

MOCIÓN DE INTERPELACIÓN CONTRA EL SEÑOR ALDO MARTÍN PRIETO BARRERA MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

A iniciativa del Congresista de la República, Edgard Cornelio Reymundo Mercado y, congresistas de la República que suscriben de conformidad con el artículo 131 de la Constitución Política del Perú y los artículos 60 literal b) y 83 del Reglamento del Congreso de la República, proponen a la representación nacional la siguiente Moción del Orden del Día:

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Perú, en su artículo 131, establece el procedimiento de interpelación al Consejo de Ministros o de cualquiera de los ministros, estableciendo que la moción se presenta por no menos del quince por ciento del número legal de congresistas y que para su admisión, se requiere el voto del tercio del número de representantes hábiles en el Congreso, admitida que sea, se señala fecha y hora para que los ministros concurren obligatoriamente al Congreso para responder la interpelación la que no podrá realizarse ni votarse entre el tercer y décimo día.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 68, literal b), del Reglamento del Congreso de la República, señala que las mociones de orden del día son propuestas mediante las cuales los Congresistas ejercen su derecho a solicitar al Congreso adopte acuerdos sobre asuntos importantes para los intereses del país y las relaciones con el Gobierno, entre otros la de pedidos de interpelación a los ministros en forma individual para informar.

Que, mediante Resolución Suprema N° 244-2025-PCM, del 14 de octubre del 2025, se nombró como Ministro de Estado en el Despacho de Transportes y Comunicaciones al señor Aldo Martín Prieto Barrera.

Que, mediante Decreto Supremo N° 033-2002-MTC se creó el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - PROVIAS NACIONAL, encargado de las actividades de preparación, gestión, administración y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte relacionada a la Red Vial Nacional, así como de la planificación, gestión y control de actividades y recursos económicos que se emplean para el mantenimiento y seguridad de las carreteras y puentes de la Red Vial Nacional, asumiendo todos los derechos y obligaciones del Programa Rehabilitación de Transportes del Proyecto Especial Rehabilitación Infraestructura de Transportes; constituyéndose en Unidad Ejecutora del Pliego Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Respecto al proyecto de inversión Nueva Carretera Central

Que el proyecto de la Nueva Carretera Central constituye una obra de infraestructura estratégica y de interés nacional, orientada a mejorar la

conectividad entre la Sierra Central y la Costa, dinamizar el desarrollo económico y reducir costos logísticos para la producción nacional. Además, este proyecto es la mayor obra de infraestructura vial en la historia del Perú. Su desarrollo responde a una demanda social y económica de más de 40 años para reemplazar la colapsada Ruta Nacional PE-22.

Que la actual Carretera Central fue construida entre 1924 y 1934 para las necesidades de esa época, iniciada durante el gobierno de Augusto B. Leguía y culminada bajo el gobierno de Oscar R. Benavides. Fue una proeza de ingeniería para su época, alcanzando los 4,818 msnm en Ticlio. Diseñada para camiones pequeños y poco tráfico. Sin embargo, ya en los años 90 su infraestructura era insuficiente. Los constantes huaicos en Chosica y el aumento del parque automotor la convirtieron en una "trampa mortal" con cierres constantes y múltiples accidentes de tránsito

Que, actualmente por esta vía se transporta el 60% de los productos que consume el país, pero es inviable por su alta tasa de accidentes, congestión y vulnerabilidad climática. Durante años, el Estado peruano intentó parchar el problema con rutas alternas (como la vía por Canta o Huayllay), pero ninguna ofrecía la capacidad de carga necesaria para el comercio nacional.

Que, el 31 de mayo de 2017, se publicó en el diario oficial El Peruano, la Ley N° 30568, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional la modernización de la infraestructura vial ruta PE-22, con la finalidad de atender la emergencia en la Carretera Central y descongestionar la vía, sin afectar las áreas naturales y arqueológicas protegidas y el medio ambiente; y la creación de la nueva autopista Central (Cieneguilla – Huaycán – La Oroya).

