



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la recuperación y consolidación de la economía peruana"

Lima, 13 de marzo de 2025

OFICIO N° 080 -2025 -PR

Señor
EDUARDO SALHUANA CAVIDES
Presidente del Congreso de la República
Presente. -

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades concedidas por el artículo 118° numeral 19) de la Constitución Política, se ha promulgado el Decreto de Urgencia N°001 -2025, Decreto de Urgencia que aprueba medidas extraordinarias y urgentes en materia económica y financiera por afectación a la infraestructura de puentes ubicados en las redes viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, por intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados.

Sin otro particular, hacemos propicia la oportunidad para renovarle los sentimientos de nuestra consideración.

Atentamente,

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Decreto de Urgencia

N° 001-2025

DECRETO DE URGENCIA QUE APRUEBA MEDIDAS EXTRAORDINARIAS Y URGENTES EN MATERIA ECONOMICA Y FINANCIERA POR AFECTACIÓN A LA INFRAESTRUCTURA DE PUENTES UBICADOS EN LAS REDES VIALES QUE FORMAN PARTE DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS, POR INTENSAS PRECIPITACIONES PLUVIALES O PELIGROS ASOCIADOS

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, constituye una atribución del Presidente de la República, dictar medidas extraordinarias, mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

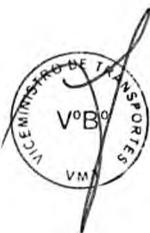
Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 119 de la Constitución Política del Perú, la dirección y la gestión de los servicios públicos están confiadas al Consejo de Ministros; y a cada ministro en los asuntos que competen a la cartera a su cargo;

Que, mediante Decreto Supremo N° 007-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 10 de enero de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 338 distritos de 123 provincias de 20 departamentos del territorio nacional, por peligro inminente ante intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de reducción del Muy Alto Riesgo existente, así como de respuesta y rehabilitación que correspondan;

Que, durante el mes de febrero de 2025 se ha verificado un aumento sustancial y por encima de los niveles regulares de la magnitud e intensidad de las precipitaciones pluviales, que ha incrementado el caudal (volumen del agua) y el torrente (velocidad del agua) de los ríos de manera significativa; lo cual conlleva a mayor presión y erosión en la infraestructura de puentes, generando una mayor vulnerabilidad que impacta el tiempo de vida útil de dicha infraestructura, acelerando su necesidad de reforzamiento y/o remplazo para evitar la interrupción o el colapso de dichas vías y preservar con ello, la seguridad de los usuarios y la continuidad de las actividades económicas;

Que, como consecuencia del incremento de la intensidad de las precipitaciones pluviales y sus efectos negativos, con fecha 14 de febrero de 2025, se registró el colapso del puente Chancay, debido a la mayor presión y socavación del pilar central de apoyo del mismo, el cual pertenece a la Red Vial Nacional: PE1N, Tramo: Ancón - Huacho, Sector: Puente Chancay Km 76+200 - Km 76+250, ocasionando daños a la vida y la salud de los usuarios de la referida infraestructura;

Que, adicionalmente a ello, según lo informado por el SENAMHI en el Aviso N° 053 del 17 de febrero de 2025, el desmejoramiento de las condiciones climatológicas que afectan las regiones y vías de nuestro país continuaría entre el miércoles 19 al viernes 21 de febrero, presentándose precipitaciones de nieve, granizo, aguanieve y lluvia, de moderada a fuerte intensidad en la sierra; granizo en zonas por encima de los 2800 m s. n. y nieve en localidades sobre los 4000 m s. n. de la sierra centro y sur;



2

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS



Decreto de Urgencia

precipitaciones que además estarían acompañadas de descargas eléctricas y ráfagas de viento con velocidades cercanas a los 40 km/h; precipitaciones de moderada a fuerte intensidad acompañadas de descargas eléctricas en la costa norte; situación que incrementa la vulnerabilidad de la infraestructura de puentes y el riesgo de interrupción de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras;

Que, mediante Aviso N° 058 del 20 de febrero de 2025, SENAMHI informó que del sábado 22 al lunes 24 de febrero, se presentarían precipitaciones (nieve, granizo, aguanieve y lluvia) de moderada a fuerte intensidad en la sierra; que estarían acompañadas de descargas eléctricas y ráfagas de viento con velocidades cercanas a los 40 km/h; y que, para la costa norte se esperaban precipitaciones de moderada a fuerte intensidad acompañadas de descargas eléctricas;

Que, asimismo, mediante Aviso N° 064 del 02 de marzo de 2025, el SENAMHI informó que del lunes 03 al miércoles 05 de marzo, continuarían las precipitaciones (nieve, granizo, aguanieve y lluvia) de moderada a fuerte intensidad en la sierra; precisándose que estas precipitaciones estarían acompañadas de descargas eléctricas y ráfagas de viento con velocidades cercanas a los 40 km/h; y que, para la costa norte se esperan precipitaciones de moderada a fuerte intensidad acompañadas de descargas eléctricas; situación que continúa incrementando la vulnerabilidad de la infraestructura de puentes y el riesgo de interrupción de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras;

Que, el incremento súbito de la intensidad de las precipitaciones pluviales durante el mes febrero de 2025, que ha superado los niveles inicialmente previstos, ha implicado el aumento repentino del caudal (volumen de agua) y el torrente (velocidad del agua) de los ríos de nuestro país, a pesar de las actividades de previsión efectuadas por las entidades competentes; lo que ha acelerado la necesidad de reforzamiento y/o reemplazo de los puentes de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras;

