MOCIÓN DE INTERPELACIÓN CONTRA LA SEÑORA MINISTRA DE ECONOMÍA Y FINANZAS DENISSE AZUCENA MIRALLES MIRALLES

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 concurran 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° 234-2025-PCM, del 14 de octubre del 2025, se nombró como Ministra de Estado en el Despacho de Economía y Finanzas a la señora Denisse Azucena Miralles Miralles.

Respecto al proyecto de inversión Nueva Carretera Central

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, en virtud del cual, en mayo de 2021, el gobierno del presidente Francisco Sagasti firmó el contrato Gobierno a Gobierno (G2G), estableciéndose que la Oficina de Gestión de Proyectos (PMO Vías), liderada por la empresa francesa EGIS, sería la encargada de supervisar el diseño y ejecución de esta megaobra.

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, 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 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)"[1] 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.

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

[1] Diario Correo Lima del 9 de febrero de 2026 Pag. 10

Firmado digitalmente por: PARIONA SINCHE Alfredo FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2026 11:32:47-0500

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:

Firmado digitalmente por: CALLE LOBATON Digna FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2026 10:36:14-0500

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

ACUERDA: INTERPELAR a la ministra de Economía y Finanzas, señora Denisse Azucena Miralles Miralles.

Firmado digitalmente por: PAREDES PIQUE Susel Ana Maria FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/02/2026 11:46:25-0500

Firmado digitalmente por: REYMUNDO MERCADO Edgard Cornelio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/02/2026 16:14:01-0500

Firmado digitalmente por: SANCHEZ PALOMINO Roberto Helbert FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 15:58:24-0500

Firmado digitalmente por: CUTIPA CCAMA Victor Raul FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/02/2026 12:23:06-0500

Firmado digitalmente por: BAZAN NARRO Sigrid Tesoro FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/02/2026 16:29:01-0500

Firmado digitalmente por: ROBLES ARAUJO Silvana Emperatriz FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 10:17:51-0500

Firmado digitalmente por: QUITO SARMIENTO Bernardo Jaime FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 12:21:15-0500

Firmado digitalmente por: LUQUE IBARRA Ruth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 11/02/2026 16:47:12-0500

Firmado digitalmente por: BURGOS OLIVEROS Juan Bartolome FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 16:52:24-0500

Firmado digitalmente por: ECHEVERRIA RODRIGUEZ Hamlet FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 15:29:29-0500

Firmado digitalmente por: ZEBALLOS MADARIAGA Carlos Javier FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 12/02/2026 16:36:02-0500

Firmado digitalmente por: PICON QUEDO Luis Raul FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2026 09:35:04-0500

Firmado digitalmente por: DAVILA ATANACIO Pasion Neomias FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 10:05:15-0500

Firmado digitalmente por: JUAREZ CALLE Heidy Lisbeth FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2026 09:21:04-0500

Firmado digitalmente por: JIMENEZ HEREDIA David Julio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 15:43:09-0500

Firmado digitalmente por: ACUÑA PERALTA Segundo Hector FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 16:34:43-0500

Firmado digitalmente por: FLORES RAMIREZ Alex Randu FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 12:10:16-0500

Firmado digitalmente por: LUNA GALVEZ Jose Leon FAU 20161749126 hard
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2026 08:58:22-0500

Firmado digitalmente por: CERRON ROJAS Waldemar Jose FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 17:48:01-0500

Firmado digitalmente por: CRUZ MAMANI Flavio FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 13/02/2026 18:35:43-0500

Firmado digitalmente por: QUISPE MAMANI Wilson Rusbel FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2026 11:48:54-0500

PLIEGO INTERPELATORIO CONTRA LA MINISTRA DE ESTADO DEL DESPACHO DE ECONOMÍA Y FINANZAS DENISSE AZUCENA MIRALLES MIRALLES

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 la titular del Ministerio de Economía y Finanzas respecto a la problemática de y la Nueva Carretera Central, viaducto Santa Rosa y puente Santa Rosa, se procede a formular el presente Pliego Interpelatorio:

- *Señora Miralles, 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 Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), indicándose que este megaproyecto como obra pública restaría "espacio fiscal" para otros sectores críticos como salud y educación.*

Pregunta 1
Para que responda
¿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?

Pregunta 2
Para que responda
¿Podría precisar si el recorte presupuestal de este año responde a una decisión de desmontar el acuerdo G2G con Francia para migrar el proyecto por ejemplo hacia esquemas mixtos de financiamiento, que incluyen peajes e inversión privada?

