dentro de la dentro del polígono.

No sé si, presidente, podemos verlo.

El Complejo Arqueológico de Chan Chan, el trazo es todo la parte azul del polígono, y el trazo pasa dentro del polígono.

Acá no sé si podemos visualizar, de repente lo ampliamos, pero todo el polígono es la parte azul y la autopista de propuesta se encuentra dentro del polígono, que es la parte azul y la carretera [...?] es la parte roja.

Este gráfico consideramos que es muy importante, porque sabemos que nuestro Complejo Arqueológico Chan Chan es patrimonio mundial, pero está en la lista en peligro. Y sí necesitamos una posición, porque ya se ingresó a la lista en peligro cuando ya estaba afectado, ya éramos conscientes de ese reto que teníamos como país de haber logrado el ingreso, pero haber logrado el ingreso en un estado de afectación y, por tanto, un estado de tener como premisa medidas para conservarlo, protegerlo, mejorarlo, rescatarlo en el sentido de mantenerlo vivo. Y es una obligación, es cierto, ante UNESCO, es hasta ante nuestra propia identidad, ante nuestra propia historia.

Lo que debate el tema más allá de, es cierto, tener un equilibrio en conocer nuestro patrimonio y el uso de los servicios, también está de la mano este importante patrimonio mundial que a la fecha está en peligro.

Contextualizo eso de manera un poquito enfática porque como país debemos tener en cuenta lo valioso que es ser parte de la historia a nivel mundial y tener un patrimonio mundial y lo que ello implica, implica premisas de conservación de patrimonio, implica premisas de tener medidas, siempre pensando en lo valioso que nos ha dado nuestra cultura y nuestra historia, en el privilegio que tenemos de tener este patrimonio mundial en nuestro país.

Entonces, si esa es nuestra premisa sabiendo el riesgo en que estamos, la pregunta es, ¿qué medidas tenemos que tomar para tener como premisa y siempre conservar a nuestro Chan Chan como patrimonio mundial? Creemos desde el Ministerio de Cultura que siempre debe de haber diálogo, somos un solo Poder Ejecutivo, desde el Ministerio de Transportes acá saludamos la presencia de

Reyna Huamani, siempre trabajando articuladamente y buscando los mejores caminos, porque apuntamos todos a los mismos intereses, a salvaguardar las mismas convicciones, creemos como Ejecutivo que estamos siempre enfocados en ello y por eso estamos en una visión de diálogo.

Reitero, este tema, como bien lo ha dicho nuestro presidente, data de muchos años. **(3)** Hemos pasado incluso hasta... estamos en tema judicial pendiente, pero hemos pasado de un enfoque de no hacer en ningún tipo de obra, que entiendo vino anteriormente, pero en la modificación que hubo en la Ley 31770, que hemos tenido el privilegio de trabajarlo de manera conjunta, Ejecutivo y Legislativo, el artículo 54, el artículo 54.3, acá se los puedo leer, vigente desde el 8 de junio, por tanto, nos dice: "Los estudios de impacto al Patrimonio Cultural de la Nación son exigibles únicamente para grandes proyectos de nueva infraestructura que se desarrollan en áreas colindantes o al interior de las áreas inscritas en la lista del Patrimonio Mundial de la Unesco". Eso es lo que dice nuestro marco vigente.

O sea, nuestro marco vigente ya nos está dando pautas por donde podríamos armonizar criterios, porque es con rango de ley. En torno a ello, creemos que podríamos construir, es cierto.

Ayer ha sido, creo también, una continuidad de un hecho histórico, estábamos sentados en Ica de la mano con los alcaldes, de la mano con el gobierno regional, con nuestro señor presidente, el Ministerio de Cultura, dando soluciones a una problemática que también viene de años. Creemos que debemos dar soluciones, es cierto, es innegable, pero hagámoslo siempre dialogando, siendo constructivos, en el marco de la normativa vigente]; y el Ministerio de Cultura va a estar siempre en esa línea, hablando, dialogando y construyendo con obras más que palabras.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señorita viceministra.

Como usted lo mencionó, ayer igual nos tocó estar en una mesa de trabajo en Ica y casi con la misma problemática, ¿no?, la misma problemática, porque también tiene que ver con la poligonal, una poligonal que realmente abarca un área muy inmensa, muy grande y que realmente también de alguna forma está limitando el desarrollo de la región Ica.

Pero creo que ese ejemplo de Ica debemos replicarlo no solo en Chan Chan, sino a nivel nacional, porque lo que buscamos es una sana convivencia, una solución articulada a nivel de todos los sectores, porque también debemos valorar que una vía de comunicación que tiene el rango nacional tampoco debe truncarse y aun así, si tenemos una calzada, tenemos una pista que está funcionando, ¿y por qué no mejorar esa área?

Por eso es que consideramos que el Ministerio de Transportes debe tener algunas alternativas, algunas opciones de decir: no voy a tener la doble calzada en las dimensiones previstas inicialmente, pero sí podemos creo que reducirlo o de alguna forma replantearlo.

Tiene el uso de la palabra la señorita Reyna Huamani, Ministerio de Transportes, para que en el mismo tema que estamos tratando ir de alguna forma tomando conocimiento para poder llegar a algunas alternativas de solución.

Adelante.

La DIRECTORA DE DISPONIBILIDAD DE PREDIOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Reyna Isabel Huamani Huarcaya.— Buenos días, señor congresista, presidente de la Comisión de Cultura. Buenos días a los demás congresistas y a los funcionarios que están aquí en la sala.

Efectivamente, el proyecto Autopista del Sol es un proyecto importante y de creada* necesidad pública.

Entonces, nosotros como Ministerio de Transportes ya venimos dialogando con Cultura a fin de destrabar algunos temas que se vienen dando.

Por favor, para proyectar.

La siguiente.

Hemos elaborado una PPT solamente a manera de antecedentes, algunos puntos los voy a mencionar, lo más relevantes, ¿no?

Sabemos que en el año 1952 se aprobó los planos del Complejo de Chan Chan. Posteriormente, el año 79 se aprobó también el estudio del eje vial de evitamiento de la ciudad de Trujillo, el mismo que comprende la zona material de lo que estamos conversando. Posteriormente, en el año 85 se inscribe en Registros Públicos el Complejo de Chan Chan. En el año 2009, debido a la necesidad, se firma un contrato de concesión con la empresa Covisol, denominada Autopista del Sol, que viene desde el tramo de Trujillo hasta Sullana, hasta Piura.

En ese contrato de concesión, que se firmó con dicha empresa, se establecen varias cláusulas, entre ellas en el contrato, en el anexo 9, que forma parte de dicho contrato, en el 2.2, en el literal b), se establece claramente que las obras obligatorias para este proyecto de concesión es completar el Evitamiento Trujillo a dos calzadas con un óvalo al fin del Evitamiento con un óvalo intermedio.

El siguiente, por favor.

A raíz de esta temática que hemos venido ya dando desde bastante tiempo, en coordinación con el Ministerio de Cultura, hemos realizado la inspección ocular, se ha realizado calicatas en la

zona de influencia y donde se evidenció en esa oportunidad que el 74% ya existe la plataforma, digamos, de la segunda calzada. O sea, ya hay una vía, si bien es cierto, está para trabajar, pero ya existe una plataforma.

El siguiente, por favor.

Como les mencionábamos, nosotros ya veníamos coordinando con el Ministerio de Cultura, se han establecido labores para poder determinar tanto de manera física; y a pedido de ellos hemos hecho un levantamiento topográfico, se ha hecho una topografía en la zona, con el objeto de determinar que la segunda calzada corresponde a una rehabilitación sobre una carretera preexistente.

Entonces, con el levantamiento topográfico y el estudio de calicata se ha determinado que ya existe una segunda calzada a nivel afirmado.

El siguiente.

De la vista Google Earth, que nosotros podemos visualizar, efectivamente, esa plataforma viene del año 1969. Ahí se puede visualizar sobre el tema de la existencia de la segunda calzada.