Que, en marzo de 2021, tras un proceso de selección entre cuatro Estados, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) eligió a Francia para brindar asistencia técnica. El 27 de mayo de 2021, el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL, en representación del Estado Peruano y EGIS, representada a través del EGIS VILLES ET TRANSPORTS, en representación del Estado de Francia, en adelante EGIS, suscribieron el contrato de Estado a Estado para la prestación del Servicio de asistencia técnica en la ejecución de los proyectos: «Creación de la Carretera Central Huaycán — Cieneguilla — Santiago de Tuna — San Andrés de Tupicocha — San Damián Yuracmayo — Yauli Pachachaca — Empa PE -22, distrito de Santa Rosa de Sacco — provincia de Yauli — departamento de Junín» también denominada «Carretera Daniel Alcides Carrión» y «Creación (Construcción) de la vía expresa Santa Rosa (Ruta PE-201)».

Que, entre los años 2024 y 2025 se elaboraron los estudios definitivos y se avanzó con el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) y la liberación de predios, con una inversión que escaló de los S/ 11,000 millones iniciales a S/ 24,541 millones de soles.

Que, mediante Oficio N° 171-2025-DP/AAESP del 18 de noviembre de 2025, el Defensor Adjunto para la Administración Estatal y Servicios Públicos de la Defensoría del Pueblo remitió al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el Informe Técnico Legal N° 0001-2025-DP/AAESP, por el cual puso en conocimiento las recomendaciones dirigidas a dicha Entidad, estando una de estas referida a reevaluar la resolución del Contrato en aplicación de lo establecido en el literal iv) de la Cláusula 18.4 (Cláusula Décima Octava: Anticorrupción).

Que, la sexta recomendación del Oficio N° 171-2025-DP/AAESP de la Defensoría del Pueblo está referida a reevaluar la resolución del Contrato en aplicación de lo establecido en el literal iv) de la Cláusula 18.4 (Cláusula Décima Octava: Anticorrupción), basándose en el siguiente fundamento expuesto el Informe Técnico Legal N° 0001-2025-DP/AAESP: *«Egis Eau S.A.S., Egis International S.A.S. y Egis Colombia S.A.S. son empresas inhabilitadas por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial, por haber participado en prácticas fraudulentas, corruptas, colusorias, coercitivas u obstructivas. La sanción se extiende a las empresas que controle directa o indirectamente, como es el caso de EGIS, sucursal del Perú, razón por la cual no son elegibles para ser adjudicatarios ni participar en ningún contrato financiado por el BID durante e/ período del 03.01.2024 al 02.01.2027 circunstancia que dificultaría gravemente la posibilidad de financiar las obras públicas, así como pone en duda la honestidad de EGIS para continuar relacionándose con el Estado peruano, al tratarse de empresas vinculadas que formarían parte de un grupo económico»¹*

Que, para el año 2026 se tenía previsto la construcción formal de la obra; sin embargo, en la Ley N° 32513, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2026, sólo se asignó S/ 190,692,273 soles, monto que resulta insuficiente para la construcción de esta obra de envergadura, lo que denota que para el gobierno esta obra ha dejado de ser una prioridad.

Que, el 3 de febrero de 2026, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) decidió resolver el contrato de asistencia técnica con la empresa encargada del acompañamiento del proyecto lo que ha generado incertidumbre y preocupación en diversos sectores, así como cuestionamientos sobre el manejo técnico, contractual y político de uno de los proyectos viales más importantes para el país.

Que, la ministra de Economía y Finanzas Denisse Azucena Miralles Miralles declaró al diario Correo que *“... la construcción de la Nueva Carretera Central no podrá ejecutarse únicamente con recursos del Estado y que será necesario incorporar capital privado o financiamiento externo para asegurar su viabilidad (...) destinar todo el presupuesto público a una sola obra limitaría la capacidad del Estado para atender otras necesidades prioritarias (...) Ante ello el Ejecutivo evalúa un nuevo modelo financiero que garantice el inicio y continuidad de las*

¹ Extraído de: https://coovias.com/informe-n-001-2026-mtc-20-15-3-mclr/?utm_source=chatgpt.com

*obras (...) la primera semana de marzo su sector presentará una propuesta de "solución integral" que podría incluir esquemas mixtos, como aportes privados, financiamiento internacional o modalidades similares a las Asociaciones Público-Privadas (APP)*² Esto demostraría la intención del ejecutivo de paralizar el sistema elegido para la construcción de la Nueva Carretera Central.