Pregunta 3
Para qué responda:
¿Qué alternativas específicas de financiamiento está evaluando el MEF para evitar que la incertidumbre sobre el presupuesto público detenga o postergue el cronograma de inicio de obras previsto para el año 2026 en el proyecto Nueva Carretera Central?

¿El gobierno francés tiene conocimiento de esta nueva manera de financiar el proyecto de inversión de la Nueva Carretera Central?

- *Señora Ministra de Economía, considerando que el sector Transportes solicitó originalmente en el Presupuesto 2026 la suma de S/ 318 millones y sectores técnicos advierten que los S/ 190 millones asignados solo alcanzan para culminar estudios y no para iniciar la obra física en 2026*

FIRMA DIGITAL
Firmado digitalmente por: TELLO MONTES Nivardo Edgar FAU 20161749126 soft
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 16/02/2026 12:20:56-0500

Pregunta 4
Para que responda:
¿Cómo garantiza el MEF que este recorte no represente una postergación indefinida del proyecto, toda vez que, según el PMO Vías solicitó inicialmente 1,250 millones para iniciar en el 2026 obras clave como el túnel Pariachi y el túnel Ticlio?"

- *Señora Ministra ante el rechazo de los gobernadores regionales y las organizaciones sociales de la Macrorregión Centro por la reducción del presupuesto a S/ 190 millones*

Pregunta 5
Para que responda
¿cuál es la hoja de ruta del MEF para cerrar la brecha de financiamiento de los S/ 24,000 millones que cuesta la obra sin comprometer la caja fiscal ni incumplir las promesas de inversión descentralizada para el 2026, conocimiento que Ud. ha señalado en diversos medios que la Nueva Carretera Central no es viable solo con recursos públicos?

Señora ministra, el modelo de inversión determina las reglas de ejecución, el cronograma y la naturaleza de cualquier proyecto de inversión pública, pudiendo impactar costos finales, tarifas a la ciudadanía y arbitrajes futuros del Estado.

Pregunta 6
Para qué responda:
¿Cuál es la situación actual del acuerdo G2G con el gobierno francés para la construcción del proyecto Nueva Carretera Central? De ser el caso ¿podría asegurar que la anulación del contrato de asistencia técnica (PMO Vías) con la empresa francesa EGIS no implica la resolución de todo el acuerdo G2G con el gobierno francés?

- *Señora Ministra, en el año 2021 el Ejecutivo a través del sector Transportes suscribió el memorándum de entendimiento con Francia para ejecutar la Carretera Daniel Alcides Carrión, Nueva Carretera Central, en la que se señalaba que una de las primeras actividades de la Oficina de Gestión de Proyectos serán la revisión del estudio de perfil, definir la estrategia de la procura internacional para seleccionar a la empresa que elaborará el estudio técnico definitivo, y elaborar el plan de gestión de proyecto o cronograma de actividades, precisándose que el servicio de asistencia técnica contemplaba un pago de € 80 085 867, equivalente a S/ 369 173 318.*

Pregunta 7
Para qué responda:
¿Hasta la fecha informe cuanto ha desembolsado el Estado Peruano al Gobierno Francés a través de PMO Vías para el proyecto de la Nueva Carretera Central?

Pregunta 8

¿El proyecto de la Nueva Carretera Central se convertirá en una APP? De ser el caso ¿Es consciente de las debilidades que presenta la modalidad de APP frente a un proyecto de alta especialización como la nueva Carretera Central?

Pregunta 9
Para que responda:
¿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?

- *De no ser una APP, señora Ministra, el sector ha evaluado otra modalidad de intervención privada, si es así:*

Pregunta 10
Para que responda:
¿Cuál será el porcentaje exacto de participación privada que se busca integrar mediante el nuevo esquema de estaciones de peaje?

Considerando que el presupuesto del MTC para el año 2026 asciende a más de S/ 12,970 millones

Pregunta11
Para que responda:
¿Cuánto de ese monto está garantizado específicamente para la Nueva Carretera Central, el Puente Santa Rosa, la Vía Expresa Santa Rosa y otras obras conexas?, precise si dichos montos corresponden a PIA, PIM proyectado o compromisos multianuales, y cuáles son las fuentes de financiamiento.

Los megaproyectos requieren previsión multianual. Si no existe programación, el proyecto queda expuesto a improvisación, discontinuidad, recortes y cambios políticos, generando sobrecostos y retrasos.