El siguiente.

Bueno, el año 2021 y 2022, hasta el 2023 que yo he estado recorriendo esa carretera, pues se puede también verificar que hay algunos malos vecinos que andan botando desmonte en dicha zona.

Bueno, pero lo importante de esto, señor congresista y amigos todos, nosotros ya venimos trabajando con el Ministerio de Cultura a fin de poder viabilizar este proyecto que es tan importante, la carretera une pueblos.

Estamos trabajando también aquí con Shirley Mozo, ya nos hemos reunido para ver qué soluciones damos, quizás en el breve tiempo. El equipo técnico del Ministerio de Transportes con el equipo de Shirley ya estamos dialogando para llegar a un punto final sobre este tema.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Colega, por favor, su audio, Todavía la sesión no ha concluido

Si bien es cierto, las conversaciones se están dando hace mucho tiempo, pero nos gustaría que vayamos de alguna forma compartiendo algunas soluciones, qué avances tenemos, porque lo cierto es que sabemos que es un problema de tiempos. Sabemos lo que usted ha mostrado, que hay un avance en la ejecución en sí, hay un avance en la ejecución en sí en la segunda calzada, no es que en la segunda calzada estemos a nivel de terreno natural, ya tenemos terraplenes, no sé si la calidad de material que a la fecha se tiene va a seguir quedando ahí como está o van a ir

reemplazando; pero nos gustaría hoy día, esto es una sesión que está siendo grabada y que va a tener que ser fiscalizada en su momento para poder cumplir con los acuerdos.

Entonces, nos gustaría y es el propósito de esta sesión que tenemos que llegar a acuerdos, compromisos concretos, porque si lo dejamos en la palabra o en el concepto, estamos conversando, estamos dialogando, creo que como comisión no nos satisface.

Entonces, esperemos que con la participación que viene, con las próximas oportunidades que vamos a tener, porque esta sesión debe tener resultados.

Vamos a darle el uso de la palabra a la señorita viceministra.

La VICEMINISTRA DE PATRIMONIO CULTURAL E INDUSTRIAS CULTURALES DEL MINISTERIO DE CULTURA, señora Haydeé Victoria Rosas Chávez.— Solo un detalle más, quisiéramos complementar este tema de las conversaciones de manera más práctica.

Ya se han dado, como dice, con Shirley algunos adelantos.

De repente, con su venia, señor presidente, darle la palabra a Shirley para que detalle este tema del aterrizaje de las conversaciones que se han venido dando.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Shirley.

La DIRECTORA DE PROGRAMA SECTORIAL IV DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL DEL MINISTERIO DE CULTURA, señora Shirley Yda Mozo Mercado.— Gracias, presidente, saludarlo y, efectivamente, además, expresarle el aprecio personal.

Saludar también a varios amigos que veo aquí presentes, a Reyna y a Félix, que nos hemos conocido en otros espacios, y naturalmente a Luis, que me alegra mucho haya vuelto a la presidencia de Icomos; y al igual que Gina, estamos volviendo a coincidir en una mesa de trabajo.

Solo precisar un poco lo que nuestra viceministra ha señalado, Chan Chan es un sitio del patrimonio mundial que es inscrito con sus afectaciones y es a pedido del Estado parte, en este caso el Perú se ha inscrito como en la lista en peligro, sabiendo que hay algunas acciones que se deben llevar de manera articulada. Eso como principal premisa, por eso es que nace un plan de gestión con, además, un proyecto de ley que impulsaba el tema de la expropiación y también había conocimiento de la sección de vía que nosotros teníamos que atender, porque si bien es cierto el MTC tiene una sección de vía aprobada previamente a la inscripción.

Cuando el polígono se inscribe ante la Unesco no sólo es la decisión de Cultura, sino es la decisión del Estado parte. Y el Estado en realidad representa todos los poderes del Ejecutivo.

En esa misma línea, hemos estado coordinando desde hace muchos años, efectivamente, con el MTC. Ha habido una propuesta de intervención el año 18, que en realidad era una propuesta a nivel de anteproyecto, no era un desarrollo completo, el cual ha recibido algunas recomendaciones de un mayor fortalecimiento en el trabajo.

Pasado este tiempo, nosotros tenemos algunas experiencias ya previas de coordinación con el MTC, no es la primera vez que vamos a entrar a abordar un proyecto de gran impacto en colindancia o en un sitio del patrimonio mundial. Un ejemplo muy claro es la Línea II del Metro de Lima, donde nosotros venimos desarrollando con el MTC un estudio de impacto patrimonial.

Si bien es cierto, el estudio de impacto patrimonial, como ha señalado nuestra viceministra, ya se formaliza en una norma nacional en la modificatoria de la ley a nivel supranacional por Icomos Internacional, y acá nuestro amigo Luis Flores seguramente lo comentará con mayor impacto, establece una guía para la formulación de los estudios de impacto patrimonial desde el 2011 y es una recomendación que hace para justamente permitir el desarrollo de proyectos en sitios del patrimonio mundial.

Hay que también aclarar que la determinación de un área como sitio del patrimonio mundial no significa la intangibilidad y la imposibilidad de poder ejecutar obra. Eso es algo que sí se puede hacer pero con las debidas atenciones, los debidos estudios y las debidas mitigaciones de esos estudios.

¿Qué es un estudio de impacto al patrimonio? En realidad, es muy sencillo verlo desde el marco de una ejecución de obra, cuando uno inicia la programación de una ejecución de obra hace antes un cronograma de ejecución de obra con presupuesto y con plazos para que pueda mirar en ese mapa si van a haber imprevistos y eso le va a generar adicionales probablemente o imprevistos. En el caso [...] es lo mismo, solo que hace una identificación de los componentes culturales, **(4)** sociales y además en conclusión lo que dice es: mitiga. No es que no hagas, pero propón mitigaciones.

Y es en esa línea que con el MTC estamos mirando, como bien lo ha señalado Reyna, impulsar seguramente la formulación de un estudio del impacto al patrimonio, que nos ayude a controlar mejor la ejecución, porque si bien es cierto nosotros reconocemos que el contrato aún no se ha terminado de ejecutar y es un pendiente, y como Estado debemos fortalecer las acciones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones para atender ese contrato pendiente.

Entonces, un poco para ir en la línea de nuestra conversación, señor presidente y señores congresistas, que nos están escuchando, es entender, primero, que nosotros como Ministerio de Cultura no estamos en contra de la ejecución de la obra, estamos en apoyo y en apertura de generar una identificación de

un mecanismo para la ejecución de esa obra, pero también identificar cuáles son las afectaciones para mitigarlas desde el lado de la conservación, del área nuclear y desde el marco circundante. Y esto es bien importante diferenciar porque el área nuclear es donde está la ciudadela y por donde pasa la avenida el Sol es el marco circundante, es el entorno.

Y nosotros como ministerio estamos haciendo mucho esfuerzo, aquí seguramente mi colega Martín comentará, de generar usos complementarios como servicios culturales y algunos servicios seguramente viales en esas zonas que son al entorno de las zonas nucleares. Claro, como premisa también de que nuestra naturaleza como sector es tener acciones de conservación en los sitios de valor.

Ahora, es importante que esto trabajemos con la municipalidad de Huanchaco y con el gobierno regional, porque hay una necesidad de trabajar el ordenamiento territorial también de esas zonas, ¿no?, y una de las acciones que nosotros hemos hecho también en compañía con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es planificar ese territorio con los determinados usos y servicios que se deban dar, tomando en consideración los componentes de desarrollo urbano.

Es importante considerar, señor presidente, que los sitios del patrimonio mundial también son parte del territorio nacional y que deben ser tratados con una visión de ordenamiento territorial siempre y cuando también teniendo en consideración su carga cultural, lo cual, reitero, como ministerio estamos tratando, impulsando y señalando en diversas acciones que no hay una intangibilidad de prohibición, sino la intangibilidad es un proceso de conservación, de gestión y de mitigación del riesgo.

