

Informe especial

PUNTES EN ESTADO CRÍTICO: RIESGO ESTRUCTURAL QUE PONE EN PELIGRO A MILES DE USUARIOS DE LA RED VIAL CONCESIONADA

Puentes en estado crítico: riesgo estructural que pone en peligro a miles de usuarios de la red vial concesionada

OSITRAN reporta que existen 83 puentes de la red vial nacional concesionada en estado crítico, de los que 76 no reciben atención¹. Esta situación se viene reportando al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) desde hace unos años. Por ejemplo, mediante Oficio N° 09607-2018-GSF-OSITRAN de octubre de 2018, el organismo regulador informó de problemas en 63 puentes.



83

Puentes críticos
en la red vial
concesionada



76

Sin atención
pendientes de
intervención



Concesión	Atendido	Pendiente	Total
Autopista del Sol: Tramo vial Trujillo-Sullana	—	5	5
IIRSA Centro Tramo 2: Puente Ricardo Palma-La Oroya-Huancayo y La Oroya-Dv. Cerro de Pasco	—	21	21
IIRSA Norte: Paíta-Yurimaguas	—	10	10
IIRSA Sur Tramo 1: San Juan de Marcona-Urcos	—	9	9
IIRSA Sur Tramo 2: Urcos-Inambari	—	1	1
IIRSA Sur Tramo 3: Inambari-Iñapari	—	1	1
IIRSA Sur Tramo 5: Matarani-Azángaro-Ilo	—	6	6
Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple-Cajamarca-Trujillo-Dv. Chilete-Emp. PE-3N	1	2	3
Nuevo Mocupe-Cayaltí-Oyotún	—	1	1
Red Vial N° 4: Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry	—	11	11
Red Vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca	6	5	11
Red Vial N° 6: Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica	—	4	4
Total general	7	76	83

1. Ositran. Control documental de puentes críticos. Consulta: 10/03/2026

La situación persiste a pesar de que hace un año, mediante el **Decreto de Urgencia 001-2025**, se aprobaron medidas para la intervención en puentes de las vías nacionales en estado crítico con estado agravado por intensas precipitaciones o peligros asociados. En su exposición de motivos se identificaron 85 puentes en estado crítico².

La norma facultaba al MTC a suscribir actas de acuerdo con los concesionarios para encargarles la ejecución de inversiones de reforzamiento y/o reemplazo de puentes modulares o definitivos, incluso fuera de su área de concesión, cuando ello resulte necesario para asegurar la transitabilidad en las vías concesionadas. El decreto estuvo vigente hasta el 31 de diciembre de 2025.



A continuación, abordaremos algunos casos representativos que evidencian la limitada efectividad de las acciones implementadas en la coyuntura actual frente a las amenazas climáticas asociadas al Fenómeno de El Niño.

2. Exposición de motivos del Decreto de Urgencia N° 001-2025

Carretera Central Tramo 2: Puente Ricardo Palma-La Oroya-Huancayo y La Oroya-Dv. Cerro de Pasco

En la Carretera Central tramo II, 21 puentes de los 46 existentes presentan un deterioro significativo, con evidencia de fisuras en la superficie de rodadura y daños en las juntas de dilatación debido a que los elementos estructurales superan su vida útil³ original.

Los puentes en cuestión son:

TRAMO CHOSICA - LA OROYA

1. Chinchán - km 120+040
2. Anchi I - km 98+990
3. Anchi II - km 100+900
4. Bellavista I - km 107+300
5. Bellavista II - km 107+410
6. Chicla II - km 105+500
7. Habich - km 69+680
8. Huayllatupe - km 81+200
9. Infiernillo - km 98+900
10. Llican - km 77+047
11. Ricardo Palma - km 38+340
12. Tablachaca - km 111+450
13. Tamboraque I - km 88+800
14. Tamboraque II - km 89+450
15. Tamboraque III - km 91+870

TRAMO LA OROYA - HUANCAYO

16. Pontón S/N - km 5+050
17. Pontón Siberia - km 12+442

TRAMO LA OROYA - DV. CERRO DE PASCO

18. Pontón - km 11+753
19. Pontón - km 15+707
20. Pontón - km 16+334
21. Huayre - km 72+194



Fuente: Ositran

Elaboración: AFIN

Además de los signos de **fatiga estructural**, por tratarse de puentes con más de 50 años de antigüedad⁴, en varios casos se ubican en zonas geográficas sinuosas, lo que dificulta la instalación de puentes modulares debido a que sus apoyos podrían quedar vulnerables a la escorrentía generada por huaycos⁵.

