CONGRESO DE LA REPÚBLICA
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO
RECIBIDO
MOCIÓN ORDEN DEL DÍA N° 19115 - RU 2044320
12 SEPTIEMBRE 2025 01:10 p. m.
FIRMADO DIGITALMENTE: CLEONA

MOCIÓN DE ORDEN DEL DÍA

Los Congresistas de la República que suscriben, al amparo del artículo 131 de la Constitución Política del Perú, así como lo establecido por el artículo 68, literal b), y artículo 83 del Reglamento del Congreso de la República, proponemos a la representación nacional la siguiente **Moción de Interpelación**:

I.- Del ente rector en materia de servicio de transporte público y del deber de coordinación y cooperación interinstitucional

Que, el señor César Carlos Sandoval Pozo fue designado como Ministro de Transportes y Comunicaciones, mediante Resolución Suprema Nº 122-2025-PCM, publicado en el diario oficial El Peruano con fecha 14 de mayo del 2025.

Que, el artículo 58 de la Constitución Política del Perú establece que *"(...) el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura"*. Asimismo, el artículo 119 del referido texto constitucional dispone que *"la dirección y la gestión de los servicios públicos están confiadas al Consejo de Ministros; y a cada ministro en los asuntos que competen a la cartera a su cargo"*. Es decir, cada ministro es responsable, dentro de su sector, de promover, gestionar y poner a disposición de la colectividad los servicios públicos que son de su competencia.

En el caso específico de la prestación del servicio público de transporte y gestión de su infraestructura, la Constitución Política del Perú asigna la competencia tanto al Poder Ejecutivo como a los Gobiernos Regionales y Locales. Específicamente, en el caso de las municipalidades, la Constitución dispone en su artículo 195, numeral 8, que este nivel de gobierno es competente para *"desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de (...) transporte colectivo, circulación y tránsito (...) conforme a ley"*.

Por su parte se tiene que la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, regula en su artículo 4.1 que *"la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto"*; asimismo, establece que las autoridades competentes para normar, gestionar y fiscalizar este sector son el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC), los Gobiernos Regionales, los Gobiernos Locales, la Policía Nacional del Perú y el INDECOPI. Precisando esta norma en señalar también que el MTC es el ente rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre.

Ahora bien, en el marco del principio de cooperación y coordinación interinstitucional, en el Artículo V, numeral 2, de la Ley Nº 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, se tiene establecido que las entidades del Poder Ejecutivo, tal como es el MTC, se encuentran obligadas a cooperar con los Gobiernos Locales para la prestación de los servicios públicos y con mayor razón tratándose del servicio del uso de la infraestructura de transporte de uso

público, donde la propia ley reconoce competencias compartidas entre diversas entidades del Poder Ejecutivo y los propios Gobiernos Regionales y Locales[1]; asimismo, al tenerse regulado mediante la Ley Nº 30900, la creación de la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (en adelante la ATU), con la finalidad de garantizar la máxima coordinación posible en la gestión de los servicios asociados al funcionamiento de un sistema integrado de transporte público entre estas dos regiones. En tal entender, se tiene que el deber de coordinación interinstitucional es mayor tratándose del servicio de transporte público, así como de la ampliación de la infraestructura asociada al mismo dentro de la jurisdicción territorial de Lima y Callao.

Sobre el particular, el Tribunal Constitucional, en la Sentencia recaída en el Expediente Nº 00002-2008-PCC/TC, de fecha 08 de junio del 2010, estableció que el Poder Ejecutivo tiene el deber de observar el principio de lealtad constitucional con los Gobiernos Regionales y Locales; esto en la medida que el artículo 44 de la Constitución establece un mandato para todos los poderes públicos en el sentido de promover el bienestar general y el desarrollo integral de la Nación (Fundamento Jurídico 29). De lo que se colige claramente que, para la jurisdicción de Lima y Callao tanto el MTC, como la Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante MML) y la ATU tienen el deber especial de cooperación mutua en la búsqueda del bienestar de la colectividad.

Finalmente, en lo referente a la promoción de la inversión privada, se tiene que la Segunda Disposición Complementaria Final del TUO del Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos[2], literalmente se señala que: "***todas las entidades del Estado**, de todos los niveles de gobierno, bajo responsabilidad, **están prohibidas de realizar actos o dictar disposiciones que constituyan barreras burocráticas para la obtención de los permisos, licencias o autorizaciones que resulten necesarias para la ejecución de proyectos** de Asociación Público Privada, a fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones del Estado peruano contenidas en los respectivos contratos"* (El énfasis es agregado).

Estando al marco constitucional y legal antes referido, se tiene que el MTC como órgano rector en materia de transporte y tránsito terrestre a nivel nacional, tiene entre sus funciones la emisión de reglamentos nacionales, así como su interpretación, la entrega en concesión de las vías nacionales, de títulos habilitantes, así como la fiscalización de las obligaciones legales. Por su parte, la referida Ley, le otorga a los Gobiernos Locales la facultad de aplicar los reglamentos nacionales, de entregar en concesión la infraestructura vial asignada a su competencia, y de "*construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura que se encuentra bajo su jurisdicción*". Siendo ello así, **el marco normativo antes referido establece un régimen de competencias compartidas y un espacio para la cooperación,**

[1] Precisando que, en el caso particular de Lima Metropolitana, el municipio de esta jurisdicción asume competencias de Gobierno Local y de Gobierno Regional.
[2] Aprobado por Decreto Supremo Nº 195-2023-EF

coordinación y articulación interinstitucional entre el MTC, la MML y la ATU dentro de la jurisdicción territorial de Lima y Callao, en beneficio de la ciudadanía.

II.- De la conducta inidónea, obstruccionista y falta de capacidad técnica del señor Cesar Sandoval Pozo al frente del MTC

De lo referido precedentemente se tiene que, el MTC, es responsable de que la infraestructura asociada al servicio de transporte masivo de personas, a través de los puertos, aeropuertos, ferrocarriles y carreteras, funcione de manera eficiente; y, en específico es responsable de que la expansión de la cobertura de dichos servicios públicos se realicen de manera priorizada, oportuna y ágil, procurando en todo momento el de gestionar acciones de cooperación con otras entidades públicas con competencia en la prestación de dichos servicios, tales como los Gobiernos Regionales y las municipalidades provinciales como la MML y la propia ATU.