Eso sería. Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias a Shirley.

Continuamos con nuestros invitados, nuestros participantes, con la intención de tener mayor conocimiento, con tener mayor información y poder de alguna forma tener un derrotero más concreto, porque lo que yo vengo escuchando, como lo han dicho los participantes, desde el 2018 propuestas, ideas, después estudios no vemos; del 2018 al 2024 cuántos años han pasado, ¿no?

Y lo que sí vemos es que cada vez esta zona está siendo invadida, está siendo ocupada, está siendo manipulada, está siendo trabajada por terceras personas, pero menos por la entidad que realmente está obligada en hacerlo, ¿no?, porque hay un contrato, hay un beneficio al Estado y hay un perjuicio al Estado, ¿no?, porque realmente la concesionaria a medida que no hace obra, mejor para ellos, ¿no?, porque menos inversión, menos gasto, y los ingresos para ellos cada vez son mayores.

Vamos a darle el uso de la palabra a nuestro invitado, el señor John Vega, representante de Ositran. Adelante.

EL JEFE DE CONTRATOS DE LA RED VIAL DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO – OSITRAN, señor John Albert Vega Vásquez.— Muy buenos días, señor congresista Héctor Acuña, presidente de la Comisión de Cultura; señores congresistas, señores participantes.

Bueno, el contrato que estamos viendo, el contrato de la Autopista del Sol es un Contrato Ley, es un contrato que lo firmó el Estado peruano contra un inversionista.

Entonces, don dos socios que se comprometieron a cumplir distintas obligaciones. Entre las obligaciones preponderantes del privado está asumir el riesgo de diseño, riesgo constructivo y el cierre financiero, el financiamiento. Y el riesgo preponderante que asume el Estado peruano es la entrega de terrenos. Este riesgo no es del MTC, es del Estado peruano, como Estado peruano. ¿Qué significa? Si es que una concesión X pasa por cierto poblado, no hablemos de este, y algún señor alcalde se opone a la ejecución de la carretera, entonces es el Estado peruano el que se está oponiendo a la ejecución, no es el señor alcalde, porque el financista, la empresa privada que firma el contrato, firma contra el Estado peruano, que es su contraparte.

Esta carretera ha sido firmada en el año, bueno, tenemos desde agosto del 2009, la fecha ha pasado bastante tiempo. La ingeniería ha sido desarrollada, ha sido aprobada y se tiene la ingeniería lista.

Ositran, la función principal que tiene por ley es la función supervisora. Ositran no hace las reglas de juego, sino las partes, concesionario y concedente, MTC. Ositran lo que hace es que hace cumplir el contrato a las partes. Y si es que una de las partes, en este caso, el privado no cumple, el contrato establece penalidades diversas o algún tipo de sanciones que están establecidas en la norma.

En este caso en particular, bueno, por el lado del privado ejecutó las obras de acuerdo a la liberación de terrenos o entrega de terrenos que hubo y liberación de interferencias.

Entonces, a lo largo de toda la carretera, bueno, pues, el avance no ha sido sustancial, y hemos tenido una paralización el 13 de este mes, 13 de marzo, comunicó el concesionario que paralizaba justamente por el tema de la entrega de terrenos.

Entonces, ¿qué es lo que sucede ante esta circunstancia? Es que, bueno, como Estado peruano estamos fallando. O sea, no hablemos solamente [...?], el MTC es la cabeza en la dirección general de programas y proyectos.

Entonces, esta paralización podía —siempre hay que ponerlo en condicionante— acarrear ciertas consecuencias, si va a haber reclamos.

Entonces, se hizo saber sobre esto. Nosotros tenemos la empresa supervisora contratada para las obras de acuerdo a un cronograma que se nos dio y, bueno, lamentablemente también estamos paralizando la supervisión.

Entonces, este tema que venimos escuchando que hay cierto tipo de preocupación por la zona intangible, por donde atraviesa, bueno, también a nosotros nos preocupa porque vemos la cantidad de basura que hay, se ha vuelto una zona de desmonte, ¿y justamente dónde? Donde se debería haber ejecutado la vía, la calzada.

Esta Vía de Evitamiento, de acuerdo a lo que se tenía proyectado, empieza en el kilómetro 556 más 920 y concluye en el kilómetro 582 más 840. Lo que se ha ejecutado y está en operación es del kilómetro 573 más 800, este es el óvalo Huanchaco, al kilómetro 582 más 840, óvalos El Milagro. O sea, tenemos en ese sector solamente el 34.90% ejecutado. Y el resto que va del kilómetro 556.920 al 573.800 que acaba en el óvalo de Huanchaco, el 65% que no está ejecutado, [...] esta zona que tenemos con todo el problema que se da dentro de la ciudad y el centro arqueológico.

Esto significa que, bueno, las inversiones que tenía que haber ejecutado el concesionario no se están cumpliendo, porque existió dentro del concurso el factor de competencia. ¿Qué es el factor de competencia? El postor ganador dijo: yo voy a ejecutar tantos kilómetros de carretera en este estándar. Y tantas obras fueron después las obras de desempate. Por eso no se han podido concluir debido a que no hubo la entrega de terrenos y liberación de interferencias y por todas las externalidades.

Vemos como ejemplo, no hablemos de un actor en particular, sino este problema lo vemos a nivel de Ositran por la mucha informalidad. Pasa la carretera, ahí a los costados tenemos desierto, al tiempo que pasa la carretera hay invasiones y esas invasiones al tiempo tienen servicios de saneamiento, electricidad, y cuando queremos hacer la ampliación ya se les empoderó a los señores que posiblemente empezaron como invasores.

Entonces, este es un tema recurrente que lo tenemos en las 16 carreteras que supervisamos, carreteras concesionadas. Entonces, vemos que acá podemos indicar que tenemos un problema de bastante informalidad en este aspecto.

Entonces, donde hay nueva carretera, hay invasores de por medio, y los invasores comienzan a construir y tenemos ese problema. Y lo han mostrado como en la zona arqueológica han entrado los invasores, están construyendo.

Entonces, por parte de Ositran estamos haciendo la labor supervisora, pero esto ya es un tema que tienen que tratarlo concesionario y concedente para ver si hay modificaciones, como estoy escuchando, al eje de la vía o algo así, porque la ingeniería ya fue aprobada. Si es que se tomase la decisión de

ejecutar, se ejecuta. En la ejecución de obra no habría ningún problema, no hay ningún problema.

Entonces, acá por parte nuestra, igualmente, hemos hecho saber al concedente en representación de la Dirección de Programas y Proyectos, hablemos el dueño de proyecto, que estamos a la espera que se [...] todo este tema de liberación de interferencias, entrega terrenos, no solamente en este tramo, sino en los otros tramos de la concesión.

Eso es lo que queríamos comentar, señor congresista.

El señor PRESIDENTE.— Nuestra sesión lo hemos de alguna forma identificado o lo hemos diseñado dentro del conflicto que tenemos con los restos arqueológicos, con el patrimonio que afectan esta vía, ¿no?, porque en el tema de hablando de Vía del Sol tenemos una cantidad de temas por tratar, porque realmente la pregunta, ¿qué porcentaje a la fecha ha ejecutado la concesionaria y cuánto debería estar programado?

EL JEFE DE CONTRATOS DE LA RED VIAL DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO — OSITRAN, señor John Albert Vega Vásquez.— Sí, está bordando el 40%, tenemos un 60% de obras que están en carretera para ejecutarse.

El señor PRESIDENTE.— A ver, nosotros cuando hacemos un proyecto, tenemos una programación. ¿La programación que se ha previsto qué porcentaje debería estar ejecutado y cuál es el desfase que se tiene a la fecha?

EL JEFE DE CONTRATOS DE LA RED VIAL DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO — OSITRAN, señor John Albert Vega Vásquez.— Al día de hoy las obras, según el histórico de tiempo, deberían estar concluidas al 100% al día de hoy, pero las obras han llegado cerca al 40%.