El incremento del tráfico vehicular y de la carga transportada, que supera la capacidad para la cual fueron diseñados los puentes, acelera su desgaste estructural. Según su diseño, la Carretera Central tiene una capacidad para 4000 vehículos diarios⁶. No obstante, entre 2022 y 2025 registró, en promedio, más de 7300 vehículos diarios por el peaje de Corcona⁷, ubicado en el subtramo Puente Ricardo Palma – La Oroya.

Adicionalmente, actualmente transitan vehículos que trasladan más de 100 toneladas, superando el límite de 50 toneladas permitido en la concesión⁸. Ello ocurre en el marco de la *Resolución Directoral N° 032-2025-MTC* mediante la cual el MTC autorizó el tránsito de vehículos con cargas mayores a 60 toneladas previa autorización de Provías Nacional.



4. Ositrán informa estado de concesiones viales y reitera necesidad de entregar terrenos y liberar interferencias en la Carretera Central. Nota de prensa del 26/01/2026

5. Exposición de motivos del Decreto de Urgencia N° 001-2025

6. Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032

7. Ositrán. Declaración estadística de carreteras

8. Ositrán. Acta de Sesión Ordinaria N° 54 Consejo de Usuarios de la Red Vial de Alcance Nacional

Según información del organismo regulador, **los puentes de esta concesión en estado crítico deberían ser reemplazados**⁹. Sin embargo, a pesar de haber reportado al MTC desde 2016 acerca de la situación de riesgo¹⁰ y pese a contar con expedientes técnicos aprobados desde 2018¹¹, el MTC no ha ejecutado las acciones pertinentes para ejecutar las intervenciones necesarias.

Asimismo, existe demora en los procesos de entrega de predios por parte del MTC, lo que desde hace 9 años paraliza la culminación de obras obligatorias¹² (9 ensanches, 4 variantes¹³ y 9 puentes peatonales).

También existen puntos críticos en la vía debido a la alteración de los taludes que, junto a lo antes expuesto, afecta la seguridad y funcionalidad vial. Al respecto, de los 34 Estudios Definitivos de Ingeniería (EDIs) de puntos críticos y curvas de volteo presentados por el concesionario (Deviandes) entre 2016 y 2023 al MTC, solo 12 se encontraban aprobados a marzo de 2024¹⁴.

La Carretera Central es clave. Soporta casi el 90% del tráfico que circula desde el centro del país hacia Lima, movilizand 10 millones de toneladas anuales¹⁵.

9. Ositrán. Control documental de puentes críticos. Consulta: 10/03/2026

10. Ositrán alerta sobre urgente intervención en puntos críticos de la Carretera Central. Nota de prensa del 18/07/2025

11. Ositrán. Acta de Sesión Ordinaria N° 54 Consejo de Usuarios de la Red Vial de Alcance Nacional

12. Ositrán informa estado de concesiones viales y reitera necesidad de entregar terrenos y liberar interferencias en la Carretera Central. Nota de prensa del 26/01/2026

13. Chacahuar 1, Tamboraque, Chicla y Bellavista

14. Deviandes. Plan de negocios 2024

15. Plan Nacional de Servicios e Infraestructura Logística de Transporte al 2032

Longitudinal de la Sierra Tramo 2: Ciudad de Dios-Cajamarca-Chiple-Cajamarca-Trujillo-Dv. Chilete-Emp. PE-3N



RÍO MOCHE BAJO

(Km 70+757 del
Subtramo 14: Shorey-
Dv. Otuzco)



CASMICHE

(Km 57+650 del
Subtramo 15:
Dv. Otuzco-Trujillo)



TINGO

(Km 133+000 del
Subtramo 17:
Dv. Chilete-Cajamarca)

El puente Río Moche Bajo fue construido en 2002. Pese a no ser antiguo, considerando el periodo de vida útil de este tipo de infraestructuras (entre 75 a 100 años), en septiembre de 2024 reportó una falla estructural (rotura total de una viga metálica central)¹⁶.

