



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ

CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

PRONUNCIAMIENTO N° 26-2025-2027/CIPLIMA

NUEVA CARRETERA CENTRAL

El Consejo Departamental de Lima del Colegio de Ingenieros del Perú (CIP Lima) cumple con informar a la ciudadanía sobre la **INVIABILIDAD DEL PROYECTO NUEVA CARRETERA CENTRAL**, cuya gestión se entregó, bajo la ya fracasada modalidad de Contrato de Gobierno a Gobierno con Francia, a la empresa **EGIS (PMO VÍAS)**. Esta compañía presenta antecedentes que resultan preocupantes: sus empresas filiales **Egis Eau S.A.S.** y **Egis International S.A.S.** en Panamá han sido inhabilitadas por el Banco Interamericano de Desarrollo debido a “**prácticas fraudulentas y corruptas**” en la supervisión del *Programa Multifase de Inversiones en Agua Potable y Saneamiento del IDAAN, Fase I*, y del *Programa de Saneamiento de la Ciudad y la Bahía de Panamá II*.

En ese contexto, se precisa lo siguiente:

El CIP Lima, entre los años **2022 y 2024**, ha emitido **SEIS PRONUNCIAMIENTOS**, realizado **tres conferencias de prensa**, remitido **tres cartas al MTC** y organizado diversos eventos, en los que advirtió al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) sobre las **serias falencias técnicas** de los estudios de perfil de la Nueva Carretera Central, en sus diferentes versiones.





En el año **2021**, el MTC contrató a **PMO VÍAS**, condicionando que el trazo de la Nueva Carretera Central inicie y termine en la actual Carretera Central, como una variante, sobre la base de estudios de perfil elaborados por el Gobierno Regional de Junín (Gore-Junín), los cuales finalmente fueron desechados. Esta condición forzada tuvo como propósito **mantener la viabilidad otorgada por el MEF** (CUI N.° 2436163 del 29-12-2018) al estudio del Gore-Junín y así disponer de los fondos públicos del Estado.

El CIP Lima solicitó al MTC analizar **otras alternativas más idóneas**, dado que la propuesta francesa **alarga en 40 km** la actual Carretera Central, llegando a Huancayo en **344 km**, en lugar de los **304 km** que tiene actualmente.

En el año **2022**, tras fracasar en dos intentos de contratar a una empresa consultora que definiera el trazo entre Ate y Pachachaca, **PMO VÍAS actuó como consultor**, sin tener dicha función, y estableció el denominado “**Corredor Verde**”. Este trazo se inicia con un túnel de Ate a Cieneguilla, para luego ascender por la quebrada **Tinajas**, declarada zona de “**Peligros Geológicos**” por INGEMMET. A continuación, la ruta sube abruptamente por un trazo muy sinuoso, en sectores inestables de las cabeceras de Tinajas, y continúa por la parte alta del proyecto en un tramo prolongado que representa **más del 50 % del recorrido**, con elevaciones que superan los **4 000 m. s. n. m.** y cruza la cordillera a los **4 700 m. s. n. m.**, en su punto más alto, en la proximidad de Pachachaca, distrito de Yauli.

Debe señalarse, además, que el **Corredor Verde no llega a La Oroya**, sino que se queda **20 km antes**, solo hasta Pachachaca, **privilegiando una zona netamente minera**, que no requiere autopista, puesto que utiliza el ferrocarril.

En el año **2023**, después de varios cambios de trazo, **PMO VÍAS** presentó una versión final del estudio de perfil del llamado “Corredor Verde”, que luego denominó **Alternativa 1**, con un expediente deficiente que **no cumple con los estándares de una autopista**, conforme al **Manual DG-2018 del MTC**, tal como lo señalaron la Contraloría General de la República y el **Cuarto Pronunciamento del CIP Lima**.