El señor PRESIDENTE.— Bueno, vamos a tener la oportunidad de seguir compartiendo con ustedes, porque el sentido de estar acá los diferentes funcionarios como Estado, como usted mismo lo dice, ¿no?, todos estamos involucrados en el Estado dentro de la función que desempeñamos.

Por eso que llama la atención, en este caso, la propiedad lo tiene el Estado, Ministerio de Cultura, la propiedad que tiene que ver con esta Vía de Evitamiento, no lo tiene un privado, lo tiene el Estado, donde la liberación del terreno no existe, la liberación del terreno no debería existir porque es parte del Estado. Lo que sí estamos buscando son las autorizaciones que toda obra necesita, ¿no?

Entonces, tenemos que verlo desde ese punto de vista, ¿no?

También tenemos la presencia de la señorita Mirella Urrelo, en representación del gobierno regional, para que también nos dé a conocer sus puntos de vista como gobierno regional, qué es lo que están haciendo, qué acciones también pueden sumarse para ver

no solo la Vía de Evitamiento, sino ver que realmente todas las vías nacionales o subnacionales puedan ir cumpliendo su objetivo y terminando su construcción, sino estamos siempre en lo mismo, Tiene el uso de la palabra.

La GERENTE REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DEL GOBIERNO REGIONAL DE LA LIBERTAD, señora Mirella Urrelo Seijas.— Muy buenos días, señor congresista Héctor Acuña, viceministra, funcionarios del Ministerio de Transportes.

Bueno, en realidad el gobierno regional siempre está presto, más que todo a hacer el seguimiento ante el Ministerio de Transportes.

Hemos estado presente en todas y cada una de las reuniones que usted ha convocado, justo la última reunión fue del 19 de marzo, en el cual pues nuestros funcionarios del Ministerio de Transportes nos habían informado de los avances y el estado situacional que viene entrándose en la obra de la segunda calzada y en el cual nos habían manifestado un tema de liberación de interferencias, ¿no?, en el intercambio vial Salaverry, igual que comentó el señor John. Acá nos dijeron que había un total de 15 interferencias, Canales de Riego I, Red de Energía Eléctrica III, Red de Gas I, Red de Agua Potable y Alcantarillado VI, Red de Telecomunicaciones y además el tema (5) de adquisición de predios, ¿no?, hay un tramo sin construir en el debilitamiento* de Trujillo con un total de 87 predios, de los cuales 27 se encuentran adquiridos y 60 pendientes por adquirir.

Y en el sector Moche, el tramo sin construir hay 7 predios, 3 adquiridos, y 4 pendientes. Entonces, como ya pasado un mes de la última reunión, quizá tenga un estado más actual del avance, para nosotros como gobierno regional, igual, sumarnos, pues, al trabajo articulado, y de una otra manera, poder ya lograr el rápido ejecución de esta obra, ¿no? Quisiéramos dar de conocimiento y además manifestar que estamos prestos a poder trabajar de manera articulada.

El señor PRESIDENTE.— Saber, conocer y realmente todos los sectores de gobierno estamos con el mismo objetivo, porque al final nuestra razón de ser es servir y en este caso nos toca realmente una responsabilidad muy grande, porque las vías de comunicación realmente son tan importantes porque a través de las vías de comunicación tenemos realmente la reactivación de la economía, y también con la protección, el cuidado, por eso que es la oportunidad de que una vez más, una vez más Ministerio de Cultura que también tiene una gran responsabilidad y en este caso, nosotros como comisión, igual todos los sectores lo valoramos, pero necesitamos que en nuestra... el entendimiento, tiene que haber entendimiento y soluciones concretas.

Damos el uso de la palabra a nuestro amigo Luis Flores de Comex Perú, que tiene mucha experiencia en el sector.

El señor FLORES BRAVO, Luis.— Buenos días, muchas gracias ingeniero Acuña. Buenos días a todos los representantes del Ministerio de Cultura y Ministerio de Transportes, a la del Gore y al representante del Municipio de Huanchaco.

Gracias por la invitación, porque la verdad es que nosotros desconocíamos de todo este proceso y el proyecto. Yo solicité la coordinación para que se nos alcance antecedentes para poder dar una mejor opinión. Y más bien agradezco que haya podido escuchar la oposición de los que me han antecedido porque algo me estoy enterando. Pero sí necesitamos planos de la obra, ¿no?, porque, o del proyecto, perdón, porque escuchando al representante del Ministerio de Transporte... de Ositran, la razón del amontonamiento de la basura dentro del área de amortiguamiento, tengo entendido, de Chan Chan, no es una razón porque esa basura se puede eliminar, o sea, está provisionalmente ahí y no necesariamente se va a necesitar grandes maquinarias que harían daño a lo que estaría debajo en el subsuelo, recordando que casi todas nuestras ruinas generalmente están tapadas por tierras por el paso del tiempo.

Entonces, en cambio, si pasa por ahí las maquinarias que van a hacer la carretera autopista, hay la posibilidad de que si dañen o si destrocen lo que existiera de patrimonio de restos. Por eso es que en nuestra opinión no puede ser todavía una opinión consciente por lo que les he expresado, pero en principio estamos de acuerdo con la posición que ha manifestado la arquitecta Shirley Mozo en la parte de tener acciones de mitigación, pero si no tenemos el proyecto nosotros mal podemos opinar porque dentro de nuestro equipo, dentro de Icomos habemos arquitectos, ingenieros civiles, gente ligada a la protección del medioambiente y otros más, o sea, nuestra institución tiene a connotados profesionales en distintas ramas que están ligadas a la protección del patrimonio.

Es muy importante para que se valide lo que estaba comentando nuestra viceministra del Ministerio de Cultura, de que tenemos que tomar en cuenta lo que dice la opinión del patrimonio mundial, porque Chan Chan es un patrimonio mundial, entonces eso tiene prioridad, porque si nosotros... y aparte que está... toda está área en peligro, está considerado que es patrimonio en peligro, con mayor razón, porque si nos quitan ellos ese título de patrimonio mundial, nos quitan todo el apoyo que ellos dan, no solamente en recomendaciones, sino económicamente.

No sé si es que mi acompañante, que es la arqueóloga Gina Marrou Díaz, si usted me permitiera, por favor.

El señor PRESIDENTE.— Adelante.

El señor FLORES BRAVO, Luis.— Muchas gracias.

La señora Marrou Díaz, Gina Rafaela.— ¿Qué tal? Buenos días a todos.

Si nosotros vamos en la misma línea que el Ministerio de Cultura, por lo que he escuchado a mis antecesoras, la viceministra y la directora de Patrimonio Cultural, es que se tomen las medidas de mitigación necesarias, ¿no?, no solo al área que se pueda liberar para que se pueda hacer la carretera, sino también, como bien dijo, las medidas de mitigación, que no solamente es excavación, sino que ante... siempre van a quedar remanentes y ver qué propuestas de conservación y preservación se les va a dar a los remanentes que puedan quedar en el área. Eso es muy importante, porque otro de los motivos, como ya también mencionaron los representantes del Ministerio de Cultura, es que estamos en la lista en riesgo de perder la condición de Patrimonio Mundial de Chan Chan. Si nosotros no les damos unas verdaderas medidas de mitigación que incluyan una concienzuda conservación al área de los remanentes que va a quedar, porque esos remanentes cuando unos se excavan quedan expuestos y tiene que llevar una verdadera conservación a través del tiempo, porque quedan expuestos y el tiempo, el intemperismo las afecta deteriorándolo de manera irreversible.

Entonces es importante, muy importante el tema de las medidas de investigación que se puedan llevar y cuánto es la superposición que habrá de la carretera sobre los muros que ya están expuestos y sobre el área que tenemos ahora expuesta o los muros que tenemos expuestos en Chan Chan. Eso es muy importante. Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias a usted.