Ahora bien, desde la designación del señor César Sandoval Pozo como Ministro de Transportes y Comunicaciones han ocurrido y vienen acaeciendo una serie de sucesos que han puesto en evidencia su falta de idoneidad profesional y capacidad técnica al frente de esta importantísima cartera ministerial; así, muy en particular se tiene que sus acciones y declaraciones públicas vienen constituyendo una vulneración al deber de cooperación y lealtad constitucional que debe existir entre el gobierno central - MTC -, y el gobierno de la MML a fin de proveer a los ciudadanos de un servicio de transporte público oportuno, eficiente y ágil, que le garantice al ciudadano el derecho pleno a la vida, salud y adecuado libre tránsito.

En la línea obstruccionista antes referida, así como en la falta de capacidad y gestión del actual titular del MTC se tiene evidenciado: **i)** las irregularidades en la Adjudicación a una de las empresas chinas (China Gezhouba Group) en el proceso de licitación de la Carretera Boca del Río – Tacna; **ii)** La afectación a la calidad de la puesta en operación del nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez; **iii)** La obstaculización de la expansión del servicio de transporte público en ferrocarril en la ciudad de Lima; **iv)** El *acoso político sistemático* al haber iniciado un procedimiento administrativo sancionador en contra de la MML por presuntas infracciones a la normatividad de gestión ambiental referente a la ampliación de la Vía Expresa Sur[3] ; y, **v)** Los graves problemas de transitabilidad en el Kilómetro 75 de la Panamericana Norte, distrito de Chancay.

II.1.- De las irregularidades en la Adjudicación a una de las empresas chinas (China Gezhouba Group) en el proceso de licitación de la Carretera Boca del Río – Tacna.

Que, a través de la difusión pública, se tiene conocimiento que *"Una obra pública valorizada en más de 600 millones de soles fue adjudicada en julio pasado a un consorcio encabezado por China Gezhouba Group, pese a sus antecedentes por sanciones, abandono de obras y una deuda*

[3] "*Ampliación del servicio de movilidad urbana en la Prolongación Vía Expresa Paseo de la República, tramo Av. República de Panamá - Panamericana Sur, en los distritos de Barranco, Santiago de Surco y San Juan de Miraflores de la provincia de Lima del departamento de Lima*".

coactiva con la SUNAT de más de S/ 151 mil. El proceso de licitación, que involucra la construcción de una carretera en Tacna, ha generado cuestionamientos por presuntas irregularidades en la etapa de evaluación"[4].

<u>Problema detectado:</u> propuestas económicas iguales hasta en los céntimos, lo que generó sospechas de concertación entre las empresas postulantes.

Posteriormente, se denunció la filtración de información confidencial del Comité Evaluador, <u>lo que fue confirmado por la propia asesoría jurídica del MTC</u>. Siendo que en lugar de suspender dicha convocatoria, la entidad - MTC-, optó por reconformar el Comité de Selección pocos días antes de adjudicar la buena pro al CONSORCIO VIAL SAMA, liderado por la empresa Gezhouba y la empresa peruana Construcción y Conservación del Norte S.A.C., creada en en el año 2022.

<u>Provias Nacional:</u>

_Al respecto Provias Nacional, a través del Jefe de Logística de la entidad, López Chaguayo, *"Sostiene que no puede excluirse a ninguna empresa habilitada en el Registro Nacional de Proveedores, a menos que cuente con sanción formal. "Mientras una empresa no haya sido inhabilitada por el OECE, debe ser tratada como válida".*

Sobre el particular y estando a la gravedad de la información pública propalada, el Ministerio Público deberá determinar si en dicho proceso de adjudicación existió actos de corrupción, identificando a los autores y móviles del mismo; siendo que paralelo a tal investigación, dicho proceder estatal - MTC - , evidencia ante la ciudadanía por decir lo menos el poco cuidado y una fragilidad o porosidad de los controles en procesos de adjudicación respecto de obras de gran envergadura nacional.

<u>Investigación inmediata:</u>

Al respecto se tiene que *"El exministro Raúl Pérez Reyes, bajo cuya gestión inició el proceso, afirmó que se trató de un procedimiento regular.* ***<u>Sin embargo, la adjudicación final se dio durante la gestión de César Sandoval, quien además ha presentado su propia denuncia sobre presuntas presiones internas</u>***.

El caso está ahora en manos del Ministerio Público, que deberá determinar si existió o no colusión, filtración indebida o direccionamiento del proceso. **Lo que sí es un hecho, es que la obra, por ahora, está en manos de empresas chinas.***"*[5].

---

[4] *"Fiscalía investiga licitación adjudicada a firma china en Tacna"; https://canaln.pe/actualidad/fiscalia-investiga-licitacion-adjudicada-firma-china-tacna-n485786*

[5] *"Carretera de S/600 millones queda en manos de empresa cuestionada"; https://www.americatv.com.pe/noticias/actualidad/carretera-s600-millones-queda-manos-empresa-cuestionada-n509509*

Al respecto, del proceso de adjudicación antes referido se tiene que la buena pro fue otorgada al CONSORCIO VIAL SAMA, conformado por la empresa China, China Gezhouba y la peruana Construcción y Conservación del Norte S.A.C., empresa esta última creada hace apenas dos años, siendo que hasta la fecha **no existe pronunciamiento oficial del actual titular del MTC, ni mucho menos el interés que este gravísimo hecho denunciado se aclare ante la ciudadanía;** más por el contrario continua dicho proceso de adjudicación, ya que la empresa china consorciada antes referida no tendría impedimento legal de hacerlo.

Siendo ello así, y estando a la denuncia ya hecha pública de estos presuntos actos y tramas de corrupción en que se habría adjudicado esta obra, **urge que el MTC, a través de su actual titular emita un pronunciamiento institucional respecto a esa millonaria adjudicación** - *obra pública valorizada en más de 600 millones de Soles* -; toda vez que la credibilidad institucional en este proceso ha sido seriamente cuestionado ante la opinión pública, y donde el Ministerio Público ya viene haciéndose cargo de las investigaciones sobre el contexto presuntamente irregular en que se adjudicó esta obra en el sur de nuestro país, la reconfiguración del Comité de Selección, los antecedentes y sanciones que tendía la empresa China consorciada, los altos funcionarios públicos del MTC que habrían participado en dicho proceso irregular, etc.

El proceso de adjudicación con graves cuestionamientos en su proceso de adjudicación amerita un esclarecimiento institucional por parte del MTC, no solo ante la ciudadanía, sino ante la representación nacional, de allí a que, ante la evidencia e indicios con entidad penal ya publicitados, amerita que el señor Sandoval Pozo en su calidad de responsable y titular del MTC, explique detalladamente ante el Pleno del Congreso de la República, a las preguntas formuladas en relación a esta preocupante problemática.