El concesionario alertó al MTC que la condición de los puentes Río Moche Bajo, Casmiche y Namora demanda una rehabilitación integral o reemplazo —superando el alcance del mantenimiento convencional— y presentó propuestas de soluciones técnicas para su ejecución¹⁷.

16. Ositran. Acta de Sesión Ordinaria N° 54 Consejo de Usuarios de la Red Vial de Alcance Nacional

17. Convia Sierra Norte. Sesión Ordinaria Comisión de Transportes y Comunicaciones Congreso de la Republica. 03/03/2025

Al estar ubicado en un sector no asfaltado, el mantenimiento y conservación del puente Río Moche Bajo continúan siendo responsabilidad directa del MTC, a través de Provías Nacional debido a que este aún no cumple con los niveles de servicio establecidos. No obstante, en enero de 2025 se ordenó al concesionario (Convia Sierra Norte) ejecutar una intervención de emergencia en ese puente¹⁸. Actualmente se advierte del riesgo de desborde de río Moche por la temporada de lluvias¹⁹.

Por su parte, el puente Casmiche presenta fallas estructurales debido al impacto de un vehículo de carga especial en 2019 y está restringido a un solo carril. En tanto el puente Tingo presenta hundimientos en sus accesos y ondulaciones en la superficie de rodadura, por lo que el tránsito debe darse con precaución²⁰.

Red Vial N° 5: Ancón-Huacho-Pativilca

En febrero de 2025, colapsó el Puente Chancay en el sentido norte a sur, dejando víctimas mortales y decenas de heridos. La construcción de este puente fue en 3 etapas: la primera en 1939, en sentido norte a sur; la segunda fue en 1952 y consistió en la ampliación de la anterior; y la tercera fue una vía independiente en sentido sur a norte construida en 1985.