Que, la magnitud de éste fenómeno natural motivó que, mediante Decreto Supremo N° 021-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 20 de febrero de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 157 distritos de 69 provincias de 20 departamentos del territorio nacional, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan;

Que, asimismo, mediante Decreto Supremo N° 024-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 27 de febrero de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 164 distritos de 77 provincias de 21 departamentos del territorio nacional, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan;

Que, adicionalmente, mediante Decreto Supremo N° 026-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 5 de marzo de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 90 distritos de 58 provincias de 18 departamentos del territorio nacional, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan;

Que, de acuerdo a lo sustentando en los Informes N° 0829-2025-MTC/19.02, N° 193-2025-MTC/21.OPP, N° 151-2025-MTC/20.13, N° 305-2025-MTC/18.01, N° 0225-2025-MTC/09.03 y N° 378-



2





ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Decreto de Urgencia

2025-MTC/08, emitidos por la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Provias Descentralizado, la Dirección de Gestión Vial del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provias Nacional, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, la Oficina de Presupuesto de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, y la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respectivamente; la gravedad de la situación identificada demanda la adopción de medidas urgentes en materia económica y financiera que permitan disponer de los recursos y las habilitaciones normativas y contractuales necesarias para realizar intervenciones urgentes e inmediatas que tengan como finalidad preservar la infraestructura de puentes, y en consecuencia, mantener la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y la transitabilidad en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, lo que coadyuvará a salvaguardar la vida y salud de los usuarios;

Que, mediante Informe N° 378-2025-MTC/08 la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones concluye que el presente Decreto de Urgencia cumple con lo establecido en el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú.

En uso de las facultades conferidas en el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas extraordinarias y urgentes, en materia económica y financiera, que permitan al Estado peruano realizar de manera célere las intervenciones requeridas en la infraestructura de puentes ubicados en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras por la afectación de la misma y ante el peligro inminente de que ocurran daños o desastres en dicha infraestructura como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados.

Artículo 2.- Finalidad

Atender de manera célere las situaciones de daño y peligro inminente que afectan la infraestructura de puentes ubicados en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, en salvaguarda de la vida, integridad y salud de los usuarios de dicha infraestructura.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación

3.1- El ámbito de aplicación del presente Decreto de Urgencia comprende las intervenciones en la infraestructura de puentes ubicados en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras cuyo estado crítico se hubiera alcanzado o agravado como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados y siempre que dichos puentes estén ubicados en distritos que cuenten con declaratoria de estado de emergencia por desastre o peligro inminente.



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCÓN
CONSEJO DE MINISTROS



Decreto de Urgencia

Dichas intervenciones comprenden actividades de:

- reforzamiento; i) instalación de gaviones, ii) ejecución enrocados, iii) limpieza de cauces, iv) ejecución de rellenos, v) cortes de material, vi) eliminación de obstáculos, limpieza de huaicos y derrumbes; vii) colocación de dispositivos y/o elementos de seguridad vial; y viii) otras que sean técnicamente necesarias siempre que estén vinculadas exclusivamente a la infraestructura de puentes.
- reemplazo de puentes modulares o definitivos.

3.2 Asimismo, el presente Decreto de Urgencia comprende las intervenciones que se realicen con ocasión de las declaraciones de emergencia en el servicio de transporte, efectuadas en el marco de lo dispuesto en la Primera Disposición Complementaria Final de la presente norma.

3.3 Las entidades competentes de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras determinan los puentes que se encuentren en estado crítico, según su competencia.

Artículo 4.- Habilitaciones excepcionales en la Red Vial Nacional concesionada

4.1 Para efectos de implementar de manera célere las intervenciones señaladas en el artículo precedente, se dispone:

- Autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de manera excepcional, a suscribir actas de acuerdo para encargar al concesionario la ejecución de intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo de puentes modulares o definitivos de la infraestructura de puentes afectados o en situación de peligro, incluso fuera del área de la concesión cuando sean necesarias para restablecer y/o garantizar la transitabilidad en las vías concesionadas. Esta habilitación incluye encargar dichas intervenciones dentro del área de la concesión, pero siempre que no estén dentro de las obligaciones de los concesionarios. Dichas intervenciones son supervisadas diariamente por el regulador, financiadas por el concedente y no requieren de expediente técnico.
- En el caso de puentes definitivos, será requisito para la suscripción del acta, contar con expediente técnico aprobado a más tardar el 30 de noviembre del 2025.

4.2 Para la suscripción de dichas actas de acuerdo no será de aplicación la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, de modo que no se requerirá seguir el procedimiento de modificación contractual regulado en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. Por lo cual, estas intervenciones se materializarán a través de la suscripción de actas de acuerdo con los concesionarios, que incluirán, entre otros, los aspectos vinculados al pago, la supervisión y el plazo de las intervenciones que serán financiadas conforme al artículo 6 del presente Decreto de Urgencia. Para tal efecto, se faculta al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) a realizar las labores de supervisión y valorización por insumos debidamente acreditados y sustentados. El acta establecerá los montos vinculados a los pagos de supervisión.

Artículo 5.- Habilitaciones excepcionales en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras

5.1 Autorizar excepcionalmente a las entidades competentes, así como a los concesionarios, y en su caso, a las empresas contratistas, a realizar intervenciones en los puentes de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, bajo las siguientes condiciones:





ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

MAGALY VIRGINIA VILLAFUERTE FALCON
SECRETARIA DEL CONSEJO DE MINISTROS

Decreto de Urgencia

- a) Comunicar a la Autoridad Ambiental Competente las medidas de manejo implementadas, a través del Formato de Acción, dentro de los treinta (30) días hábiles posteriores a su culminación. Dicho formato es aprobado mediante resolución directoral de la Dirección General de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- b) Comunicar las intervenciones desarrolladas para la atención de la emergencia a las entidades competentes, adjuntando los documentos correspondientes, en un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles, posteriores a la culminación de la intervención.
- c) Los permisos, títulos habilitantes y/o autorizaciones necesarias para la ejecución de dichas intervenciones se entienden como aprobados automáticamente.