II.2.- De la crisis operativa aún no resuelta en el Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Al respecto se tiene que, el Nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, empezó a funcionar el 01 de junio del 2025; sin embargo, inició sus operaciones sin las coordinaciones logísticas necesarias, lo que se tradujo en demoras injustificadas por falta de abastecimiento de combustible, pérdida de tiempo para los pasajeros por falta de accesos culminados, e incumplimientos contractuales señalados por el propio Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transportes (en adelante el OSITRAN).

Así, en lo referente a la **falta de abastecimiento de combustible** en el nuevo aeropuerto Jorge Chávez, se tiene que luego del inicio de sus operaciones, resulta particularmente preocupante notar que con fecha 03 de junio del año en curso, el OSITRAN emitió un comunicado señalando:

> *"El inconveniente* ***no se ha presentado ni por falta de combustible, ni por deficiencias de infraestructura, ni por falta de equipos****. El problema se origina en razones operativas, pues luego de las observaciones formuladas por la DGAC del MTC -durante el Proceso de Obtención de la Certificación*

> *del Aeródromo- respecto a la ubicación de las carretas hidrantes, mediante Oficio N° 0121-2025-MTC/12.04 del 10 de febrero de 2025, LAP consideró que era viable atender el suministro de las naves con los 15 vehículos de recarga (sin utilizar las carretas).*
>
> *Ayer, ante la inminente deficiencia presentada en el proceso de recarga de combustible, LAP solicitó al MTC que se le autorice la ubicación permanente de las carretas hidrantes, presentando la correspondiente Evaluación de Seguridad Operacional, solicitud que fue también ayer aceptada por el MTC mediante Oficio N° 0734-2025-MTC/12.04."* (El énfasis es agregado).

De la lectura literal de dicho comunicado se desprende que el desabastecimiento de combustible se produjo por una falta de coordinación entre el MTC y el operador Lima Airport Partners (en adelante LAP), más aún si se tiene que el MTC pudo advertir con anterioridad que existían observaciones puntuales al respecto; no obstante ello, el MTC descuidó su deber de supervisión oportuna de la infraestructura, en su calidad de Concedente, siendo que esperó hasta la ocurrencia del desabastecimiento para recién proceder a autorizar la ubicación permanente de las carretas hidrantes.

De otro lado, en lo que respecta a las vías de acceso al aeropuerto internacional, es importante destacar que este no cuenta con una vía peatonal de acceso, siendo que su habilitación es de completa responsabilidad del MTC, a cargo del señor Sandoval Pozo, sin que a la fecha aún exista un pronunciamiento oficial y concreto del sector con respecto a la construcción y habilitación de la referida vía de acceso.

Aunado a ello, y frente al descontento generalizado de los usuarios de este servicio público internacional, sobre el hecho de rehusarse a habilitar la antigua infraestructura del aeropuerto internacional Jorge Chávez, el inidóneo titular del MTC, con fecha 04 de julio de 2025, esbozó sin ningún sustento técnico de respaldo que el "Terminal 1" podría ser utilizado de manera conjunta con el nuevo aeropuerto internacional, infraestructuras que estarían conectados mediante una monorriel o por una vía terrestre, al referir:

> *"(...) es una posibilidad.* ***El monorriel es una posibilidad****; también* ***la otra posibilidad es terrestre*** *vía túnel que conecta el terminal 2 que conecta con el terminal 1. Son posibilidades (...) Hemos escuchado voces de los usuarios."*[6] (El énfasis es agregado).

Sobre la afirmación ligera y sin ningún sustento técnico de Sandoval Pozo en representación del MTC, la Concesionaria LAP desmintió públicamente tal posibilidad, cuando con fecha 03 de julio de 2025, precisó en señalar que:

[6] Nota periodística publicada por Latina Noticias con fecha 4 de julio del 2025 y disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=ousNkDrh9i8





Siendo ello así, se tiene que el desempeño del actual titular del MTC pone en evidencia no solo su falta de capacidad y conocimiento mínimo para gestionar la correcta prestación del servicio público de transporte de pasajeros nacional e internacional, a través de nuestro principal aeropuerto internacional, sino que no duda en mentir e improvisar posturas que la Concesionaria LAP no solo descarta, sino que niega algún planteamiento al respecto por parte del MTC; actuar inidóneo y con falta mínima de conocimiento y capacidad técnica del sector, amerita que su titular dé respuesta ante la representación nacional, a las preguntas formuladas en relación a esta preocupante problemática de competencia exclusiva de esta cartera.

II.3.- De la manifiesta conducta obstruccionista - *acoso político sistemático* – respecto a la expansión del servicio de transporte en ferrocarril en la ciudad de Lima

Sobre este extremo se tiene que la MML, gestionó la donación de parte de la red de trenes de cercanías del Estado de California, de noventa (90) vagones y diecinueve (19) locomotoras. Esto con la finalidad de poner a disposición de los habitantes de nuestra capital un servicio de transporte urbano masivo, mediante un tren de cercanías que, inicialmente, conectaría Lima y Chosica, para en una segunda etapa poner a funcionar l ruta Chosica - Lima - Callao.

Resulta que, desde que la MML anunció la llegada a nuestra ciudad capital del material ferroviario rodante procedente del Estado de California (Estados Unidos), el actual titular del MTC ha mostrado una actitud por decir lo menos desidiosa, obstruccionista y de acoso político sistemático, con el único objetivo de dificultar y sabotear la puesta en funcionamiento de este servicio masivo de transporte de pasajeros. Al respecto, en sus

declaraciones del 22 de julio del 2025, al culminar la Mesa Técnica del Tren Lima – Chosica, Sandoval Pozo señaló:

> *"(...) La Municipalidad de Lima ha hecho su propuesta, y lo acabo de mencionar, es una propuesta que le corresponde a la ATU y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones.* ***Es una propuesta donde ellos desearían, y eso puede quedar en deseo****. Pero igual está en la mesa. Ellos han propuesto que a través de una operadora y bueno directamente.* ***Cosa que hay mucha limitación legal para poder decir que el MTC puede delegar ese tipo de funciones****. No la descartamos. De repente traen los argumentos legales el día jueves. Lo seguiremos discutiendo.*
>
> *La propuesta que ha hecho el MTC son dos propuestas legales, viables y de competencia. Una, que con una línea de tiempo que corresponde hacerlo de manera responsable, es hacerlo por una sola vía. Y la segunda es hacer la doble vía, también con la línea de tiempo que corresponde****. ¿Por qué la línea del tiempo es muy importante? Porque hay que cumplir con todos los requisitos técnicos. (...) Nadie puede decir que no hay cruces, que no haya paraderos, que no haya estaciones, y vayamos de un punto a otro sin haber homologado****. (...)"*[7]