Igual tenemos la participación del representante de la Municipalidad de Huanchaco, a quien le damos el uso de la palabra.

El GERENTE DE DESARROLLO URBANO Y RURAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUANCHACO, Félix Iván Chira Cabrera.— Muy buenos días con todos, buenos días, congresista Héctor Acuña, presidente de la comisión, funcionarios de los ministerios y de otras entidades.

Agradezco la invitación y quiero hacer extensivo el agradecimiento de la invitación a nuestro alcalde distrital Efraín Bueno, que hace llegar sus saludos y sus excusas.

Sobre este tema quiero puntualmente hablar tres aspectos importantes.

En primer lugar, la decisión de la municipalidad es apoyar el proyecto. Aproximadamente en el mes de febrero, los primeros días, llegó un documento por parte de la Dirección de Predios de Transportes, acá dirigida por la señora Reyna Isabel Huamaní, solicitando constancia de posesión para agilizar los tremas de saneamiento, los cuales como decisión, como digo, de la alta dirección de la municipalidad fue acelerar estos procesos y bueno, fue en dos oportunidades, la última oportunidad se presentó el día primero de febrero por parte del ministerio y el 6 de febrero ya se dio el resultado y los documentos necesarios.

La indicación de nuestro alcalde es priorizar este proyecto y quiero pasar con esto al segundo punto. Hay dos aspectos importantes desde el punto de vista urbano.

Primero, tiene que ver con la norma urbana y eso es parte de los ítems de las observaciones que se tiene frente al riesgo de perder la condición. Ustedes saben que la norma urbana la aprueba las provinciales y en realidad desde hace mucho tiempo la provincial de Trujillo tiene una norma aprobada que estaba vigente hasta que ha salido esta última que han mostrado del Plan de Desarrollo Metropolitano. No voy a entrar al detalle porque ese es tema de los urbanistas, pero en la operatividad las distritales se basan de la zonificación aprobada por la provincial. Pero aparte en el 2014 aproximadamente, el Ministerio de Cultura había emitido un documento de observanza obligatoria. Y realmente entre la observanza obligatoria, la norma aprobada por la provincial, y ahora la actual norma aprobada por estos planes de desarrollo metropolitano y por el nuevo Reglamento que es el 012-2022 de Vivienda, hay una contradicción en las nomenclaturas de la zonificación y de la normatividad. Y eso para aplicarlo operativamente en las distritales es muy confuso y muy difícil.

Yo pediría que hay que hacer un trabajo muy detallista, muy exhaustivo, sobre uniformizar los criterios en las diferentes entidades del Estado, porque la opinión de una distrital se basa en estas normas urbanas y si hay una diferencia de documentos normativos, hay una contradicción entre ellos, es difícil que los funcionarios empecemos a aplicar de manera más clara esta norma.

Y el otro punto que tiene que ver más que todo y es un alcance también que el alcalde nos ha pedido que lo hagamos ver, tuvimos una reunión con los funcionarios del gobierno regional, con la... creo que es de Seguridad Vial, la Subgerencia de Seguridad Vial, y mostraron datos, porque en esas reuniones también asistió la Policía Nacional, los datos de la accidentabilidad y siniestralidad que existe en el distrito de Huanchaco y la mayoría de ellos están ubicados en la autopista, en la vía nacional. Salió en noticias un caso muy grave de una niñita de seis meses que falleció por el accidente.

Entonces, hay que pensar que el Estado, su prioridad debe ser los seres humanos. Y yo creo que la autopista es una necesidad para también salvaguardar la integridad. Hay muchos accidentes porque en realidad esta vía aún mantiene una condición de un carril en cada sentido. Hay muchos accidentes y eso tampoco se puede permitir. Para nosotros es una prioridad como municipio que se ejecute.

El estado actual de la vía, como ustedes lo han mostrado, es que a los bordes botan mucho desmonte, porque hay mucha construcción en el distrito de Víctor Larco, es un distrito de mucho crecimiento.

Y la verdad es que eso no está ayudando no solo a la ciudad, sino tampoco está ayudando al mismo monumento, a tener una imagen correcta del monumento. Y yo creo que la intervención de este proyecto debe ser la oportunidad para **(6)** salvaguardar al monumento, para ayudarlo, porque la limpieza de estos desmontes, bueno, como trujillano, lo vengo diciendo, se hace desde hace años, se siguen haciendo, lo acaban de hacer el año pasado, el gobierno regional apoyó en esto, y si ustedes pasan otra vez ahorita, otra vez se vuelve a llenar. Y yo creo que hay que... eso deteriora más la imagen del monumento que cualquier otra acción de intervención de un proyecto, que como lo dijo Shirley, debe ser un proyecto coordinado entre las entidades para mejorar no sólo el aspecto de imagen del monumento, sino aprovechar este proyecto para que se mejore y bajen los niveles de accidentabilidad, de siniestralidad y por fin tengamos una solución criteriosa y técnica de ese ambiente urbano.

Bueno, ese es el aporte que tendría dar. Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, Félix.

Creo que Félix vive en Huanchaco, permanece en Huanchaco, igual, igual también nos pasa a nosotros, permanente pasamos por la vía de evitamiento y realmente sentimos una preocupación enorme de no tener la oportunidad de apoyar en la solución a los problemas y no lo vemos, ¿no?

Y, quisiera hacerle una pregunta al señor John Vega ¿Qué documentos requieren al Ministerio de Transporte? Creo que ambos podrían ser, ¿qué documentos se requiere para decir que la empresa quede autorizada para la ejecución de ese tramo?, ¿qué documentos necesitamos para decir vivimos destrabados y estamos listos para que la empresa ejecute ese tramo?

EL JEFE DE CONTRATOS DE LA RED VIAL DEL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO - OSITRAN, John Albert Vega Vásquez.— Bueno, simplemente es que se le haga la entrega de estos sectores, es una obligación que tiene que hacer el MTC, que es el que representa al Estado Peruano al concesionario, libre de interferencias y si hay terrenos que todavía no los han adquirido, tienen que entregarlo de esa manera. Inmediatamente empezaría la ejecución de las obras.

El señor PRESIDENTE.— ¿Qué nos dice la señorita Reyna con relación a la pregunta o todos los participantes? La idea es que tengamos concreto qué documento requiere la concesionaria para que ellos puedan intervenir en ese tramo, ¿no?

La DIRECTORA DE DISPONIBILIDAD DE PREDIOS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMAS Y PROYECTOS DE TRANSPORTES DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, señora Reyna Isabel Huamani Huarcaya.— Sí, bueno, el concesionario, bueno en realidad todos los concesionarios siempre nos piden de parte del Estado que le entreguemos mediante un acta la disponibilidad del predio. En ese caso todavía no tenemos la disponibilidad del predio por el

tema de Chan Chan, ¿no? Entonces, lo que estamos haciendo es lo que me enseñó Shirley, estamos trabajando ya el estudio del impacto del Patrimonio Cultural y con eso, bueno, lo haremos en un breve tiempo para poder levantar esa intangibilidad y así el predio esté disponible y entregar al concesional. Eso es lo que nos toca ahorita.

El señor PRESIDENTE.— Una pregunta para Cultura, Transportes, Ositran.

Plazos, plazos para decir que ya se tiene el estudio aprobado, no solo el estudio, sino vamos más allá aprobado y también no sé si el diseño va a ser cambiado o no va a ser cambiado. Se mantiene el diseño que ya se tiene a nivel de la autopista y tan solo estaría faltando el estudio de impacto ambiental, el estudio arqueológico, me gustaría tener una respuesta dentro de qué plazo, porque realmente no quisiéramos regresar a lo mismo, a lo mismo donde decimos estamos estudiando, estamos conversando, estamos dialogando, pero cosas concretas no lo vemos, ¿no?