Que, hasta la fecha, no se han dado explicaciones claras, precisas y documentadas sobre los motivos reales que originaron la resolución del contrato, la evaluación de riesgo legal, económico y administrativo, ni las posibles consecuencias para la continuidad y ejecución del proyecto, lo cual ha generado interrogantes legítimos sobre la transparencia y responsabilidad en la administración de los recursos públicos.

Que, la falta de un plan de contingencia efectivo, la ausencia de comunicación oportuna con las autoridades regionales y locales y la carencia de medidas concretas para asegurar la continuidad de la obra afectan la confianza de la ciudadanía y de potenciales inversionistas en la gestión pública, especialmente en un proyecto de infraestructura de alta envergadura.

Que corresponde al Congreso de la República ejercer la fiscalización necesaria para conocer y evaluar la actuación del titular del sector en relación con la decisión tomada y los efectos de esta.

Respecto a los proyectos de inversión Vía Expresa Santa Rosa y Puente Santa Rosa

Que, la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y la puesta en operación de su nuevo terminal crearon la necesidad de un acceso moderno y seguro que no dependa de la congestión urbana existente en las calles del Callao. El acceso histórico por la avenida Morales Duárez y otras vías urbanas se volvió insuficiente debido al crecimiento del tráfico vehicular asociado al aeropuerto, tanto para pasajeros como para transporte de carga.

Que, en mayo de 2023, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), a través de ProVías Nacional, inició la convocatoria para la construcción del Puente Santa Rosa, junto con accesos, rotonda y paso a desnivel, bajo la modalidad de Obras por Impuestos (Oxi). En ese momento, el proyecto tenía un valor referencial de S/ 339 millones y comprendía un puente de alrededor de 160 metros sobre el río Rímac, con cuatro carriles y obras complementarias que mejorarían significativamente la circulación hacia el aeropuerto.

Que, en julio de 2024, el puente fue retirado de la lista de proyectos priorizados por el MTC mediante la Resolución Ministerial N° 389-2024-MTC/01, lo cual generó incertidumbre y cambios en la conducción de su ejecución.

² Diario Correo Lima del 9 de febrero de 2026 Pag. 10

Que, en agosto de 2024, el MTC suscribió una adenda para incorporar el Puente Santa Rosa al Acuerdo Gobierno a Gobierno (G2G) con Francia, alineándolo con la Vía Expresa Santa Rosa, un viaducto que conectará el aeropuerto con la Costa Verde, y recibiendo asistencia técnica de la PMO Vías, la oficina de gestión de proyectos francesa. La adenda reforzó que el puente pasaría a formar parte del paquete vial principal, con asistencia francesa para supervisión y apoyo técnico en su ejecución.

Que, a inicios de 2026, se advirtió que, aunque la construcción del Puente Santa Rosa había avanzado (incluida adjudicación de parte de la obra), el viaducto Santa Rosa todavía no contaba con presupuesto asignado ni contrato firmado para su conexión con la Costa Verde. Esto significa que la obra puede ejecutarse parcialmente (puente sin viaducto), lo que dejaría incompleto el acceso vial integral al aeropuerto.