Asimismo, y en la misma línea obstruccionista y de sabotaje del titular del MTC, con fecha 24 de julio del 2025, el Viceministro de Transportes del MTC, al culminar la segunda mesa de trabajo sobre el Tren Lima – Chosica, refirió **que la propuesta inicial del MTC plantea que el tren comience a operar en aproximadamente (39) meses**[8], para que, en sus declaraciones públicas del 28 de julio del 2025, el propio titular del MTC señalar:

> *"El señor Rafael López anuncia que va a hacer una marcha blanca, ¿no? y yo me encontraba en Cusco y digo: qué marcha blanca si no hay doble vía, no hay paraderos, no hay estaciones, no hay señalización, no hay cruces. Entonces, la marcha blanca es cuando una obra está concluida y previa a su funcionamiento uno ve si hay errores para corregir o algunos defectos. Entonces, si no hay obra hagamos esto primero (...)"*[9].

Contrario a la postura obstruccionista del MTC y sus funcionarios antes descrita, se tiene que con fecha 07 de agosto del 2025, en declaraciones para Canal N, la presidenta del OSITRAN, Verónica Zambrano Copello, al ser consultada referente al tiempo en que podría implementarse el inicio de operaciones del Tren Lima – Chosica y su implementación en operación con una sola vía, precisó en señalar ***"es que justamente eso es parte de la Mesa Técnica, pero yo creería de un año y de repente un poquito más"***[10]. (El énfasis es agregado).

En ese contexto se tiene que la postura del actual titular del MTC Sandoval Pozo, así como de sus funcionarios dependientes, solo evidencia un tono político de poder, obstrucción, con

---

[7] Conferencia de Prensa del Ministro de Transportes y Comunicaciones realizada el 22 de julio del 2025. Disponible en: https://www.youtube.com/watch?v=xGeizyjfa2s

[8] Nota de Prensa del MTC de fecha 24 de julio del 2025. Disponible en: https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1214381-mtc-y-grupo-de-trabajo-concluyen-que-el-proyecto-del-tren-de-pasajeros-lima-chosica-seguira-adelante

[9] Entrevista de fecha 28 de julio del 2025, realizada en Canal N, al Ministro de Transportes y Comunicaciones. Disponible en: https://canaln.pe/actualidad/conflicto-mtc-y-municipalidad-lima-tren-donado-n485632

[10] Entrevista de fecha 7 de agosto del del 2025, realizada en Canal N, a la Presidenta de OSITRAN. Disponible en la red oficial del medio de comunicación: https://canaln.pe/video/cuentas-claras/veronica-zambrano-muy-importante-presencia-mml-mesa-tecnica-n6483

desidia y desinterés total de querer coordinar y cooperar en este enorme esfuerzo que viene realizando la MML en beneficio directo de la ciudadanía.

En la línea propositiva de la MML ante el poder ejecutivo referente a la puesta en marcha de este tren de cercanías, con fecha 05 de agosto del mes en curso y, con el ánimo de facilitar y viabilizar dicho servicio masivo de transporte de pasajeros, comunicó en una conferencia de prensa que ponía a disposición y consideración de la Presidencia del Consejo de Ministros, un Proyecto de Decreto de Urgencia a fin de que dicho colegiado, de ser el caso, pueda aprobar dicha norma con la finalidad de darle la viabilidad legal y técnica necesaria al referido proyecto metropolitano. Esto en la medida que nuestra Constitución faculta al Presidente de la República a dictar medidas de urgencia frente a situaciones excepcionales, así como a actuar de manera prioritaria en la promoción de los servicios públicos y de infraestructura.

Que, en la conferencia de prensa antes referida también participó el Defensor del Pueblo, Josué Gutiérrez Cóndor, quien precisó en señalar: *"(...) El señor César Sandoval como el señor premier me han autorizado, si se quiere, que pueda traer su voz indicando que se allanan al camino de un diálogo alturado y de una relación fluida para poner en marcha en el más breve plazo el encauzamiento de este tren que, en primer lugar, será de Lima a Chosica"*. Postura que desde luego suma esfuerzos positivos para lograr dicha operatividad y puesta en marcha del antes referido proyecto.

Nuevamente, y en respuesta a las declaraciones antes efectuadas, se tiene que el señor Sandoval Pozo, en su calidad de titular del MTC, en declaraciones del 7 de agosto próximo pasado, volvió a mencionar, cuando se le consultó expresamente sobre el cambio de postura en relación a la puesta en operación que sería en (39) meses, lo siguiente:

> *"(...) No, no. Es que **no se puede cambiar de postura cuando se trata de ser responsable, actuar con tecnicismo y dentro del marco legal**. Eso no se cambia. Nosotros, y empezando por la presidenta, no salimos ni un milímetro de la Constitución ni de las leyes."*[11]

En esa medida se tiene que, aun cuando es de público conocimiento que el **Concesionario Ferrovías Central Andina S. A.**, del Ferrocarril del Centro presentara una propuesta técnica el 18 de abril del 2025 para establecer plazos cortos y ágiles para poner en operación el Tren Lima – Chosica; asimismo, aun cuando la titular del organismo regulador OSITRAN mencionó que la puesta en operación puede demorar un año y algo más; y aun cuando el Colegio de Ingenieros de Lima ha respaldado públicamente la puesta en operación del referido servicio público masivo de pasajeros; habiendo ofrecido por lo demás contribuir al debate técnico; contrario a todo ello, el titular del MTC, Cesar Sandoval Pozo, insiste en su postura y consigna política de obstaculización el inicio de operaciones del Tren Lima – Chosica.

[11] Entrevista de fecha 7 de agosto del 2025, realizada en Radio Programas del Perú RPP, al Ministro de Transportes y Comunicaciones. Disponible en: https://www.infobae.com/peru/2025/08/07/mtc-desmiente-al-defensor-del-pueblo-y-niega-cambio-de-postura-del-gobierno-para-acelerar-ejecucion-del-tren-lima-chosica/

Siendo ello así, y dada la postura obstruccionista y la falta de capacidad técnica del actual titular del MTC, quien irresponsablemente no solo adelanta y pretende fijar una *"postura oficial"* del Poder Ejecutivo, esbozando plazos arbitrarios y dilatorios como de (39) meses para el inicio de operaciones de este importantísimo servicio público, sin que exista un mínimo sustento técnico de respaldo, proceder que amerita su asistencia al Pleno del Congreso para responder sobre este asunto de gran interés público; tanto más si lo que se viene obstruyendo o paralizando son obras de impacto directo en la mejora de la vida de nuestros conciudadanos.