Lo digo esto porque son años, años que ustedes mismos están reconociendo de que no se está atacando el verdadero problema, ¿no?, si conocemos que desde el 2009, desde el 2009 se tiene firmada una concesión, se entiende que desde esa misma fecha las instituciones encargadas, las instituciones responsables deberían iniciar todo el trabajo que realmente comprende el contrato, que es la liberación de predios, la liberación de interferencias, que es en sitios arqueológicos los estudios correspondientes, así que estamos hablando del 2009 al 2024, son una cantidad de años, y tenemos que tomar en cuenta que, imagínense que a la fecha esa concesionaria ya debería tener concluida la obra al 100%, imagínense, y lo que no sabemos hasta cuándo se va a mantener el contrato, pareciera que es un contrato indefinido porque no hay plazos para poder resolver al 100% lo antes mencionado, lo que es terreno, liberación de interferencias y no sé si el contrato se está de alguna forma respetando ya que ellos cobran al 100% y tienen ejecutado el 40% en promedio.

Entonces, es un tema que vamos a ir trasladando al Ministerio de Transportes, porque finalmente lo que nosotros estamos preocupados porque nos quejamos que nuestra economía cada vez está en crisis, pero qué hacemos, qué hacemos nosotros en el espacio que el Congreso pone para contribuir a que realmente la economía mejore, ¿no?, tienes* un espacio, por eso es que tenemos el compromiso de hoy día generar compromisos por cada uno de los actores que por años no lo han hecho otros. Tampoco creo que es culparlos, pero queremos decir que estamos en otros momentos y que somos otras personas.

Señora viceministra, quisiéramos escuchar de su parte compromisos. Está pidiendo la palabra. Está bien.

La VICEMINISTRA DE PATRIMONIO CULTURAL E INDUSTRIAS CULTURALES DEL MINISTERIO DE CULTURA, señora Haydee Victoria Rosas Chávez.— Gracias, señor congresista.

Mire, ese estudio de impacto al patrimonio, toda vez que está dentro de UNESCO, es un tema bastante especializado, acabamos por coordinar el tema con Shirley, en cinco meses estaríamos acabando, porque tenemos que contratar a unos especialistas y con el apoyo de ustedes en cinco meses podríamos acabar esto.

El señor PRESIDENTE.— A ver, quisiera que un poco nos aclaren, el tema de la UNESCO y del peligro no es sólo la vía, no es sólo la vía, tengo entendido porque de alguna forma hemos ido conversando casi por mucho tiempo y el tema es que la inscripción, la inscripción del patrimonio en la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad se dio con observaciones, nace con observaciones y desde ahí vemos que la pista realmente es una cosa menor, los que conocemos Chan Chan realmente el problema es menor, porque a ver, en mi condición de ingeniero civil y creo que también la señorita Reyna lo mencionó y todos conocemos, ¿no?, las calicatas, la forma como ya han ido viendo, ya tenemos el movimiento de tierras casi realizado, o sea que manipulación del terreno ya no debería haber porque ya se ha avanzado en lo que es el terraplén, el relleno en las rasantes, su base y realmente lo que ha quedado ya es sólo un trabajo en la parte más superficial, no es en la parte quizás de unos metros abajo de la rasante.

Después lo que sí vemos es que realmente no es posible, no es posible que limpiaron el terreno. ¿Cuánto costó limpiar el terreno? Para que después, a los pocos días, los invasores, porque fue como algo como que francamente limpia el terreno y puede ingresar, porque no hubo un trabajo planificado y ahí vemos que cuando ya tenemos invasores, pasa el tiempo, al final tenemos problemas judiciales, tenemos problemas legales que no permiten el momento que de acá a cinco meses, en cinco meses tenemos las autorizaciones de documentos y vemos que todo está ocupado, entonces necesitamos actuar con más rapidez, porque de lo contrario por más estudios que tengamos, si lo tenemos ocupado. En verdad que es una situación muy preocupante, ¿no? Y no solo es el problema de esta vía, sino, señorita Haydee, no sé hace cuánto tiempo usted ha visitado el sitio, ha recorrido el sitio, pero las invasiones nos están ganando, las invasiones nos están ganando, ¿no? Y creo que la delegación que ustedes tienen a través de la Dirección de Desconcentrada no está funcionando y el gobierno regional igual, no vemos en su organigrama, no vemos en su estructura, de alguna forma el interés que tienen por la cultura, ¿no? Entonces tenemos que tomar cartas en el asunto.

A ver qué más compromiso podemos generar para que realmente no estemos sesiones, más sesiones, y como siempre decimos, llegamos a lo mismo. Shirley, no sé qué nos puedes decir con relación al tema que estamos tratando.

La DIRECTORA DE PROGRAMA SECTORIAL IV DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL DEL MINISTERIO DE CULTURA, señora Shirley Yda Mozo Mercado.— Gracias, presidente.

Sí, yo quería un poco complementar dos cosas, ¿no?

Uno, la sección de vía de la avenida El Sol es administración del Ministerio de Transporte y Comunicación, no es administración del Ministerio de Cultura. Entonces, nosotros no es que estamos haciendo una restricción sobre el uso de ese espacio, es una administración que tiene el MTC, por eso es que también se hace la convocatoria en el contrato en el marco de territorios que ellos administran. Eso es uno.

El segundo, es que Ley PE*, presidente, es un estudio multidisciplinario, es un estudio que abarca el tema social, el tema efectivamente de componente arqueológico, pero también el componente urbano. Es un estudio muy amplio que los cinco meses en realidad son muy acotados para tener una opinión favorable, porque además son diversos los sectores a los cuales también hay que recurrir para un trabajo en ese espacio. Seguramente se recurrirá Ambiente, a seguridad ciudadana, a Vivienda por el tema de las invasiones. Usted ha sido muy claro y muy preciso en señalar que el polígono efectivamente nace con peligro y nace con peligro con posesión adentro del polígono, y con títulos de propiedad también. Por eso es que sale complementaria una Ley que establece la expropiación y eventualmente la asignación de un terreno por parte del Estado para esa expropiación. Esa ley nunca se aplicó, porque el terreno que era natural para la expropiación no se incorporó en la ley y por eso hemos tenido que modificar esta propuesta de ley. Y la Ley PE* lo que va a hacer es también un estudio de todos los componentes del polígono.

No es el único problema la vía El Sol, sino como acá el arquitecto Chira también ha explicado, hay un tema de ordenamiento necesario en esa zona, hay que programar ese territorio. Y con Reyna, como ya lo he señalado, y con el grupo técnico, el equipo técnico de los dos ministerios, hemos venido hablando sobre el tema de Ley PE*, es un proceso bastante complejo, amplio, y cuando hablamos de medidas de mitigación, no solo son escritas en el papel, sino también son compromisos de los actores de ese estudio. Seguramente se le pedirá compromiso a la municipalidad distrital, a la municipalidad provincial, al gobierno regional, a los ministerios, y eso todo se está proyectando en un plazo de cinco meses.

Conversaba con Reyna, si el hecho de estos cinco meses de Ley PE* es el fundamental motivo de la paralización de la obra y en realidad no, como lo ha señalado el jefe de contrato, hay otras áreas que también son parte de la no continuidad del proceso y seguramente con el MTC se verá hacer una proyección actualizada de la ejecución para que los otros espacios se puedan ir

liberando mientras nosotros vamos concluyendo Ley PE* y no tener este motivo de dilatación que consideramos todos es importante.

Yo, finalmente, presidente, quiero señalar otra vez que como Ministerio de Cultura no estamos en contra de la ejecución de la obra. La vía El Sol es importante, efectivamente, para una mejor circulación, conexión, pero también nuestra naturaleza es la conservación y la protección de la memoria y la identidad de todos los peruanos que se reflejan en estos sitios del patrimonio mundial.

El señor PRESIDENTE.— Gracias a Shirley. (7)

¿Sí, vice?

No, los cinco meses ya no, ya se pusieron de acuerdo.

¿Algún congresista que está siguiendo la sesión de forma virtual, puede, debe, desea participar con alguna sugerencia, alguna opinión? No sé si está el congresista Víctor Flores que también está preocupado por estas obras. No, no están, están en otra cosa.