Por tales consideraciones:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

ACUERDA:

INTERPELAR al ministro de Transportes y Comunicaciones, señor Aldo Martín Prieto Barrera

PLIEGO INTERPELATORIO CONTRA SEÑOR ALDO MARTÍN PRIETO BARRERA MINISTRO DE ESTADO EN EL DESPACHO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

El Pleno del Congreso de la República, en uso de sus facultades constitucionales y en atención a la necesidad de esclarecer las acciones adoptadas por el titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto a la problemática del viaducto Santa Rosa, Puente Santa Rosa y la Nueva Carretera Central, se procede a formular el presente Pliego Interpelatorio:

- *Señor Ministro de Transportes, la diferencia entre los S/ 318 millones solicitados y los S/ 190.6 millones aprobados finalmente en la Ley de Presupuesto 2026 se debió principalmente a un cambio en la estrategia de financiamiento impulsado por el Ejecutivo, indicándose que este megaproyecto como obra pública restaría "espacio fiscal" para otros sectores críticos como salud y educación.*

Para que responda

1. **¿Podría precisar cuáles fueron los criterios técnicos para este "sabotaje presupuestal" al megaproyecto de la Nueva Carretera Central, debido a que ustedes conocían que el monto final aprobado solo alcanzaría para concluir el Estudio Definitivo de Ingeniería, pero no para iniciar la obra?**
- *Señor ministro, la resolución de un contrato vinculado a la gestión técnica de un megaproyecto como la nueva Carretera Central, requiere de motivación suficiente, debida diligencia y evaluación previa de impactos. En este sentido es necesario conocer si el MTC actuó conforme a los principios de legalidad, razonabilidad, eficiencia y responsabilidad en la administración pública.*

Para que responda:

2. **¿Cuáles fueron los fundamentos técnicos, jurídicos y administrativos que justificaron la resolución del contrato de asistencia técnica vinculado al proyecto de la Nueva Carretera Central?**
 3. **¿Qué evaluación de riesgos (legal, económico, social y contractual) se realizó previamente antes de adoptar dicha decisión?**
- *Señor ministro, la ciudadanía, sobre todo de las 5 regiones concernidas con este proyecto, necesita conocer el estado real del proyecto, los riesgos de retraso, paralización, sobrecostos y contingencias contractuales.*

Para que responda:

- 4. ¿Cómo garantizará el MTC la continuidad del proyecto de la Nueva Carretera Central, incluyendo cronograma de ejecución, financiamiento, hitos técnicos y cumplimiento de obligaciones contractuales vigentes?**
 - 5. ¿Qué acciones específicas se han adoptado para mitigar impactos negativos derivados de la salida de la empresa de asistencia técnica?**
- *Señor ministro, la ausencia de información oportuna genera incertidumbre, pérdida de confianza pública y potenciales conflictos sociales. Su ministerio no anunció la anulación del contrato con Francia para construcción de nueva Carretera Central y el puente de ingreso al aeropuerto. La resolución unilateral del acuerdo de gobierno a gobierno, que dejaría en suspenso obras valoradas en 24 mil millones de soles, se supo por los medios de comunicación que comunicaron sobre este hecho recién el 9 de febrero del presente.*

Para que responda:

- 6. ¿Por qué el MTC no informó previamente a los gobiernos regionales, gobiernos locales y actores vinculados al proyecto sobre los riesgos y decisiones que afectarían su continuidad?**
 - 7. ¿Qué mecanismos de transparencia activa, rendición de cuentas y participación ciudadana se han implementado para garantizar el acceso oportuno a la información del proyecto?**
- *Señor ministro, el Congreso de la República, pero sobre todo la ciudadanía necesita conocer si la crisis contractual responde a hechos inevitables o a fallas internas por omisión, negligencia o falta de control. Sobre todo, si se tiene conocimiento que la empresa EGIS ha sido inhabilitada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Mundial, por haber participado en prácticas fraudulentas, corruptas, colusorias, coercitivas u obstructivas, desde enero de 2024.*

Para que responda:

- 8. ¿Se ha iniciado algún procedimiento administrativo, investigación interna o acción de control respecto de la actuación de funcionarios**

del MTC y/o Provías Nacional vinculados tanto a la suscripción del contrato como a la resolución de esta? De ser el caso ¿Qué medidas disciplinarias, correctivas o preventivas se han adoptado ante posibles vulneraciones a la debida diligencia en la gestión contractual?