II.4.- Del inicio irregular de un procedimiento administrativo sancionador en contra de la MML

Siguiendo el patrón de amedrentamiento político de parte del titular del MTC en contra de la MML, se tiene el haberle iniciado un Procedimiento Administrativo Sancionador, por haber ejecutado labores propias de su facultad – obligación, como es la recuperación del espacio público de la Vía Expresa Sur[12].

Así, la MML, mediante Ordenanza N° 2660, de fecha 17 de octubre de 2024, declaró en emergencia y de interés metropolitano la obra de ampliación de la Vía Expresa Sur; siendo que oportunamente se solicitó ante la dirección técnica ambiental del MTC[13], la expedición de la certificación ambiental de la actividad de recuperación antes referido, para lo cual adjuntó la documentación técnica relevante, sin que a la fecha dicha dirección o sus unidades orgánicas dependientes se hayan pronunciado al respecto; precisando en señalar que la falta de la certificación ambiental antes referida no significa que la MML en la recuperación del espacio público antes referido, no se haya conducido y desarrollado sus actividades con estricto respeto y cumplimiento a la normatividad de gestión ambiental.

En tal sentido, el MTC lejos de atender a lo solicitado por la MML con la expedición de la certificación ambiental requerida, dentro de un contexto de insensatez, desidia y "acoso político sistemático" direccionado por su titular Sandoval Pozo, optó por activar un procedimiento administrativo sancionador antitécnico en contra de la MML, pretendiendo sancionar con una multa millonaria que asciende a más de 160 millones de Soles por la presunta falta de certificación ambiental en la recuperación del espacio público de la Vía Expresa Sur; cuando sabido es que, no se puede exigir certificación ambiental a la recuperación de espacios públicos como el antes referido; tanto más si dicha actividad es una facultad – obligación inherente de la MML en beneficio de la ciudadanía capitalina.

Por tanto, una vez más, se advierte desde el MTC una postura de socavamiento y amedrentamiento político y no técnico, al denodado y sostenido esfuerzo que viene realizando la comuna capitalina en beneficio de la ciudadanía; siendo que el MTC en su

[12] "*Ampliación del servicio de movilidad urbana en la Prolongación Vía Expresa Paseo de la República, tramo Av. República de Panamá - Panamericana Sur, en los distritos de Barranco, Santiago de Surco y San Juan de Miraflores de la provincia de Lima del departamento de Lima*".

[13] Dirección Gen eral de Asuntos Ambientales, dirección técnica que ejerce la autoridad ambiental en el sector transportes.

calidad de ente rector sobre esta materia, lejos de coordinar y viabilizar mejoras urgentes y viables que se está pretendiendo implementar frente a la grave crisis de congestión vehicular que afronta la ciudad capital, abdicando a su rol de ente rector, se avoca a pretender amedrentar y hostigar políticamente esfuerzos concretos que viene realizando la MML en beneficio de la colectividad.

Siendo ello así, y estando al uso abusivo y oportunista del poder político que le fue conferido al actual titular del MTC, se advierte que dicho proceder irresponsable genera un perjuicio directo al bienestar de la colectividad, que amerita su asistencia al Pleno del Congreso para responder sobre este asunto de gran interés público, siendo que por un tema de consignas o cuotas políticas no se puede pretender obstruir o paralizar obras de impacto directo en la mejora de la vida de las personas.

II.5.- De los graves problemas de transitabilidad en el Kilómetro 75 de la Panamericana Norte, distrito de Chancay, al encontrarse totalmente congestionada desde el mes de febrero del presente año

Del colapso del Puente Chancay

De fuente abierta y como es de conocimiento público se tiene que: *"Dos personas fallecieron y al menos 38 resultaron heridas tras el colapso del puente de Chancay, cerca al kilómetro 75 de la Panamericana Norte. Un bus interprovincial y un automóvil particular, que cruzaban la estructura en ese momento, cayeron al río desde una altura considerable (14 de febrero de 2025).*

La primera intervención en el lugar del accidente estuvo a cargo de los profesionales del Servicio de Atención Móvil de Urgencia (SAMU) de Huacho, quienes proporcionaron atención prehospitalaria a los heridos y los trasladaron a los hospitales. Además, llegaron ocho ambulancias SAMU de la región Lima y dos de Lima Metropolitana[14]".

Del mantenimiento de la vía

Sobre el colapso del puente Chancay, días después del siniestro, El titular del MTC de ese entonces – Raúl Pérez Reyes -, precisó en señalar que se demolerá el puente y será reemplazado por uno modular; indicando que se tendrá que determinar con una pericia técnica si el mantenimiento por parte de la Concesionaria se hizo de forma correcta. También indicó que se observa daños a la estructura relacionadas al cauce del río, por lo que deberá de determinarse si las causas fueron por efectos de la naturaleza o por malos trabajos en el mantenimiento de dicho puente.

[14] "Tragedia en Chancay: todo lo que se sabe del bus que cayó al río tras derrumbe de puente, con dos muertos y más de 38 heridos"; https://www.infobae.com/peru/2025/02/14/bus-cae-al-rio-luego-de-colapso-del-puente-de-chancay-accidente-deja-dos-muertos-y-38-heridos/

Dicho colapso generó gran incertidumbre, inseguridad y demora en el tránsito en el norte de nuestro país, sin que, a la fecha, de parte del MTC se conozca un plan de contingencia, ni mucho menos una propuesta de solución inmediata y concreta de remediación, generando gran percepción de inactividad, falta de reacción para sanear este siniestro, más aún, en una vía de tan alto tránsito de mercancías y pasajeros en la zona norte de nuestro país.

De las pérdidas económicas:

Sobre este tema, se tiene que La Cámara Internacional de Transporte, declaró a El Comercio que más de 4.500 vehículos que viajaban diariamente por el puente de Chancay desde la ciudad de Lima al Norte, o con destino del norte a la ciudad capital han sido afectados por la destrucción de su estructura" [15].

"¿Qué otros puentes colapsaron en los últimos años?[16]:

Respecto al problema crónico de derrumbes o colapsos de puentes en nuestro país, se tiene que en el año 2024, el 29 de enero del 2024 tras la crecida del río Occoyo, departamento del Cusco; en el año 2023 el 12 de enero del 2023, el colapso del puente Yanango sobre el río Satipo en la región Junín; en el año 2021, el 21 de enero del 2021, colapsó el puente Paraya, que une los distritos de Santiago y Ocucaje, en el departamento de Ica; siendo que en este último caso tras el colapso del Puente Paraya se dejó a más de 300 familias peruanas totalmente incomunicadas.