 Calle Barcelona N° 290, San Isidro, Lima - Perú
 Teléfono Directo: 202 5000
 informes@ciplima.org.pe
 www.ciplima.org.pe



Certificación ISO 9001: En los Procesos de: Legalización del Ejercicio Profesional del Ingeniero a través de la Colegiación, Registro oficial de Firma y Sello(s), Emisión de Certificados de Habilidad, Obra pública, Misión Pericial, Arbitraje Institucional, Proceso Disciplinario en el Tribunal Departamental de Ética, Defensa Profesional, Atención al Colegiado, Recaudación y Facturación, Gestión de los Servicios de Capacitación en los Capítulos de Ingeniería, Acreditación y Certificación de Delegados Municipalidades de Edificación y Habilitación Urbana e Inspectores Municipalidades de Obra, Revisión de Expedientes Técnicos de Edificación y Habilitación Urbana y Reserva y Alquiler de Ambientes”



COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ

CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

Asimismo, el **Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)** expresó cuestionamientos al “Corredor Verde”, precisando su **incompatibilidad con la viabilidad de 2018**, mediante el **Informe N.º 085-2023-JESV** del 13-12-2023, elaborado por un especialista externo. Este informe recomendó **cerrar la viabilidad de 2018** y abrir una nueva (**CUI N.º 2623129**), dado que el “Corredor Verde” **incrementaba el presupuesto A MÁS DEL DOBLE DE LO ESTABLECIDO INICIALMENTE** (de **S/ 11 571 millones a S/ 24 000 millones**).

Este incremento coincidió con la emisión del **Decreto Legislativo N.º 1564** por parte del Gobierno, que modificó la cuarta disposición complementaria final del **Decreto Legislativo N.º 1444**, el cual a su vez modifica la **Ley 30225, Ley de Contrataciones del Estado**. Dicha modificación permite que, solo para los proyectos derivados de contratos de gobierno a gobierno, se pueda **incrementar la inversión en más del 40 % de lo establecido**, sin exigir sustento técnico adicional.

En la práctica, ello implica que **“no importa lo que cueste para el país”**, desvirtuando la evaluación financiera, pilar básico de los estudios de preinversión que garantiza la **rentabilidad social y económica** de los proyectos y evita los denominados **“elefantes blancos”**, como sería el caso. Esta situación configura un **claro y muy probable abuso inconstitucional del Derecho**.

En el año **2024, PMO VÍAS** contrató los estudios de ingeniería, estableciendo un plazo de **18 meses** para su ejecución y **90 días** para plantear el trazo y diseño definitivo. Sin embargo, **a la fecha no se cuenta con dicho trazo definitivo**.

El **18 de junio de 2025**, la Contraloría General de la República, mediante su **Informe de Hito de Control N.º 4559-2025-CG/MPROY-SCC**, expuso **tres situaciones adversas muy serias**:

1. Que los estudios en ejecución **ya no culminarán en el año 2031**, sino en el **2035**, a pesar de que la culminación en 2031 fue la **condición fundamental del contrato con la PMO**. No se explica por qué se posterga **cuatro años más**. A la fecha, a **PMO VÍAS** se le han aprobado **10 adendas**, entre ampliaciones de plazo y nuevos encargos, lo que genera **alta imprevisibilidad** en los estudios.
2. Que los estudios de **geotecnia** presentan **157 días de retraso**, aparentemente por temas sociales y/o dificultades de accesibilidad a zonas agrestes o de riesgo, sin que se haya analizado adecuadamente la **calidad de las prospecciones**, las que deberán ser corroboradas en la etapa de construcción.
3. Que la **Adenda N.º 10** al contrato de Estado a Estado, por **€ 580 283,88**, incluye servicios de asistencia técnica para elaborar **“Escenarios de Estructuración Financiera del Proyecto”**, lo cual **no corresponde al servicio pactado** para una **PMO de control**. Esta situación genera que la Entidad deje de ejercer plenamente sus funciones de programación presupuestal del proyecto e incrementa los costos. Además, dicha Adenda **limita la verificación de las hojas de vida del personal asignado**, restando transparencia a la experiencia ofrecida.

El **10 de mayo de 2025**, el MTC emitió el **Informe N.º 028-2025-MTC/20.15.2**, que obliga a cambiar el trazo por la **Alternativa 2**, de acuerdo con el **“Requerimiento de Información Sustentatoria al Plan de Respuesta a la Identificación de Riesgo Social del Proyecto”**, en referencia a **conflictos sociales previsibles en Cieneguilla**, que han dado lugar al cambio del **“Trazo Final del Consultor del EDI”**.