- *Señor ministro, la asistencia técnica es una pieza clave en la conducción de megaproyectos. La falta de un plan alternativo puede generar retrasos, sobrecostos y mayor exposición a riesgos de corrupción. La directora ejecutiva de Provías, Claudia Dávila Moscoso señaló en un medio de comunicación³ que recibió un informe de la defensoría del pueblo en noviembre de 2025, en el que señaló que la empresa EGIS esta inhabilitada ante el BID y ante el Banco Mundial, por lo que rescindió el contrato de asistencia técnica porque se contraponen con las cláusulas anticorrupción del contrato.*

Para que responda:

9. **¿Cuáles son esas cláusulas anticorrupción que ha señalado la directora de Provías y que han sido utilizadas para resolver estos contratos? ¿podría leer el extremo o artículo de esas cláusulas que indiquen que los hechos de corrupción ocurridos en otras latitudes permiten rescindir un contrato en el país?**
 10. **¿Usted garantiza que EGIS no llevará al Estado peruano a un proceso de arbitraje internacional?**
 11. **¿Existe un plan técnico alternativo para reemplazar a la empresa de asistencia desvinculada? En ese sentido, ¿cuál es el cronograma para la selección de una nueva asistencia técnica y qué mecanismos garantizarán la idoneidad, transparencia y estándares anticorrupción en la contratación del reemplazo?**
- *Señor ministro, en un comunicado publicado por el MTC el 07 de febrero del 2026 señala que "El acuerdo de gobierno a gobierno con Francia sigue vigente y no ha sido resuelto, por lo que la ejecución de estos importantes proyectos continuarán de acuerdo con la programación establecida para el presente año". Asimismo, señalan que: "El MTC informó, además, que coordinará con la Embajada de Francia y la Cancillería peruana para que,*

³ Canal N Entrevista con Omar Mariluz del 08/02/2026 a las 10:00 pm

bajo el acuerdo G2G vigente, se designe una nueva empresa con los estándares técnicos y éticos requeridos para brindar la asistencia técnica que demanda un proyecto de la magnitud de la Carretera Central”.

Para que responda:

12. ¿Por qué no se coordinó antes con el Gobierno Francés la resolución del contrato con la empresa EGIS? ¿Cuáles son o fueron las respuestas del Gobierno Francés en el marco del contrato G2G?

- *Señor ministro, el pasado 8 de febrero se informó a través de un reportaje periodístico del dominical Panorama que Claudia Dávila Moscoso, jefa de Provias Nacional envió una carta dirigida a PMO Vías, con fecha del 18 de diciembre del 2025, donde trasladaba la consulta del consorcio “China Harbour” que pedía saber porque no fue considerada en la lista corta de preselección para la licitación del componente del túnel Pariachi que corresponde a la Nueva Carretera Central.*

Para que responda:

13. ¿Hubo o hay presión de empresas o capitales chinos que hayan motivado la resolución del contrato con la PMO Vías? ¿Es una práctica normal que la jefa de Provias traslade solicitudes de empresas perdedoras en los procesos para conocer las razones de su descalificación?

- *Señor ministro, OSITRAN ha venido advirtiendo en diversos informes y oficios de especialistas a su sector desde el 2019 respecto a la situación crítica de 21 puentes y pontones a lo largo de la carretera central, de los cuales siete presentan riesgo extremo de colapso, sin que esta situación haya sido corregida. Sin embargo, según ha señalado AFIN en febrero de 2026, Provias Nacional emitió una autorización excepcional que permite el tránsito de vehículos de carga con un peso bruto de hasta 101 toneladas por la Carretera Central. Esta medida representa un incremento significativo frente al límite estándar de 48 toneladas y el anterior límite especial de 60 toneladas.*

Para que responda:

14. ¿Cuáles han sido los criterios técnicos y a solicitud de quién para que PROVIAS NACIONAL haya autorizado de manera excepcional el tránsito de vehículos con peso bruto de hasta 101 toneladas, considerando la situación crítica estructural de los puentes y pontones a lo largo de la carretera central?