Sobre la falta de acciones concretas en la remediación y puesta en funcionamiento de los puentes colapsados antes descritos, pone en evidencia una vez la total falta de idoneidad y capacidad del señor Sandoval Pozo al frente de la cartera del MTC, pues a la fecha, no se tiene conocimiento de los planes concretos que conlleven a la remediación y puesta en funcionamiento y operatividad de los siniestros antes referidos.

Respecto a las acciones de mejoramiento y construcción de la vía de evitamiento para el tránsito vehicular dentro y fuera del distrito de Chancay[17]

Las acciones de solución de los sectores involucrados determinaron la implementación de dos puentes temporales que demoró más de cinco (5) meses en ser instalados, la misma que especifica su temporalidad de este, por tanto, la ejecución de una vía permanente y no provisional para el transito es urgente y prioritario.

---

[15] "El derrumbe en Chancay que expone el problema crónico de los puentes en el Perú"; https://elcomercio.pe/peru/mas-de-4-mil-vehiculos-afectados-por-colapso-de-puente-chancay-la-millonaria-cifra-que-pierden-por-dia-debido-al-accidente-chancay-puente-chancay-ministerio-de-transportes-y-comunicaciones-norvial-noticias-noticia/#:~:text=2023%20*%20El%20alcalde%20provincial%20de%20Satipo%2C,colapsa%20y%20deja%20a%20300%20familias%20incomunicadas.

[16] Idem, 2

[17] *Dirección de Urbanismo y Desarrollo Urbano - Ministerio de Vivienda, INFORME CONJUNTO N° 001-2024-GDP- EJVF-MCHV-CCM-JFVM-WJMS. https://drive.google.com/file/d/1h6IdAn4Un_ul2EnLrzri0eSSCrQXz6iy/view?usp=sharing*

MTC Y MVCS presentan alternativas del trazo de vía de evitamiento de chancay:

Existe de acuerdo al informe conjunto N° 001-2024-GDP-EJVF-MCHV-CCM-JFVM-WJMS[18], que concluye en sus considerandos lo siguiente:

Firmado digitalmente por: HERRERA MEDINA Noelia Rossvith FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/08/2025 23:18:52-0500

"(...) Como parte de estos proyectos, se indicó que el proyecto de la Vía Evitamiento de Chancay, se encuentra en desarrollo y que aún no se encuentra definido el trazo, y este será producto de una evaluación costo beneficio de las alternativas planteadas por parte del MTC y MVCS. En ese sentido, de acuerdo a los informes respectivos, se tomará una decisión a nivel viceministerial (...)"

La falta de acciones concretas y oportunas, así como la inexistencia de decisiones de gestión por parte del actual titular del MTC, viene generando consecuencias gravísimas a la ciudadanía, en este caso falta de seguridad vial, estancamiento en el desarrollo económico del turismo, limitaciones a la transitabilidad y seguridad, así como del incremento de los costos logísticos, lo que amerita su asistencia al Pleno del Congreso para responder sobre este asunto de gran interés público.

Por las consideraciones expuestas,

El Congreso de la República,

ACUERDA:

INTERPELAR al **MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, CÉSAR CARLOS SANDOVAL POZO**, a fin de que concurra al Pleno del Congreso de la República para que responda el pliego interpelatorio sobre su idoneidad profesional y capacidad técnica al frente del MTC para conducir de manera eficiente la provisión de servicios públicos vinculados a la infraestructura de transporte en puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles.

Firmado digitalmente por: BAZAN NARRO Sigrid Tesoro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/09/2025 09:24:58-0500

Firmado digitalmente por: MALAGA TRILLO George Edward FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 18/08/2025 10:53:32-0500

Firmado digitalmente por: ZEBALLOS APONTE Jorge Arturo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/08/2025 19:53:47-0500

Lima, 14 de agosto de 2025

Firmado digitalmente por: CUTIPA CCAMA Victor Raul FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/08/2025 17:28:10-0500

Firmado digitalmente por: BAZAN CALDERON Diego Alonso Fernando FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/08/2025 17:13:54-0500

Firmado digitalmente por: TRIGOZO REÁTEGUI Cheryl FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/08/2025 20:00:46-0500

Firmado digitalmente por: MEDINA MINAYA Esdras Ricardo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/08/2025 23:02:55-0500

[18] *Dirección de Urbanismo y Desarrollo Urbano - Ministerio de Vivienda, INFORME CONJUNTO N° 001-2024-GDP-EJVF-MCHV-CCM-JFVM-WJMS;* https://drive.google.com/file/d/1h6IdAn4Un_ul2EnLrzri0eSSCrQXz6iy/view?usp=sharing

Firmado digitalmente por: CHIRINOS VENEGAS Patricia Rosa FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/08/2025 18:40:56-0500

Firmado digitalmente por: YARROW LUMBRERAS Norma Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/08/2025 17:08:42-0500

Firmado digitalmente por: YARROW LUMBRERAS Norma Martina FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/08/2025 17:08:17-0500

PLIEGO INTERPELATORIO QUE DEBERÁ RESPONDER EL MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, SEÑOR CÉSAR CARLOS SANDOVAL POZO

a) Para que explique usted con relación al proceso de licitación pública N° 0003-2024-MTC/20, para el mejoramiento de la vía de boca del río en el Departamento de Tacna a favor del consorcio conformado por la empresa Constructora China Gezhouba Group.