5.2 En el supuesto en que dichas intervenciones requieran actividades complementarias fuera del derecho de vía, se autoriza que la entidad competente inicie de forma inmediata las acciones de gestión predial que sean necesarias para la liberación de predios e interferencias en las áreas necesarias que permitan restablecer y/o garantizar la transitabilidad en las vías afectadas. Estas acciones de gestión predial también pueden ser encargadas a los concesionarios.

Artículo 6.- Financiamiento

La implementación de lo establecido en el presente Decreto de Urgencia, se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de los respectivos gobiernos regionales y gobiernos locales, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 7.- Control Concurrente

Las intervenciones que se efectúen en el marco de la presente norma se encuentran sujetas al control concurrente.

Artículo 8.- Vigencia

El presente Decreto de Urgencia tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2025.

Artículo 9.- Refrendo

El presente Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

PRIMERA. - Autorización para declarar en emergencia el servicio de transporte

1. Autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a declarar en emergencia, mediante resolución ministerial, el servicio de transporte cuando se verifiquen situaciones de daño o peligro inminente en la infraestructura sobre la cual se presta dicho servicio, ocasionadas por hechos imprevisibles y extraordinarios, y siempre que ocasionen una severa restricción en la continuidad de dicho servicio.
2. Para efectos de la implementación de lo señalado en el numeral precedente, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los saldos de libre disponibilidad de su presupuesto institucional del Año Fiscal 2025 en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal





Decreto de Urgencia

fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo establecido en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, así como en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

- Los recursos materia de anulación por efecto de las modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático realizadas en el marco de la presente disposición, no podrán ser objeto de demandas adicionales con cargo a los recursos a los que se refiere el artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, ni con cargo a recursos autorizados mediante modificaciones presupuestarias en el nivel institucional aprobados a través de norma de cualquier rango.

SEGUNDA. - Acciones producto de las declaraciones de emergencia del servicio de transporte

Declarada la emergencia a que se refiere la disposición precedente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sus entidades y empresas adscritas y, sus programas y proyectos especiales, se encuentran autorizados a utilizar el mecanismo previsto en el artículo 5 del presente Decreto de Urgencia.

TERCERA. - Autorización para la instalación de puentes modulares en la Red Vial Departamental o Regional y en la Red Vial Vecinal o Rural

Autorizar a PROVIAS DESCENTRALIZADO a efectuar y/o contratar la instalación de estructuras de puentes modulares y los servicios vinculados a su puesta en operación en la Red Vial Departamental o Regional y en la Red Vial Vecinal o Rural. Dicha autorización se ejerce de forma supletoria a la competencia que tienen los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales en dicha materia y está supeditada los criterios de priorización y disponibilidad presupuestal de PROVIAS DESCENTRALIZADO. El mantenimiento de los puentes instalados corresponde a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales beneficiarios.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los doce días del mes de marzo del año dos mil veinticinco.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZEN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO
Ministro de Transportes y Comunicaciones

JOSÉ ANTONIO SALARDI RODRÍGUEZ
Ministro de Economía y Finanzas



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO DE URGENCIA QUE APRUEBA MEDIDAS EXTRAORDINARIAS Y URGENTES EN MATERIA ECONÓMICA Y FINANCIERA POR AFECTACIÓN A LA INFRAESTRUCTURA DE PUENTES UBICADOS EN LAS REDES VIALES QUE FORMAN PARTE DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS, POR INTENSAS PRECIPITACIONES PLUVIALES O PELIGROS ASOCIADOS



I. OBJETO:

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas extraordinarias y urgentes, en materia económica y financiera, que permitan al Estado peruano realizar de manera celeré las intervenciones requeridas en la infraestructura de puentes ubicados en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras por la afectación de la misma y ante el peligro inminente de que ocurran daños o desastres en dicha infraestructura como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados.

II. FINALIDAD:

La propuesta normativa tiene como finalidad atender de manera celeré las situaciones de daño y peligro inminente que afectan la infraestructura de puentes ubicados en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, en salvaguarda de la vida, integridad y salud de los usuarios de dicha infraestructura.

III. MARCO JURIDICO

La Constitución Política del Estado, en sus artículos 58 y 44 respectivamente, señala que, la iniciativa privada es libre; que se ejerce en una economía social de mercado y que, bajo ese régimen, el Estado orienta el desarrollo del país, y actúa principalmente en las áreas de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura; promoviendo el bienestar general que se fundamenta en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación.

Asimismo, de acuerdo con lo prescrito en el artículo 59, de la Constitución Política del Perú, "El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria".

De conformidad con lo señalado en el literal e) del artículo 2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, el Servicio de Transporte de Personas es un servicio público a través del cual se satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte, bajo condiciones de calidad, seguridad, salud y cuidado del medio ambiente, haciendo uso del Sistema Nacional del Transporte Terrestre, terminales terrestres, estaciones de ruta u otro tipo de infraestructura complementaria que se considere necesaria para la adecuada prestación del servicio;

De otro lado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 119 de la Constitución Política del Perú, 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, corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de ente rector del sector transportes, adoptar las medidas correspondientes, así como ejecutar las actividades requeridas, para mantener la continuidad en la prestación del servicio público de transporte terrestre de personas, fomentando la conectividad y transitabilidad vial a lo largo del territorio nacional.

El numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, constituye una atribución del Presidente de la República, dictar medidas extraordinarias, mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo de dar cuenta al Congreso de la República.

En esa línea, el numeral 2 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que, los decretos de urgencia son normas con rango y fuerza de ley por las que se dictan medidas extraordinarias en materia económica y financiera, salvo materia tributaria. Se expiden



cuando así lo requiere el interés nacional. Se fundamentan en la urgencia de normar situaciones extraordinarias e imprevisibles. Son aprobados por el Consejo de Ministros, rubricados por el Presidente de la República y refrendados por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Economía y Finanzas y, en los casos que corresponda, por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia esté referido.

Ahora bien, a propósito de los decretos de urgencia, el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente 0008-2003-AI, en el segundo párrafo del fundamento 59, ha señalado - a propósito de los decretos de urgencia - que: "(...) escaparía a los criterios de razonabilidad exigir que el tenor económico sea tanto el medio como el fin de la norma, pues en el común de los casos la adopción de medidas económicas no es sino la vía que auspicia la consecución de metas de otra índole, fundamentalmente sociales."

Siguiendo esta línea, en la sentencia 845/2021, recaída en el expediente 00001-2021-PI/TC, en su fundamento 23, se mencionó que: "(...) los decretos de urgencia deben versar sobre "materia económica y financiera", lo que de acuerdo con el principio de separación de poderes, implica que dicha materia sea el contenido específico de la disposición (...); añadiéndose que "(...) la concreta regulación o estado de cosas que persigue la norma debe ser de naturaleza económica o financiera, o incidir directamente en el mercado, entre otros supuestos análogos"

De ambos pronunciamientos es posible identificar rasgos característicos de los decretos de urgencia. Así, por un lado, se tiene que estos adoptan el tenor económico y financiero como el medio para perseguir cierto estado de cosas que incidan en el mercado, o supuestos análogos, lo cual inevitablemente impacta en lo social, pues el modelo económico nacional se enmarca dentro de una economía social de mercado y en la creación de condiciones para que las actividades económicas privadas se desarrollen de manera libre y competitiva que redunde en mejores productos ofertados a precios competitivos para los consumidores y usuarios.

Por otro lado, mediante el Decreto Supremo N° 007-2022-JUS se aprueba el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, siendo que en su artículo 16 dispone los parámetros que deben cumplir los decretos de urgencia¹ son:

- a) **Excepcionalidad:** La norma debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto, y cuya existencia depende de la comprobación de datos fácticos determinados de manera técnica y que sean objetivamente identificables antes de su promulgación.
- b) **Necesidad:** Las circunstancias detectadas deben ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento legislativo para la expedición de leyes, pueda impedir la producción de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.
- c) **Transitoriedad:** Las medidas extraordinarias aplicadas no deben mantener vigencia por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa, lo cual debe señalarse de manera expresa en la norma a ser promulgada.
- d) **Generalidad:** El interés nacional que justifica la aplicación de la norma implica que los beneficios que genere su aplicación deben alcanzar a la comunidad en general. No puede circunscribir sus efectos en intereses determinados.
- e) **Conexidad:** Debe existir vinculación inmediata entre la medida a ser aplicada a través del decreto de urgencia y las circunstancias extraordinarias existentes que lo justifican."

Adicionalmente, el numeral 13.2 del artículo 13 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa establece que, "en los proyectos de decretos de urgencia, la exposición de motivos debe precisar de manera objetiva las circunstancias extraordinarias e imprevisibles cuyo riesgo inminente de que se extiendan constituye un peligro para la economía nacional o las finanzas públicas, conforme lo establecido por la Constitución Política del Perú, las normas vigentes, los precedentes del

¹ Al respecto, es oportuno indicar que, en la sentencia recaída sobre el Expediente N° 00004-2011-PI/TC (Fundamento 20), el Tribunal Constitucional ha señalado los parámetros que deben cumplir los decretos de urgencia, que son, precisamente, los recogidos por la norma infra legal.

Tribunal Constitucional, así como lo dispuesto por el artículo 16 del presente reglamento”.

En atención a dicha disposición, resulta pertinente destacar que el incremento en la intensidad de las precipitaciones pluviales del periodo 2025, y sobre todo, los peligros y daños producidos en la infraestructura de puentes del Sistema Nacional de Carreteras constituyen la situación de grave peligro y daño para la economía nacional y las finanzas públicas que se busca revertir con el presente decreto de urgencia; amenaza que a su vez, ya ha sido reconocida mediante las declaratorias de estado de emergencia emitidas por el Poder Ejecutivo entre enero y marzo del presente año y que se describen a continuación:

- 
- 
- 
- 
- 
- 1) Decreto Supremo N° 007-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 10 de enero de 2025, declaró el Estado de Emergencia en 338 distritos de 123 provincias de 20 Departamentos del territorio nacional, por peligro inminente ante intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de reducción del Muy Alto Riesgo existente, así como de respuesta y rehabilitación que correspondan.
 - 2) Decreto Supremo N° 021-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 20 de febrero de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 157 distritos de 69 provincias de 20 departamentos del territorio nacional, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan.
 - 3) Decreto Supremo N° 024-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 27 de febrero de 2025, se extendió la declaratoria de Estado de Emergencia en varios distritos de algunas provincias de los departamentos de Amazonas, Áncash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Ica, La Libertad, Lambayeque, Lima, Moquegua, Pasco, Piura, Puno, San Martín, Tacna, Tumbes y Ucayali, también por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan.
 - 4) Decreto Supremo N° 026-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 5 de marzo de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 90 distritos de 58 provincias de 18 departamentos del territorio nacional, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan.