¿Existe algún interés de agravar la situación crítica de la carretera central, con la finalidad la modalidad de contratación para la ejecución de este megaproyecto?

- *Señor ministro, frente a las constantes declaraciones de parte de la ministra de Economía y Finanzas Denisse Miralles Miralles, quien señala que no existe el presupuesto necesario para la ejecución de la Nueva Carretera Central a través de convenio de gobierno a gobierno G2G, se ha introducido la posibilidad de una ejecución por tramos a través de la modalidad de Asociación Público Privada (APP) a pesar de que en los últimos años el gobierno desembolsó 2198 millones de soles bajo la modalidad de Obras por impuestos (OXI) a empresas cascaron, precisamente cuando Denisse Miralles estaba a cargo de PROINVERSION.*

Para que responda:

- 15. ¿Desde su Despacho existe alguna concertación de ideas, planes y estrategias con el Ministerio de Economía y Finanzas para hacer un traslado total o parcial de la modalidad de ejecución de la obra de la nueva Carretera Central?**
 - 16. ¿Su cartera ha realizado un estudio sobre la viabilidad e idoneidad de la ejecución por tramos de la Carretera Central a través de la modalidad de Asociación Público Privada? ¿Es consciente de las debilidades que presenta la modalidad de APP frente a un proyecto de alta especialización como la nueva Carretera Central?**
- *Señor ministro, la resolución del contrato con PMO Vías en el marco del acuerdo de gobierno a gobierno Perú - Francia, puede percibirse como una señal errática del gobierno, que se traduce en falta de seguridad jurídica y mala fe contractual, que no solo afectaría a la empresa Egis, sino a decenas de empresas peruanas y extranjeras que tienen contratos vigentes de ejecución suscritos con PMO Vías.*

Para que responda:

- 17. ¿Quién pagará a esos proveedores? ¿Estas empresas pueden demandar al Estado peruano? ¿Tienen un plan de contingencia para evitar más pérdidas económicas innecesarias a raíz de la resolución del contrato con PMO Vías?**

- *La Contraloría General de la República advirtió que el costo total del proyecto PUENTE SANTA ROSA se ha incrementado significativamente. Inicialmente estimado en más de S/ 800 millones, ahora superaría los S/ 2 mil millones debido a la demora en su ejecución y al incremento del precio de los materiales.*

Para que responda:

- 18. ¿Podría detallar técnicamente qué porcentaje del incremento de S/ 800 millones a más de S/ 2,000 millones corresponde estrictamente a la inflación de materiales y qué porcentaje es atribuible a penalidades o deficiencias en la gestión de los contratos previos? Asimismo, ante el hallazgo de la Contraloría sobre este incremento exponencial, ¿qué unidades orgánicas del MTC o de Provías Nacional han sido identificadas como responsables de no haber mitigado este riesgo financiero oportunamente?**
- *El retraso acumulado para la construcción del viaducto alcanza los 400 días y, aunque el puente ya fue adjudicado, también presenta demoras. Según la Contraloría, la obra debió concluir en 2027, pero ahora se proyecta su culminación hacia finales de 2028.*

Para que responda:

- 19. ¿Garantiza usted que no habrá una nueva suspensión de plazos debido a la falta de liberación de interferencias o terrenos?**
 - 20. ¿Qué acciones de 'fast-track' o turnos dobles de trabajo se están exigiendo contractualmente al consorcio para evitar que la obra se extienda hasta 2029?"**
- *Dado que el aeropuerto ya opera y el viaducto definitivo tardará casi 3 años más*

Para que responda:

- 21. ¿Cuánto le está costando adicionalmente al Estado el mantenimiento y la gestión del tráfico en los puentes modulares temporales?**
- 22. ¿Tienen los puentes modulares actuales la capacidad técnica para soportar el flujo proyectado de pasajeros y carga pesada hasta**

finales de 2028 sin colapsar la principal vía de acceso al primer terminal aéreo del país?