1. ¿Por qué a pesar de la filtración irregular de información confidencial del Comité Evaluador respecto de las propuestas económicas de los postores, lo que fue confirmado por la propia Asesoría Jurídica del MTC, en lugar de suspender dicha convocatoria por las irregularidades advertidas, el MTC optó por reconformar el Comité de Selección, justo días antes de adjudicar la buena pro al Consorcio Vial Sama convalidando dichas irregularidades?
2. ¿Qué acciones concretas tomó su sector respecto a las graves denuncias y cuestionamientos efectuados a la continuidad de dicha adjudicación, una obra valorizada en 600 millones de Soles?
3. ¿Qué medidas ha adoptado luego de conocer las irregularidades en torno al proceso de licitación señalado para lo repetir el modus operandi de conocido caso "el club de las constructoras" cuyo modus operandi se estaría repitiendo en los procesos de licitación y concursos públicos sobre obras millonarias a cargo de su cartera?
4. Ud. en su condición de Ministro y su deber de cautelar los recursos del Estado, luego de conocer éstos hechos irregulares dispuso a través del Área legal y/o de la Procuraduría Pública de su sector realizar las denuncias penales correspondientes?
5. ¿Cómo explica ud. que funcionarios bajo su dirección hayan beneficiado irregularmente a un consorcio conformado por la empresa Constructora China Gezhouba Group, cuando era público que ésta tiene antecedentes de realizar "prácticas corruptas" en procesos de licitaciones públicas conforme así también lo advirtió desde febrero de 2024 el Jefe de Provías -que pertenece al MTC- al Ministro de Economía y Finanzas?
6. Luego de las irregularidades advertidas en el proceso de licitación señalado, ha procedido ud. ha reestructurar Provías Nacional retirando la confianza a los principales funcionarios involucrados en dicho proceso de licitación?. De ser así indicar los nombres y cargos de dichos exfuncionarios.
7. Tiene conocimiento que la oficina de asesoría jurídica de Provías Nacional, que estuvo a cargo durante el proceso de licitación pública N° 0003-2024-MTC/20, de la Sra. Natali Alejandra Moreno Arévalo, **no emitió** ningún informe jurídico favorable para dicho proceso de licitación, contradiciendo con ello lo afirmado

por el actual Director Ejecutivo de Provías Nacional, José Enrique Palomino Reyna, quien actualmente goza de su confianza en el cargo que ocupa?

8. Solicitaron el control concurrente de la Contraloría General de la República para este millonario proceso de licitación pública, para así dotarlo de transparencia y evitar cuestionamientos e irregularidades protegiendo como se debe el patrimonio del estado a cargo de su cartera?

b) Para que explique usted con relación a las irregularidades en torno a la inauguración y autorización para la puesta en funcionamiento del nuevo aeropuerto internacional Jorge Chávez a cargo de concesionaria Lima Airport Partners - LAP

9. En declaraciones públicas, realizadas tanto a través de su cuenta oficial en X como en entrevistas a diversos medios de comunicación, usted afirmó de manera categórica que se estaba evaluando y estudiando la posibilidad de conectar el antiguo espacio del aeropuerto Jorge Chávez con la nueva infraestructura inaugurada en junio del presente año; sin embargo, de inmediato, el Concesionario Lima Airport Partners (LAP) emitió un comunicado donde lo desmintió. En ese sentido:

- **a) Que informes legales ha tenido ud. a la vista para hacer ese tipo de declaraciones sobre la posibilidad legal y técnica de utilizar la antigua estructura del aeropuerto Jorge Chávez?**
- **b) Cuál es el estado actual de las negociaciones con el concesionario del aeropuerto Jorge Chávez para utilizar la antigua infraestructura denominada por usted como "Terminal 1"?**
- **c) ¿En qué año se espera que se produzca la conexión con el nuevo "Terminal 2" sea por un túnel o sea por la monorriel - alternativas a las que usted mismo hizo referencia?**

10. En los días siguientes a la inauguración y puesta en operación del nuevo aeropuerto Jorge Chávez ocurrieron lamentables eventos de desabastecimiento de combustible. El OSITRAN expresó en un comunicado que el desabastecimiento se produjo no por falta de combustible, ni por deficiencias de infraestructura, ni por falta de equipos, sino, por razones operativas que involucran observaciones formuladas por el MTC y la falta de autorización a la ubicación permanente de las carretas hidrantes solicitadas por la concesionaria al MTC. En ese sentido:

- **a) ¿Por qué autorizaron la operatividad del nuevo aeropuerto, a sabiendas de la deficiencia señalada?.**
- **b) ¿Qué responsabilidad asume su sector por no haber coordinado con la concesionaria LAP -previamente al funcionamiento del Nuevo Aeropuerto-, a fin de solucionar la deficiencia advertida y asegurar así la provisión de combustible que garantice el óptimo funcionamiento de los**

servicios aeroportuarios a los millones de usuarios que se vieron gravemente perjudicados por su negligencia y falta de atención oportuna?

c) **¿Por qué el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no verificó con la antelación debida que se hayan otorgado todos los permisos y autorizaciones necesarios para la entrada en operación del nuevo aeropuerto a fin de evitar perjuicios irreparables a millones de usuarios así como descrédito internacional de nuestro país ante el mundo?**

11. Una de las principales críticas a la entrada en operación del nuevo Aeropuerto Jorge Chávez es la falta de un acceso peatonal; sin embargo, se advierte que la construcción de dicha infraestructura, al estar en los exteriores del aeropuerto, es competencia y responsabilidad del sector a su cargo. En ese sentido:

a) **¿Cuál es el estado situacional del proyecto de inversión pública asociado a la construcción del acceso peatonal al aeropuerto Jorge Chávez?**
b) ¿Precise ud., para cuando se tiene previsto la inauguración y puesta en funcionamiento de dicha infraestructura que asegure un servicio de calidad para los millones de usuarios nacionales e internacionales?

12. Para que precise cuáles son las responsabilidades del MTC, de Ositran y de la consecionaria LAP por todas las irregularidades y /o deficiencias advertidas públicamente por los usuarios y los diferentes medios de comunicación vinculados a los retratos excesivos y reiterados de los vuelos advertidos hasta el día de hoy, escasez de mangas de ingreso y salida de pasajeros, inundaciones producto de filtraciones de agua en las instalaciones del aeropuerto, falta de culminación de la obra, entre otras?

c) Para que explique usted con relación a la falta de coordinación para la puesta en funcionamiento del Tren de pasajeros Lima – Chosica, señale ud.:

13. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, bajo el liderazgo de Raúl Pérez Peyes Espejo, coordinó desde su sector la aprobación del Decreto de Urgencia Nº 009-2024, Decreto de Urgencia que aprueba medidas extraordinarias en materia económica y financiera para dinamizar e impulsar la ejecución de Proyectos de Inversión en Transportes, con la finalidad dinamizar la ejecución del aeropuerto Jorge Chávez y la Línea 2 del Metro de Lima. Siguiendo este antecedente, y de manera análoga, la Municipalidad Metropolitana de Lima ha puesto a su disposición un Proyecto de Decreto de Urgencia para facilitar la puesta en operación del Tren Lima – Chosica. En ese sentido:

a) **¿Desde su sector están coordinando la aprobación de un Decreto de Urgencia para reducir y facilitar la puesta en operación del tren de cercanías Lima – Chosica tal como se hizo para la dinamización de la Línea 2 y del aeropuerto Jorge Chávez?**
b) **¿Para cuando se estaría materializando la publicación de este instrumento normativo?**
c) **¿Porque ud. no demuestra su capacidad de gestión como titular del MTC para viabilizar la puesta en marcha de un servicio de transporte masivo que a todas luces va a beneficiar a millones de conciudadanos peruanos?**
d) **¿Su despacho ha tenido coordinaciones con el Defensor del Pueblo, Josué Gutiérrez Condor, quien públicamente en la conferencia de prensa de fecha 05 de agosto del año en curso realizado en las instalaciones de la Municipalidad de Lima Metropolitana, se comprometió a interceder ante usted para viabilizar la puesta en marcha del Tren de pasajeros Lima – Chosica?**