Sobre la competencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones respecto a la Red Vial Nacional

Por otra parte, acorde con los artículos 4 y 5 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene en el ámbito de su competencia, funciones rectoras y funciones específicas de competencias exclusivas, conforme se detalla a continuación:



Artículo 4.- Ámbito de competencia

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es competente de manera exclusiva en las siguientes materias:

- (...)
- b) Infraestructura de transportes de alcance nacional (...)
- (...)

Artículo 5.- Funciones rectoras

Las funciones rectoras son las siguientes:

- 
1. Formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, fiscalizar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno.
 2. Dictar normas y lineamientos técnicos para la adecuada ejecución, supervisión y evaluación de las políticas, la gestión de los recursos del sector, así como para el otorgamiento y reconocimiento de derechos, la sanción, la fiscalización y ejecución coactiva en materias de su competencia.
 3. Coordinar con los gobiernos regionales y locales la implementación de las políticas nacionales y sectoriales, y evaluar su cumplimiento.

Artículo 6.- Funciones específicas de competencias exclusivas

En el marco de sus competencias exclusivas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones cumple las siguientes funciones específicas:

1. Planear, regular, autorizar, gestionar y evaluar los servicios de transporte aéreo y transporte multimodal, así como la aeronavegación y seguridad de la aeronáutica civil. (...):

De otro lado, el artículo 16 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece lo siguiente:

"Artículo 16.- De las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Vivienda y Construcción"

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo las siguientes competencias:

Competencias normativas:

- a) Dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la presente Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
- b) Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la presente ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

Competencias de gestión:

- c) Desarrollar, ampliar y mejorar las vías de la infraestructura vial nacional.
- d) Administrar y mantener la infraestructura vial nacional no entregada en concesión.
- e) Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte bajo su ámbito de competencia.
- f) Diseñar sistemas de prevención de accidentes de tránsito. (...):

En atención a las disposiciones precitadas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene como competencia exclusiva el desarrollo de la infraestructura de alcance nacional y, en ese sentido, busca mecanismos para su mejora.

Por su parte, el artículo 23 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre contempla lo siguiente:

"Artículo 23.- Del contenido de los reglamentos"

Los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la presente ley son aprobados por decreto supremo y refrendados por el ministro de Transportes y Comunicaciones y rigen en todo el territorio nacional de la República. En particular, deberá dictar los siguientes reglamentos, cuya materia de regulación podrá, de ser necesario, desagregada:

f) Reglamento de Jerarquización Vial

Contiene los criterios de clasificación de vías destinados a orientar las decisiones de inversión y operación de estas en función de los roles que establece.

Contiene además los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido.

(...):

En esa línea, el artículo 4 del Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, establece lo siguiente:

"Artículo 4 DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS (SINAC)"

El Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) se jerarquiza en las siguientes tres redes viales: Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural, según los criterios señalados en el artículo 8 del presente Reglamento.

- a. **Red Vial Nacional.-** Corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los principales ejes longitudinales y transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Sirve como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales.
- b. **Red Vial Departamental o Regional.-** Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito de un gobierno regional. Articula básicamente a la Red Vial Nacional con la Red Vial Vecinal o Rural.
- c. **Red Vial Vecinal o Rural.-** Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distrito, estos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional".
(Subrayado agregado)

En atención a lo señalado, se debe tener presente que el Sistema Nacional de Carreteras se encuentra compuesto por: (i) la Red Vial Nacional, (ii) la Red Vial Departamental o Regional y (iii) la Red Vial

Vecinal o Rural.

Al respecto, cabe indicar que, la Red Vial Nacional (concesionada y no concesionada), la Red Vial Departamental o Regional y la Red Vial Vecinal o Rural, constituyen uno de los medios de transporte más utilizados para conectar diferentes zonas del interior del país, siendo la infraestructura de transporte más extensa, lo que añade una complejidad adicional a la ejecución de actividades de prevención y rehabilitación de la referida infraestructura. Es por ello que, **la ejecución de intervenciones preventivas es de vital importancia para mantener la conectividad del país.**

Por otro lado, el artículo 6 del Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, contempla lo siguiente:

"Artículo 6 DE LAS AUTORIDADES COMPETENTES

6.1 El Gobierno Nacional, como ente normativo, es la autoridad competente para la jerarquización del Sistema Nacional de Carreteras.

6.2 Las autoridades competentes para la aplicación del presente Reglamento, de conformidad con los niveles de Gobierno que corresponden a la organización del Estado, son las siguientes:

- a. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por el Gobierno Nacional, a cargo de la Red Vial Nacional.
- b. Los Gobiernos Regionales, a cargo de su respectiva Red Vial Departamental o Regional.
- c. Los Gobiernos Locales, a cargo de su respectiva Red Vial Vecinal o Rural".
(Subrayado y negrita agregada)

De lo antes expuesto, se advierte que los 3 niveles de gobierno son competentes en las 3 redes viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, respectivamente.

IV. FUNDAMENTO TÉCNICO DEL DECRETO DE URGENCIA

4.1. IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

Delimitación general del problema público

Durante el mes de febrero de 2025 se ha verificado un aumento sustancial -y por encima de los niveles regulares- de la magnitud e intensidad de las precipitaciones pluviales en diferentes departamentos del país, lo que ha incrementado el caudal de los ríos de manera significativa, poniendo en situación de peligro inminente o daño, la estabilidad de la infraestructura de los puentes que forman parte de la Red Vial Nacional, acelerando su necesidad de reforzamiento y remplazo, en caso corresponda, para evitar la interrupción o el colapso de dichas vías y preservar con ello, la seguridad de los usuarios y la continuidad de las actividades económicas.