Señorita viceministra.

La VICEMINISTRA DE PATRIMONIO CULTURAL E INDUSTRIAS CULTURALES DEL MINISTERIO DE CULTURA, señora Haydee Victoria Rosas Chávez.— Sí, bueno, gracias también reiteradamente, señor presidente, por la palabra.

Reiterar el tema de que el Ministerio de Cultura, lo primero y teniendo en cuenta su rol, es cuidar nuestro patrimonio. Es nuestra premisa, la conservación y el patrimonio. Y más de aquellos patrimonios que tienen la calidad de patrimonio mundial y están en la lista de peligro como es Chan Chan.

Nosotros estamos en una mirada en el marco de la normativa vigente, es la Ley 31770, que recogiendo las pautas de las directivas de UNESCO ha formalizado e institucionalizado el estudio de impacto al patrimonio, ¿no?, que como bien se ha dicho desde también de Icomos y nuestro patrimonio, nuestra Dirección de Patrimonio Mundial y a través de la DGPC, para nosotros las medidas de compensación de mitigación, más de mitigación, son necesarias y que ellas no impliquen ninguna mirada concluyente de decir no. Eso lo hemos reiterado, lo seguimos reiterando, nos hemos sentado a conversar, creo que hay una... quizás con una promesa de una planificación, ¿no? Que ya los directores están consensuando y saludo ese ánimo de consenso, hasta tenemos plazos, así que creo que nos va a incentivar sin prejuicio de no solo ver este aspecto, sino otros aspectos que podríamos también ir sumando de la mano con una planificación que vaya poniendo metas en los diferentes tipos de contingencias que se podrían de dar, ¿no?

Entonces, reiteramos, estoy segura que el señor representante John Vega de Ositran podría llevar también a su institución este mensaje del Ministerio de Cultura. El Ministerio de Cultura está

abierto al diálogo, el Ministerio de Cultura tiene como premisa la conservación y en el marco de la normativa vigente está coordinando el estudio de impacto al patrimonio.

Y, agradecerle, señor congresista, presidente, de esta Mesa, porque si bien a veces vamos avanzando, de repente es visualizar más el tema del diálogo entre los ministerios e ir reportando también los avances que vayamos dando, ¿no? Que es necesario que también el Congreso vea cómo a partir de este diálogo no solo es por esto de la autopista, hay otras contingencias que también vamos a reportar del avance del Plan de Chan Chan, que lo tenemos ya desde el año pasado y que también tienen nuevos aspectos el tema de las invasiones, ¿no? Y las limpiezas y el contexto de la problemática en general, eso también lo vamos a señalar.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Gracias, señorita viceministra.

No estoy pretendiendo responsabilizar al Ministerio de Cultura por el atraso del 60%, porque hay un 60% de atraso en la vía. Realmente es un asunto que debe preocuparnos a todos nosotros, y creo que desde acá un llamado a la señorita Reyna para que de alguna forma lleve esta información, aunque ellos conocen más que cualquiera de nosotros, pero mejor es refrescar la memoria y decir bueno, ¿qué estamos haciendo como un ministerio para tener un 40% de avance de esta vía tan importante? Y realmente, ¿hasta cuándo? ¿Hasta cuándo vamos a estar en lo mismo? La experiencia muchas veces nos ayuda y si ya vemos que esta vía igual no se va a resolver, por eso que el tema, la pregunta que ya deja de ser era decir a nuestra población, a nuestras autoridades, si no se va a realizar, hay que decirlo, decirle ya, no se va a poder y para que realmente no estén en lo mismo todo el tiempo, ¿no?

Lo que estamos buscando es soluciones concretas, soluciones concretas que son posibles y que realmente tienen que ver directamente con el bienestar de la población, nosotros buscamos en todo momento las mejores alternativas, ¿no? Y si algún invitado creo que desean complementar su participación, tenemos al señor Luis Flores que pueda complementar su participación y sus aportes más que todo.

El señor FLORES BRAVO, Luis.— Sí, muchas gracias, presidente.

Nosotros también recalcamos que no estamos de acuerdo, estamos de acuerdo, perdón, con la realización, la ejecución y la pronta terminación de esta vía. Pero sí es necesario que nosotros juntemos con las herramientas para poder dar una mejor opinión, y además, solicito formalmente para que tanto el Ministerio de Cultura y el Ministerio de Transportes y quienes estén viendo obras o proyectos, proyectos y obras que incluían parte del Patrimonio Nacional, nos llamen, nos convoquen, es más, recordemos que Icomos Internacional es la asesora de la UNESCO en todo lo que es Patrimonio Cultural, porque muy pocas veces

nos llaman a la Asociación Icomos Perú para estos efectos desde el inicio, porque a última hora, a última hora siempre se hacen o regular o mal las cosas, pero desde un inicio nosotros como parte de la sociedad civil y como especialistas en la protección del Patrimonio Cultural, nos convoquen y nosotros con mucho gusto vamos a asistir y aportar dentro de todos nuestros conocimientos, y desde ya les agradecemos, pero convóquennos y si en algún momento se pueda hacer un convenio con el Ministerio de Cultura para que nosotros trabajemos permanentemente como asesores del Ministerio.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE.— Bien, la pelota está en la cancha de la vice, de los vices, de las autoridades que realmente siempre buscamos buenos aliados.

El amigo Félix, ¿alguna complementación?, ahora que estamos en esta sesión y un buen momento para que usted directamente que conoce el tema de Huanchaco, de su problemática.

EL GERENTE DE DESARROLLO URBANO Y RURAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUANCHACO, Félix Iván Chira Cabrera.— Sí, gracias congresista.

Con respecto a este tema vuelvo a reiterar algo que es prioritario, los que conocemos esa ruta, quizás no somos los especialistas arqueólogos, pero es la zona baja que colinda con la playa y básicamente tiene un uso agrícola, actualmente utilizan todo el borde de la vía para un uso agrícola, en sí ese uso agrícola tanto está pegado hacia el mar como hacia parte ya interna del mismo del mismo monumento, bajo esa vía, es cierto, poco conocemos, se colocan los desmontes que no solo es mal de esa vía, sino de vías nacionales como la vía a Laredo, que por un tema de creo yo que el sistema de recojo de basura de Trujillo, es otro tema que ojalá usted también se pueda acercar a ese tema y tocarlo, porque el sistema de recojo de basura no funciona bien en Trujillo y plantear una nueva ubicación más lejana, siete kilómetros más adentro del nuevo relleno, no es una solución al sistema, es un paliativo que lo que ha hecho es alargar la distancia para que las distritales puedan dejar su basura.

Yo, para centrarme en el tema de la vía, vuelvo a reiterar el pedido del alcalde, el pedido de los regidores, y creo yo el pedido de muchos trujillanos. Es una necesidad esa vía, no sólo por cuestión de temas de tiempo, de desplazarse, es una necesidad por también cuidar la integridad de los que se desplazan por esa vía.

Y lo otro, yo vuelvo a repetir y estoy muy de acuerdo con Shirley, que creo yo que es una oportunidad ese proyecto de esa vía para aún potencializar más el mismo sitio arqueológico, vuelvo a repetir, hay un tema pendiente con la zona de amortiguamiento y su normatividad, que hay que trabajarlo, como ya lo dijo Shirley, en los distintos niveles de los gobiernos locales y con

participación del gobierno regional y por qué no con participación del mismo Congreso, porque creo que el monumento de Chanchan es prioritario para la ciudad, es un monumento considerado a nivel mundial y realmente tenemos un potencial ahí, es un diamante en bruto que deberíamos aprovecharlo, pero eso implica que los que estamos actores intervengamos de manera más activa y quizás con un poquito más de operatividad de lo que ahora estamos viniendo realizando.

Gracias, congresista.

El señor PRESIDENTE.— Vamos a ir concluyendo nuestra sesión extraordinaria. ¿Algún tema final, algún aporte?