Pregunta12
Para que responda:
¿El MEF ha incorporado en el Marco Macroeconómico Multianual y en la Programación Multianual de Inversiones compromisos futuros específicos para la Nueva Carretera Central y obras conexas? De ser así, indique montos por año, fuentes de financiamiento y mecanismos de ejecución.

Las controversias contractuales y arbitrajes generan riesgos directos sobre el Tesoro Público. Ante la resolución del contrato con PMO Vías (empresa vinculada al esquema de asistencia técnica)

Pregunta13
Para que responda:
¿Cuál es la contingencia fiscal que el MEF ha previsto frente a posibles demandas, controversias o arbitrajes internacionales? Indique si existe estimación preliminar de exposición económica, y qué entidades están a cargo de la defensa del Estado.

El modelo G2G depende de confianza institucional y estabilidad del marco de ejecución. Si el esquema se debilita, el Estado puede enfrentar retrasos, renegociaciones, procesos arbitrales o pérdida de soporte técnico.

Pregunta14
Para que responda:
¿El MEF considera que la crisis generada por la resolución del contrato de asistencia técnica compromete la continuidad del esquema G2G con el Gobierno Francés? En caso de no comprometerlo, indique qué medidas se han adoptado para sostener la relación y asegurar la continuidad del proyecto.

La evidencia en infraestructura pública muestra que las crisis de gobernanza y cambios de modelo generan sobrecostos.

Pregunta15
Para que responda:
¿El MEF ha estimado el costo fiscal potencial de: retrasos en el inicio de obras, ampliaciones de plazo, ¿contratación de nuevas asistencias técnicas y posibles adicionales o reformulaciones contractuales? Indique la metodología y los rangos preliminares.

Cuando un proyecto entra en crisis, el riesgo principal es la dispersión institucional y la toma de decisiones contradictorias. El MEF tiene responsabilidad central en la articulación financiera del Estado.

Pregunta16
Para que responda:
¿Qué mecanismos de coordinación ha establecido el MEF con el MTC, Provías Nacional, ProInversión y Cancillería para asegurar que: se mantenga la continuidad del proyecto, se controle el riesgo fiscal, ¿se preserve la integridad del modelo (G2G u otro) y se eviten decisiones contradictorias entre sectores?

Existen reportes de que el MEF evalúa transformar el proyecto de la Nueva Carretera Central y otras obras en Asociaciones Público Privadas (APP) ante la falta de recursos directos.

Pregunta17
Para que responda:

¿Se convertirán los proyectos en una APP? ¿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?

Aunque el Puente Santa Rosa será el ingreso oficial al nuevo Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, su construcción se inició sin contar con el viaducto que debía conectarlo a la Costa Verde, una obra clave que hasta el momento no tiene presupuesto asignado ni contrato firmado. Según la directora ejecutiva (Provías Nacional), el viaducto Santa Rosa no puede ejecutarse debido a que el MEF no ha le ha asignado presupuesto, por ende, no se cuenta con contrato para ejecutar el viaducto por falta de recursos presupuestales.

Pregunta18
Para que responda:
¿Por qué no se ha asignado presupuesto a esta obra tan importante, considerando que su falta de culminación tiene un impacto negativo en la competitividad del Hub aeroportuario? A ello se suma, que diversos gremios turísticos advierten que la falta de accesos modernos afecta la imagen del país y la eficiencia del nuevo aeropuerto.

Pregunta19
Para que responda
¿Está considerado el financiamiento privado en el proyecto Puente Santa Rosa y Vía Expresa Santa Rosa en el acuerdo G2G con el Gobierno Francés?

Pregunta20
Para que responda
¿Cuáles son las previsiones presupuestales que se están estimando para los proyectos Puente Santa Rosa y Viaducto Santa Rosa? Indique cuáles están en evaluación formal y cuál es el cronograma de decisión.

Pregunta21
Para que responda

Señora ministra, usted ha cuestionado que se gaste más de 24mil millones en una sola obra y que esta inversión podría poner en riesgo de atención a otras prioridades. En ese sentido, ¿No cree que la misma pregunta se tendría que hacer su ministerio al haber permitido exoneraciones tributarias que implicarán más de 20mil millones de soles en costos? ¿usted considera que exoneraciones tributarias a 5 agroexportadoras tienen mayor beneficio que invertir en una obra que beneficiará a 5 regiones?