Como parte del problema público es importante precisar que las situaciones de daño y peligro inminente descritas, si bien tienen su causa más inmediata en el súbito incremento de las lluvias; generan efectos de precariedad y/o de interrupción más extendidos en la infraestructura de los puentes -afectación que no desaparece por la terminación de las lluvias o la normalización en el cauce de los ríos-.

Esta diferencia en la temporalidad entre el "evento climatológico" y el "situación de daño y peligro inminente a la infraestructura de puentes", confiere un rasgo de "continuidad" al problema público y a la situación de emergencia generada por el evento climatológico; resultando claro entonces que la emergencia que buscamos resolver, no es el fenómeno climatológico, sino la situación de daño y peligro inminente derivada de aquél, y que afecta a los puentes del Sistema Nacional de Carreteras, siendo ésta última la que justifica las medidas extraordinarias que se proponen en el presente Decreto de Urgencia.

Para explicar esto, es importante señalar que la necesidad de remplazo de un puente, con un puente modular provisional, supone iniciar la compra de los módulos que compondrán dicho puente y supone también la posterior instalación del mismo; siendo pertinente señalar que el proceso de compra internacional y entrega de dicha infraestructura modular, abarca parte del ejercicio anual 2025 y parte del ejercicio anual 2026, siendo la instalación del puente y las obras civiles que se requieren para dicha instalación, actividades que ocurrirán necesariamente durante el ejercicio anual 2026; medidas que sin

embargo, tienen dicha temporalidad por la propia dinámica de los procesos de contratación e instalación de un puente.



4.2 Descripción detallada del problema público

Adicionalmente a ello, según lo informado por el SENAMHI en el Aviso 053² del 17 de febrero de 2025, el desmejoramiento de las condiciones climatológicas que afectan las regiones y vías de nuestro país continuará entre el miércoles 19 al viernes 21 de febrero, presentándose precipitaciones de nieve, granizo, aguanieve y lluvia, de moderada a fuerte intensidad en la sierra; granizo en zonas por encima de los 2800 m s. n. m. y nieve en localidades sobre los 4000 m s. n. m. de la sierra centro y sur; precipitaciones que además estarán acompañadas de descargas eléctricas y ráfagas de viento con velocidades cercanas a los 40 km/h; precipitaciones de moderada a fuerte intensidad acompañadas de descargas eléctricas en la costa norte; situación que incrementa el riesgo de interrupción o colapso de la Red Vial Nacional.



Imagen N° 1
Departamentos bajo intensas precipitaciones pluviales



Fuente: Aviso meteorológico N° 53 - SENAMHI

Asimismo, mediante Aviso N° 058³ del 20 de febrero de 2025, SENAMHI informó que del sábado 22 al lunes 24 de febrero, se presentarán precipitaciones (nieve, granizo, aguanieve y lluvia) de moderada a fuerte intensidad en la sierra; que estarían acompañadas de descargas eléctricas y ráfagas de viento con velocidades cercanas a los 40 km/h; y que, para la costa norte se esperaban precipitaciones de moderada a fuerte intensidad acompañadas de descargas eléctricas.



² <https://www.senamhi.gob.pe/?p=aviso-meteorologico-vigente&a=2025&b=20741&c=00&d=SENA#tabs-532025>
<https://www.senamhi.gob.pe/?p=aviso-meteorologico-detalle&a=2025&b=20781&c=00&d=SENA>



Imagen N° 2



Fuente: Aviso meteorológico N° 58 - SENAMHI

Asimismo, mediante Aviso N° 064⁴ del 02 de marzo de 2025, el SENAMHI informó que el lunes 03 al miércoles 05 de marzo, continuarían las precipitaciones (nieve, granizo, aguanieve y lluvia) de moderada a fuerte intensidad en la sierra; precisándose que estas precipitaciones estarían acompañadas de descargas eléctricas y ráfagas de viento con velocidades cercanas a los 40 km/h; y que, para la costa norte se esperan precipitaciones de moderada a fuerte intensidad acompañadas de descargas eléctricas; situación que continúa incrementando la vulnerabilidad de la infraestructura de puentes y el riesgo de interrupción de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras.

Imagen N° 3

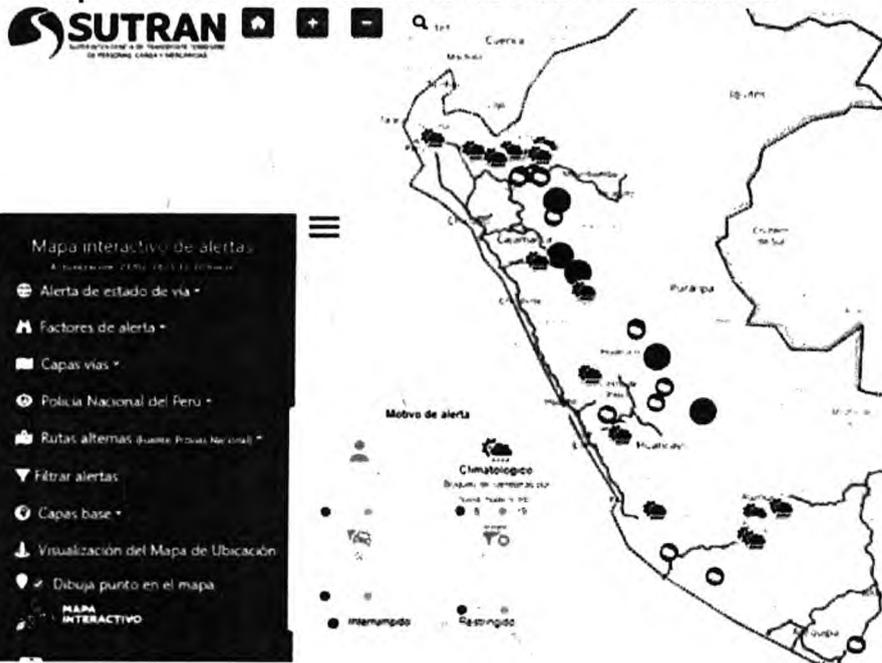


Fuente: Aviso meteorológico N° 64 - SENAMHI



⁴ <https://www.senamhi.gob.pe/?p=aviso-meteorologico-vigente&a=2025&b=20901&c=00&d=SENA>