Hoy día, Iván, lo he visto calladito, creo que ayer se ha cansado en Ica, pero siempre dando soluciones.

EL DIRECTOR DE PROGRAMA SECTORIAL IV DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO INMUEBLE DEL MINISTERIO DE CULTURA, señor Gilberto Martín Córdova Herrera.— Sí, señor congresista, buenas tardes, buenos días todavía, igual al resto de la Mesa.

Hay un tema importante, ¿no?, hemos visitado el tema de la vía de la autopista de El Sol, ya en varias oportunidades, ya sabemos cuál es el problema y como bien ha dicho nuestra viceministra y también lo ha señalado Shirley, hay la mejor predisposición del ministerio también para establecer una solución.

Hay un tema importante que hay que tener en cuenta, en la autopista de El Sol, que está pasando por la parte... para nosotros o quienes visitamos la zona de Chancay, perdón, Chan Chan, es la parte posterior del monumento, pero en sí, yendo justamente a la importancia de por qué fue declarado Patrimonio Mundial Chan Chan, uno de los considerados que se tiene es su importancia por su relación con el mar, porque todas las leyendas que narran la creación de la ciudadela, hace mención de que hubo un desembarco de Takaynamo por la parte del mar y de ahí se constituyó hacia la zona de Chan Chan, de donde ahora está la ciudadela.

Entonces, ese es un tema importante también que se debe tener en cuenta y de repente ha sido la razón por la cual, durante todo este tiempo, cuando se establecían esas conversaciones con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tal vez era relativizado un poco el tema de la importancia de Chan Chan con el mar, que es lo que se debe tener presente. Ya con los avances de las conversaciones que han tenido, uno de las temas que se han expuesto justamente es que la viabilidad de esta carretera justamente va a poder incorporar ese valor que tiene la ciudadela de Chan Chan hacia el mar, porque solamente se usa como una vía de paso para evitar justamente pasar por el centro de la ciudad, y eso de repente podría complementar la importancia que tiene la ciudadela de Chan Chan en su relación con el mar y en los valores por los cuales fue declarado Patrimonio Cultural de la Nación a través de la habilitación del proyecto justamente de señalética,

de las medidas de mitigación, que justamente establezcan ese vínculo que es bastante importante.

Y, la recomendación que siempre damos desde el Ministerio de Cultura cuando salen este tipo de interferencias, porque a nosotros en Cultura nos ven como una interferencia y nos visualizan recién cuando la obra no se pudo concretar, porque apareció una huaca en el camino, lo que queremos justamente es dar el valor agregado al proyecto a través del aprovechamiento de recurso arqueológico como parte del desarrollo de la obra, porque sabemos que esa vía va a ser altamente transitada, va a tener la posibilidad que la gente no solamente transite por el lugar, sino de repente habilitar un ingreso a Chan Chan por esa parte de la vía, invitando a las personas a pararse un rato e ingresar al sitio, de repente hacer paradores que narren esa historia de Chan Chan con el (8) mar y todas esas situaciones, porque siempre se ha pensado, hacemos la segunda vía, solucionamos el tema, la gente pasa y llega al otro lado, y sin embargo, la zona arqueológica no va a ser tomada en cuenta, lo que queremos es justamente eso. Y ahora estamos haciendo, por ejemplo, con la nueva carretera central donde el inicio de esta importante vía, justamente, se da en una zona arqueológica, en San Juan de Pariachi.

Y, también, cuando empezamos esas conversaciones, siempre salta el tema, ¿no? Tenemos al Ministerio de Cultura de por medio.

Nosotros queremos ser aliados en todos estos proyectos que se vienen desarrollando y justamente como les decía, precisar que las zonas arqueológicas pueden ser de valor agregado a todos los proyectos de desarrollo a nivel nacional, no solamente para el tema de carreteras sino también para otro tema, para cualquier otro tema que involucre a algún proyecto de inversión importante a nivel nacional.

El señor PRESIDENTE.— Bien, Martín, creo que estás tratando de cambiar de rostro a lo que siempre nos hemos imaginado un Ministerio de Cultura intangible. No mires, no toques nada, no hagas nada, y sí, encuentro el tiempo que me toca compartir con los funcionarios, una mentalidad distinta, una mentalidad con una mirada mucho más progresista y mucho más contextualizada a la realidad que vivimos, ¿no?, en un tema que podría rescatar en tu participación es el valor agregado y creo que más bien el riesgo de que nos retiren de la lista es no hacerlo, no hacerlo. O sea, que realmente ahora que hemos tenido la oportunidad de intercambiar las experiencias, conocimientos, yo podría decir que el peligro está en que no hagamos un buen tratamiento, no hagamos esa segunda calzada y complementado con lo que Martín mencionó, una zona que realmente dé el realce, el valor agregado a este sitio arqueológico, y tratar de llegar más fácil a la zona nuclear que ustedes mucho lo mencionan, lo conocen.

Yo he tenido la oportunidad de en Ica distinguir bien claro la zona nuclear y la zona de amortiguamiento que nos ha permitido

por la intervención de la viceministra, la ministra y los funcionarios lograron un poco destrabar un problema muy grande que hacía referencia durante 30 años.

Entonces, yo, en mi caso, estoy completamente seguro que lo vamos a lograr. Y dentro de esta mirada, no sé si antes de los cinco meses nos podrían hacer llegar un avance, ¿no? Un avance que podría ser a los tres meses, no sé, un avance para de alguna forma nos gusta supervisar, sí, es cierto, pero tampoco es por desconfianza, pero que es parte, parte de, creo que, de alguna forma de lo que hemos ido aprendiendo y creo que eso nos ayuda mucho, ¿no? en el logro de los objetivos.

Entonces, señores invitados, vamos a ir concluyendo agradeciendo profundamente su participación y todo está realmente con una mirada de buscar las mejores soluciones a los problemas nacionales.

Señorita viceministra, amiga Haydee, tiene el uso de la palabra.

La VICEMINISTRA DE PATRIMONIO CULTURAL E INDUSTRIAS CULTURALES DEL MINISTERIO DE CULTURA, señora Haydee Victoria Rosas Chávez.— Gracias, señor presidente.

Adicionalmente, reiterar el saludo de nuestra ministra, que está ahorita en Jauja. Estamos también con ella en una representación descentralizada, va a ir a Tarma también, con nuestro querido Junín, a través de la entrega de la Declaratoria de Patrimonio Cultural de la Nación de la *Huayligía*, que es parte también de nuestra cultura nuestro Patrimonio Inmaterial. Ella está siempre bien presente y siguiendo en los avances de cómo podemos tener medidas equilibradas, pero que se contemple siempre la conservación del patrimonio.

Saludamos la intención y con todo gusto de suscribir acuerdos, porque entendemos que las alianzas con todos los expertos siempre es muy importante, el conocimiento democrático de todo siempre nos va a llevar a mejores caminos.

Gracias a usted, señor presidente, y gracias a todos los funcionarios por estar acá.

Gracias.

El señor PRESIDENTE.— Señores invitados, les pediría un minuto para cerrar nuestra sesión a fin de despedirlos como corresponde.

Señores congresistas, pido autorización para la dispensa de la aprobación del acta con la finalidad de ejecutar los acuerdos tomados, de no haber objeciones se da por aprobada por unanimidad.

Colegas congresistas, agradezco su asistencia en la presente sesión, siendo las doce horas del día viernes 19 de abril del 2024 se levanta la Tercera Sesión Extraordinaria, agradeciendo su asistencia, su participación a cada uno de ustedes, esperamos vernos pronto.

Señores invitados, igual, un agradecimiento por su asistencia, participación y aportes y el compromiso generado que, en cinco meses, cinco meses tenemos ya resuelto el problema que ha esperado por muchos años, que es la autorización para la intervención de la segunda calzada por el concesionario.

Muchas gracias a todos.

-A las 12:00 h, se levanta la sesión.