El propio informe señala que **“otras especialidades de topografía, geotecnia, arqueología y ambiental, referente a la alternativa 2, se tendrían que realizar nuevamente en dichas**



Calle Barcelona N° 290, San Isidro, Lima - Perú



Teléfono Directo: 202 5000



informes@ciplima.org.pe



www.ciplima.org.pe





COLEGIO DE INGENIEROS DEL PERÚ

CONSEJO DEPARTAMENTAL DE LIMA

especialidades. Lo cual motivará nuevas gestiones de cambio, que impactarán al proyecto en su **alcance, costo y tiempo**".

Este nuevo cambio de trazo obliga a **crossar la quebrada de Lurín** aguas arriba, aproximadamente a **8 km** del punto que venía siendo estudiado, lo que representa alrededor de **30 km de modificación del estudio**, en zonas que exigirán **enormes movimientos de tierra, muros de contención excesivos o nuevos viaductos**, sin que ello implique necesariamente una reducción de costos, tal como se viene afirmando.

Tema aparte es el **Intercambio Vial de Cieneguilla**, que requeriría una **vía adicional** para atender la demanda indicada en los estudios de preinversión aprobados, cercana a **12 000 vehículos/día** (Panamericana Sur – Pachacámac – Cieneguilla).

Por último, la **Defensoría del Pueblo**, mediante el **Oficio N.º 0091-2025-DP/SAESP** del 25-03-2025, ha solicitado a la Contraloría investigar al MTC respecto a las **condiciones de rescisión del contrato con la PMO VÍAS**.

El CIP Lima, desde el año **2022**, ha advertido las **graves consecuencias** de proyectar una autopista que salga de Ate para pasar por las quebradas de **Lurín o Tinajas**, y de hacer caso omiso a nuestras recomendaciones de buscar **otras alternativas de trazo** que permitan contar con una verdadera **Nueva Carretera Central**, sin afectar la quebrada de Lurín, Cieneguilla ni generar el paso de cerca de **12 000 vehículos/día por Pachacámac**.

Ahora se pretende **iniciar la obra sin haber concluido los estudios definitivos de la Nueva Carretera Central (NCC)**, lo que generará graves consecuencias, como **mayores plazos y costos de ejecución**, y, lo más preocupante, **no llegar a La Oroya**, en contradicción con el **Decreto de Urgencia 008-2017-MTC**, que buscaba cerrar la brecha de conectividad con la Sierra Central. Ello significaría un **despilfarro de recursos del Estado**.

El CIP Lima, profundamente preocupado por el uso indebido del cuestionado Decreto Legislativo N.º 1564 y por los **vicios técnicos, legales y procedimentales** antes descritos, exhorta a las autoridades competentes, y en especial al **Congreso de la República**, a analizar e investigar con la mayor rigurosidad con documentación existente que podemos proporcionar, se requiere determinar las responsabilidades administrativas, técnicas y políticas que correspondan, frente a las acciones de sometimiento, unilateralidad e incompetencia evidenciadas en la gestión de PMO VÍAS respecto al proyecto Nueva Carretera Central.





Es evidente la necesidad de resolver este contrato y pase a **PROINVERSION** para ser estructurado y ejecutado como una **APP-Concesión**.

Estas acciones deben emprenderse de manera inmediata, a fin de evitar un perjuicio grave, irreversible y de alto costo económico para el Estado peruano, garantizando la transparencia, la legalidad y la defensa del interés público.

San Isidro, 05 de noviembre de 2025

FIRMADO EN ORIGINAL
Ing. Edwin Chavarri Carahuatay
Decano

FIRMADO EN ORIGINAL
Ing. Marco A. Ramírez Chávez
Director Secretario

 Calle Barcelona N° 290, San Isidro, Lima - Perú
 Teléfono Directo: 202 5000
 informes@ciplima.org.pe
 www.ciplima.org.pe



Certificación ISO 9001: En los Procesos de: Legalización del Ejercicio Profesional del Ingeniero a través de la Colegiación, Registro oficial de Firma y Sello(s), Emisión de Certificados de Habilidad, Obra pública, Misión Pericial, Arbitraje Institucional, Proceso Disciplinario en el Tribunal Departamental de Ética, Defensa Profesional, Atención al Colegiado, Recaudación y Facturación, Gestión de los Servicios de Capacitación en los Capítulos de Ingeniería, Acreditación y Certificación de Delegados Municipalidades de Edificación y Habilitación Urbana e Inspectores Municipalidades de Obra, Revisión de Expedientes Técnicos de Edificación y Habilitación Urbana y Reserva y Alquiler de Ambientes"