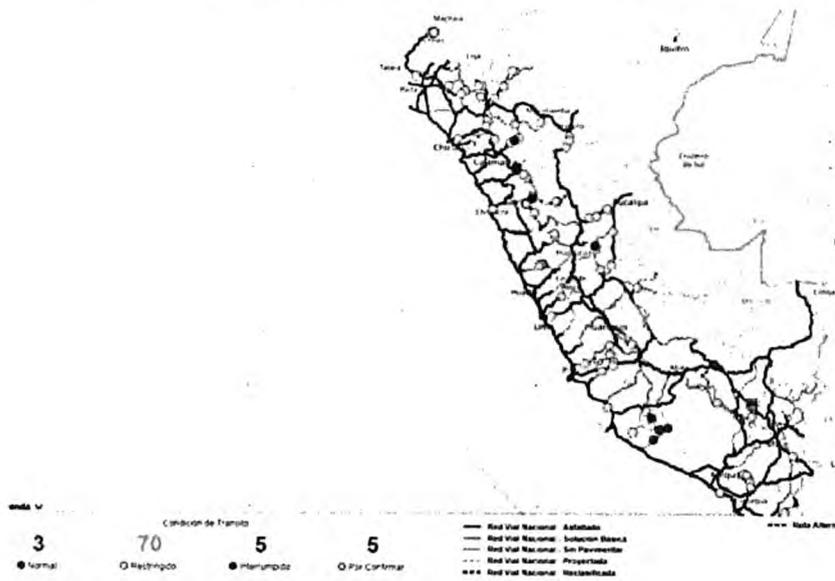
Imagen N° 4
 Mapa Interactivo de Alertas de la SUTRAN – al 23.02.2025⁵



Fuente: SUTRAN

De acuerdo con lo indicado en el Mapa Interactivo de Alertas, se desprende que, al 23 de febrero de 2025, existen 24 vías bloqueadas como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados que vienen ocurriendo en diversos departamentos de nuestro país.

Imagen N° 5
 Visor de Emergencias Viales de Provias Nacional – al 23.02.2025⁶



Considerando la información contenida en el Visor de Emergencias Viales antes indicado, podemos verificar que las vías de diferentes departamentos se encuentran con el tránsito restringido o interrumpido como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados, tal

⁵ https://gis.sutran.gob.pe/alerta_sutran/

⁶ http://wsgcv.proviasnac.gob.pe/sqcv_emergenciavial al 23 de febrero de 2025.

como se aprecia de las siguientes imágenes:

Imagen N° 6

EMERGENCIA VIAL



CONDICIÓN	TIPO EMERGENCIA
Transito Interrumpido	OBSTRUCCION/DAÑO POR DERRUMBE
RUTAS ALTERNAS	
No cuenta	

EMERGENCIA VIAL

CÓDIGO:
21024

FECHA OCURRENCIA:
18/02/2025

RUTA:
PE-12A

PROGRESIVA:
277+500 - 278+500

UBIGEO:
HUANUCO-MARANON-CHOLON

Imagen N° 7

EMERGENCIA VIAL



CONDICIÓN	TIPO EMERGENCIA
Transito Interrumpido	PÉRDIDA DE PLATAFORMA
RUTAS ALTERNAS	
CODO DE POZUZO - ISCOZACIN	

EMERGENCIA VIAL

CÓDIGO:
21025

FECHA OCURRENCIA:
18/02/2025

RUTA:
PE-5NA

PROGRESIVA:
127+540 - 127+640

UBIGEO:
PASCO-OXAPAMPA-POZUZO

CONDICIÓN	TIPO EMERGENCIA
Transito Interrumpido	PÉRDIDA DE PLATAFORMA
RUTAS ALTERNAS	
CODO DE POZUZO - ISCOZACIN	

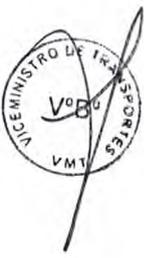
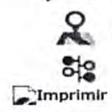


Imagen N° 8

EMERGENCIA VIAL



18L 650948 8304905
Km 127+800 - 128+650
Emergencia Vial

CONDICIÓN Transito Interrumpido	TIPO EMERGENCIA OBSTRUCCION POR HUAICO
RUTAS ALTERNAS NO APLICA	

EMERGENCIA VIAL

CÓDIGO:
21029

FECHA OCURRENCIA:
18/02/2025

RUTA:
PE-32

PROGRESIVA:
127+800 - 128+650

UBIGEO:
AYACUCHO-PARINACOCNAS-PUYUSCA



CONDICIÓN Transito Interrumpido	TIPO EMERGENCIA OBSTRUCCION POR HUAICO
RUTAS ALTERNAS NO APLICA	

Imagen N° 97



PE-08B KM 196+550
16 feb. 2025 16:15:19
18M 175985 9249418

ASENTAMIENTO DE PLATAFORMA SECTOR : CHANCHILLO KM 196+522 - KM 196+578

EMERGENCIA VIAL

CÓDIGO:
21013

FECHA OCURRENCIA:
16/02/2025

RUTA:
PE-08B

PROGRESIVA:
196+522 - 196+578

UBIGEO:
AMAZONAS-CHACHAPOYAS-BALSAS

CONDICIÓN Transito Interrumpido	TIPO EMERGENCIA ASENTAMIENTO DE PLATAFORMA
RUTAS ALTERNAS no presenta	



7 http://wsgcv.proviasnac.gob.pe/wsgcv_emergenciavial al 23 de febrero de 2025.