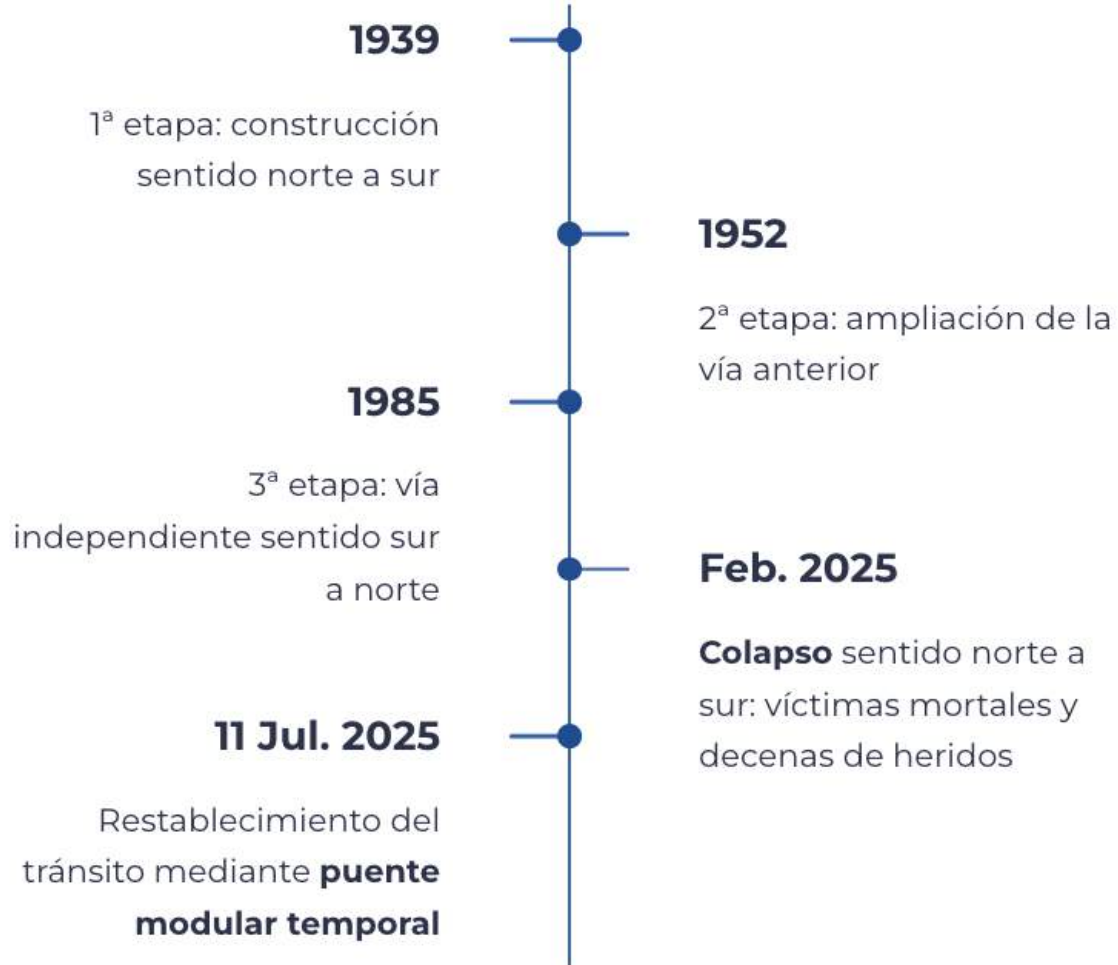


18. Ositran. Acta de Sesión Ordinaria N° 54 Consejo de Usuarios de la Red Vial de Alcance Nacional

19. Municipalidad Provincial de Trujillo

20. Ositran. Control documental de puentes críticos. Consulta: 10/03/2026

Cronología del Puente Chancay



Al ubicarse en la curva del cauce del río, el diseño original del puente Chancay no cumplía con las recomendaciones contenidas en el Manual de Hidrología e Hidráulica. Además, el puente presentaba fallas estructurales de origen que no podían ser subsanadas mediante actividades de conservación y mantenimiento, por lo que la única solución técnica era su reemplazo, tal como lo venía solicitando el Concesionario (Norvial) desde hacía varios años²¹. El accidente podría haberse evitado si el MTC tomaba acción sobre la alerta alcanzada.

El 11 de julio de 2025 se restableció el tránsito en sentido norte a sur, a través de un puente modular temporal que implementó el concesionario²².

Actualmente, en esta concesión existen 11 puentes en estado crítico, de los que aún 5 están pendientes de atención.



PUENTES ATENDIDOS

1. Río Huaura Derecha Km 153+502
2. Río Huaura Izquierda Km 153+502
3. Río Pativilca Derecha Km 198+992
4. Río Pativilca Izquierda Km 199+996
5. Río Supe Derecha Km 183+425
6. Río Supe Izquierda Km 183+425



PUENTES PENDIENTES DE ATENCIÓN

7. Intercambio Vial Ancón Norte Km 000+137
8. Intercambio Vial Ancón Sur Km. 000+137
9. Intercambio Vial Huaral Km 071+509
10. Puente Peatonal Km 82+500
11. Puente Río Chancay Sur – Norte Km 76+430

Fuente: Ositran

Elaboración: AFIN

Los problemas de los puentes se relacionan con la implementación del manual de dispositivos de control de tránsito automotor y del manual de seguridad vial (entre ellos las normas de puentes), cumplimiento de normas de seguridad, incorporación de la cláusula progreso, aplicación del nuevo marco legal en materia de seguridad vial, seguridad vial para el sistema nacional de carreteras, incrementar y/o reforzar las actividades de mantenimiento de puentes, pontones, cunetas y alcantarillas debido al inicio de la temporada de lluvias y evaluar la operatividad de puentes en la vía concesionada²³.