14. Luego de la realización de reuniones técnicas sobre el Tren Lima – Chosica, la Presidente de OSITRAN, Verónica Zambrano, declaró públicamente que este podría entrar en operaciones en un lapso de un año aproximadamente. No obstante, en declaraciones para Radio Programas del Perú (RPP), del 7 de agosto del 2025, usted, en su condición de Ministro de Transportes y Comunicaciones reiteró su posición con respecto a que se necesitarían 39 meses para la entrada en operación del Tren Lima – Chosica. En ese sentido:

a) **¿Señale usted, cuáles son los informes técnicos y legales, así como los autores de dichos informes que sustentan la aseveración pública que usted ha realizado en su calidad de titular del MTC y que claramente entra en contradicción con lo aseverado por la presidenta del OSITRAN?**

15. La República Federativa de Brasil y la República Popular China en julio del presente año suscribieron un acuerdo para materializar el Proyecto del Corredor Ferroviario Bioceánico; según se mencionó de manera explícita la idea oficial de los Gobiernos en mención es conectar el puerto brasileño de Ilheus con el puerto peruano de Chancay. En ese sentido:

a) **¿Cuál es la posición oficial del Gobierno peruano con respecto a la construcción del referido proyecto ferroviario?**
b) **¿El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha realizado alguna acción de planificación con respecto al trazo que optimizaría los beneficios de la construcción de dicha infraestructura para el Perú?**
c) **¿Si usted estima que el Tren Lima – Chosica entraría en funcionamiento en 39 meses, en cuanto tiempo estima usted**

que el Perú, desde su sector, aprobaría los permisos necesarios para que entre en funcionamiento el Corredor Ferroviario Bioceánico?

16. Señale ud. **¿**por qué razones su cartera no atendió la solicitud de aprobación del Reglamento de Adecuación Ambiental para las Actividades y/o Proyectos en curso, solicitado por la Municipalidad Metropolitana de Lima.

17. ¿Por qué el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no realizó fiscalización oportuna con apoyo de la Policía Nacional del Perú a las invasiones irregulares de las áreas públicas ubicadas dentro del trazo para la ejecución de la obra Vía Expresa Sur que beneficiará a millones de usuarios?

d) Para que explique usted con relación a la caída del puente Chancay que dejó tres muertos y cerca de 40 personas con lesiones graves. En ese sentido, señale ud.:

18. Actualmente, señalar si el funcionamiento y administración de dicho del puente de Chancay, ahora colapsado, se encuentra concesionado. De ser así, indique a favor de quien se encuentra dicha concesión, desde cuando, cual es el monto dinerario que se paga mensual y/o anual a dicha concesión y cuáles son las obligaciones que dicho contrato de concesión establece al concesionario para el funcionamiento óptimo de dicho puente?

19. Para cuándo está programada la inauguración del puente reconstruido? Quién asumirá el costo de la construcción de dicha infraestructura y a cuanto ascenderá el costo de dicha obra?

20. Cuáles son las acciones realizadas o dispuestas por el MTC para sancionar a los responsables de no haber advertido oportunamente de las deficiencias y/o falta de matenimiento y/o peligro inminente de colapso de dicho puente donde perdieron la vida tres ciudadanos peruanos y resultaron con heridas graves cerca de 40 personas?

21. Quién ha asumido responsabilidad pecuaniaria por la muerte de los tres ciudadanos peruanos como consecuencia de la caída del puente?

22. Cuál es la responsabilidad pecuniaria y penal de la concesionaria en el colapso del puente de Chancay ocurrido el 14 de febrero de 2025 así como en la muerte de los tres ciudadanos peruanos y lesiones graves de más de 40 personas ocurrido por la caída del puente, ello, estando a que la consecionaria era la responsable del mantenimiento y funcionamiento óptimo de dicho puente?

23. ¿Cual es el diagnóstico de los puentes actuales en todo el territorio nacional y cuáles son los planes de prevención y mantenimiento de los mismos?

e) Sobre la idoneidad, capacidad técnica y experiencia del titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones

24. Cuando usted aceptó la designación en el cargo de Ministro de Transportes y Comunicaciones, el partido político al cual ud. se encuentra afiliado desde el 12 de febrero de 2008, emitió un comunicado en el que informó a la opinión púbica que usted sería sometido al Comité de Disciplina por haber aceptado dicho cargo. En ese sentido:

a) **¿A la fecha, ud. ha sido sancionado por su partido político?**
b) Cuál es su relación con los actuales dirigentes de dicho partido político?

25. Detalle ud. a forma y circunstancias en que fue nombrado como Ministro de Transportes y Comunicaciones, precisando quién le recomendó y/o propuso a la PResidenta de la República para ser nombrado en dicho cargo?

26. Precise cual era su experiencia y conocimiento antes de asumir como Ministro de estado, sobre servicios y obras de transporte, ejecución de proyectos de inversión y/o administración de infraestructura de carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles y similares.

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: SANCHEZ PALOMINO Roberto Helbert FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/08/2025 17:05:05-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PALACIOS HUAMAN Margot FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/08/2025 17:56:02-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: MUÑANTE BARRIOS Alejandro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 15/08/2025 08:51:17-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: JAUREGUI MARTINEZ DE AGUAYO Maria De Los Milagros Jackeline FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/08/2025 18:27:00-0500

CONGRESO de la REPÚBLICA
Firmado digitalmente por: QUISPE MAMANI Wilson Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 21/08/2025 18:17:58-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CUETO ASERVI Jose Ernesto FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 20/08/2025 09:35:57-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: CICCIA VASQUEZ Miguel Angel FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 14/08/2025 20:57:31-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: ZEBALLOS MADARIAGA Carlos Javier FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/09/2025 11:56:15-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: LUQUE IBARRA Ruth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/09/2025 08:29:09-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: PAREDES PIQUE Susel Ana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/09/2025 10:44:25-0500

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: REYMUNDO MERCADO Edgard Cornelio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/09/2025 12:16:35-0500