21. Ositran. Estado situacional de los puentes de la Red Vial Nacional Concesionada. 18/03/2025

22. Ositran. Acta de la Sesión Ordinaria N° 55 Consejo de Usuarios de la Red Vial de Alcance Nacional

23. Ositran. Control documental de puentes críticos. Consulta: 10/03/2026



Red vial 4: Tramo Pativilca-Santa-Trujillo y Puerto Salaverry

En la Autopista del Norte se reportaron 11 puentes en estado crítico con diversos problemas:

Puentes con algunos defectos y/o deterioros primarios	Puentes en muy mal estado, requieren ser reemplazados	Obligaciones suspendidas del concesionario de mantener los niveles de servicio
1. Chao Km 501+380 2. Culebras Km 312+558 3. Huamanzaña Km 498+300 4. Huarmey Km 295+300 5. Jorge Chavez Km 436+200 6. Lacramarca Km 429+000	7. Carrizal (Km 373+926) 8. Santa Km 449+000 9. Coishco (Km 443+000)	10. Sechín (Km 376+400) (*) 11. Virú (Km 520+200) (**)

(*) Reconstruido a través del concesionario y en servicio desde agosto de 2023²⁴

(**) Reconstruido a través del concesionario y en servicio desde diciembre de 2021²⁵

Fuente: Ositran

Elaboración: AFIN

24. MTC. Puente Sechín de Casma es repuesto al 100%. Nota de prensa del 02/08/2023

25. AUNOR. Plan de negocios 2022

Autopista del Sol: Tramo vial Trujillo-Sullana - Presenta 5 puentes en estado crítico:

1

Careaga N-S (Fuera de servicio) Km 610+160

Deterioro de la superficie de rodadura y desprendimiento de partes de la losa del puente, con exposición de acero de refuerzo.

2

Chamán Km 713+480

Desprendimiento de agregado fino de la superficie de rodadura, no existe tubo de drenaje, fisuras severas y desprendimiento de concreto en vereda, deficiencias de baranda, mal estado de juntas de dilatación, problemas en la subestructura y reducción de la sección hidráulica debido a la falta de limpieza en el cauce del río.

3

Ucupe Km 745+690

Deterioro de la defensa ribereña del lado norte del puente.

4

Motupe I Km 822+725

Descascaramiento superficial del concreto de los pilares

5

Pontón Km 913+383

Aceros expuestos en cabezales, fisuras, asentamiento del emboquillado de salida.



En esta concesión, el Concedente (MTC) tiene a su cargo 11 puentes, 9 pontones y 2 alcantarillas, debido a la falta de puesta a punto²⁶.

Fuente: Ositran

Elaboración: AFIN

26. Ositran. Acta de la Sesión Ordinaria N° 41 Consejo Regional de Usuarios de Piura

Red Vial N° 6: Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica

El Ositrán recomendó al MTC evaluar si corresponde realizar trabajos de mantenimiento o la sustitución total del puente Puente Chilca por el peligro que representa su estado funcional y estructural²⁷.

Asimismo, para la ejecución de la obra Nuevo Puente Asia 1, es necesaria la suscripción de la Adenda 12 al Contrato de Concesión, en cumplimiento del Laudo Arbitral del año 2021²⁸.



27. Ositrán advirtió oportunamente estado crítico del puente Chilca. Nota de prensa del 12/03/2025

28. Covíperú. Plan de negocios año 2025



CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DESDE AFIN

Intervenciones estructurales

La condición crítica de diversos puentes demanda intervenciones que **sobrepasan las labores de mantenimiento**. Se trata de acciones estructurales —reemplazo o reconstrucción— que exceden el alcance actual de los contratos de concesión, por lo que corresponde al **MTC asumir la responsabilidad** de su ejecución.

Fenómeno de El Niño activo

Actualmente, inició el Fenómeno de El Niño. Lluvias y huaycos están agravando la situación. Recordemos que el **Niño Costero del 2017** afectó **881 puentes** (489 destruidos) y **4,931 km de carreteras**²⁹.

Soluciones definitivas vía adendas

Más allá de medidas temporales (puentes modulares provisionales), se requieren **soluciones definitivas**. El MTC podría encargar la tarea a los concesionarios mediante la **suscripción de adendas** para que realicen las inversiones correspondientes con cargo a, por ejemplo, mayor plazo.

Desbloquear estudios y terrenos

Existen retrasos en la **revisión y aprobación de estudios** y la **entrega de terrenos pendientes** a los concesionarios, necesario para ejecutar inversiones trabadas.

  **El grave deterioro de estos puentes pone en riesgo la vida de las personas que los transitan diariamente.** Ante esta situación, es urgente que el sector refuerce su compromiso con la seguridad y adopte medidas inmediatas para implementar las intervenciones de fondo que la situación demanda.