Imagen N° 10⁸



EMERGENCIA VIAL
CÓDIGO: 20941
FECHA OCURRENCIA: 06/02/2025
RUTA: PE-10B
PROGRESIVA: 43+460 - 43+540
UBIGEO: LA LIBERTAD-SANCHEZ CARRION-SARTIMBAMBA

CONDICION: Tránsito Interrumpido
TIPO EMERGENCIA: OBSTRUCCION/DANO POR DERRUMBES

Imprimir

Imagen N° 11



ATENCIÓN DE LA EMERGENCIA VIAL EROSION/SOCAVACION DE PLATAFORMA EN EL SECTOR DE SUCHIMAN (KM 129+170 AL KM 129+205)

EMERGENCIA VIAL
CÓDIGO: 20897
FECHA OCURRENCIA: 28/01/2025
RUTA: PE-12A
PROGRESIVA: 129+100 - 129+450
UBIGEO: ANCASH-POMABAMBA-PAROBAMBA

CONDICION: Tránsito Interrumpido
TIPO EMERGENCIA: EROSION / SOCAVACION DE PLATAFORMA

RUTA ALTERNAS: NO HAY

Imprim

⁸ http://wsqcv.proviasnac.gob.pe/sqcv_emergenciavial al 23 de febrero de 2025.

Imagen N° 14
 Puente Pacayhuran – Ancash



Fuente: Provias Descentralizado



Imagen N° 15
 Puente
 Bocatoma – La Libertad





Fuente: Provias Descentralizado

Imagen N° 16
Puente Viseca – Ayacucho



Fuente: Provias Descentralizado



Imagen N° 17
Puente Rojo Palpa – Lima



Fuente: Provias Descentralizado



Imagen N° 18
Puente Rojo Palpa – Lima



Fuente: Provias Descentralizado

En este sentido, el proyecto de Decreto de Urgencia se plantea como una respuesta concreta ante el grave problema público que representa para el país, el daño y el peligro inminente de afectación de la infraestructura de puentes, lo que genera un riesgo para la vida, salud e integridad de los usuarios de los mismos, así como la interrupción parcial o total de la transitabilidad vial en distintos lugares del país y de forma simultánea.

En esa línea, a modo de alcance, se detalla de qué manera las precipitaciones pluviales, de mayor intensidad, podrían afectar la infraestructura vial, conforme puede apreciarse a continuación:

Cuadro N° 1
Riesgos climáticos para la infraestructura vial

Impacto Climático	Posible impacto para la infraestructura
<ul style="list-style-type: none"> Precipitación pluvial más intensa y daños asociados (huaycos, aluviones, entre otros). 	<ul style="list-style-type: none"> Riesgo de afectación de puentes ante el <u>incremento del caudal y del torrente de los ríos.</u> Riesgo de inundación en las carreteras. Mayor inestabilidad de los terraplenes. Mayor daño a la superficie de la carretera.

Fuente: Paz et al (2017)
Elaboración: OSITRÁN

Dicho problema público, al afectar la transitabilidad de forma transversal en distintos lugares del país, impacta de manera negativa y de forma sistémica las diversas actividades económico-productivas en dichas zonas, dada la limitación o imposibilidad del traslado de productos, bienes y servicios, representando además, un riesgo para la vida, salud e integridad de los usuarios de las vías y de las poblaciones aledañas, ya que afecta la prestación de servicios esenciales como la salud, alimentación y educación. Dicha situación se agrava cuando una vía afectada no cuenta con una vía alterna para el tránsito de vehículos, lo cual sucede en muchas ocasiones, tal como se aprecia de las Imágenes N° 6, N° 9 y N° 11.

4.3 ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN FÁCTICA QUE SE PRETENDE REGULAR

Al respecto, se debe tener presente que el Sistema Nacional del Carreteras se encuentra compuesto por: (i) la Red Vial Nacional, (ii) la Red Vial Departamental o Regional y (iii) la Red Vial Vecinal o Rural.

- Las carreteras son nacionales, están a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y son parte de la Red Vial Nacional, que se subdivide en la Red Vial Nacional no concesionada, a cargo de Provias Nacional; y en la Red Vial Nacional concesionada, cuya operación y mantenimiento son de responsabilidad de las empresas concesionarias. La Red Vial



Nacional une las capitales de los 24 departamentos y la provincia Constitucional del Callao, y tiene tres rutas longitudinales (Costa, Sierra y Selva) y 20 transversales. Existen 151 carreteras nacionales.

Las carreteras departamentales conectan las provincias de un departamento. Integran la Red Vial Departamental o Regional y son de competencia de los gobiernos regionales; estas unen las capitales de provincias dentro de cada departamento y está conformada por 409 rutas en los 24 departamentos.



Las carreteras provinciales conectan distritos y son parte de la Red Vial Provincial o Rural, de responsabilidad de las municipalidades provinciales; estas unen las capitales de distritos dentro de cada provincia y la integran 12 234 rutas.

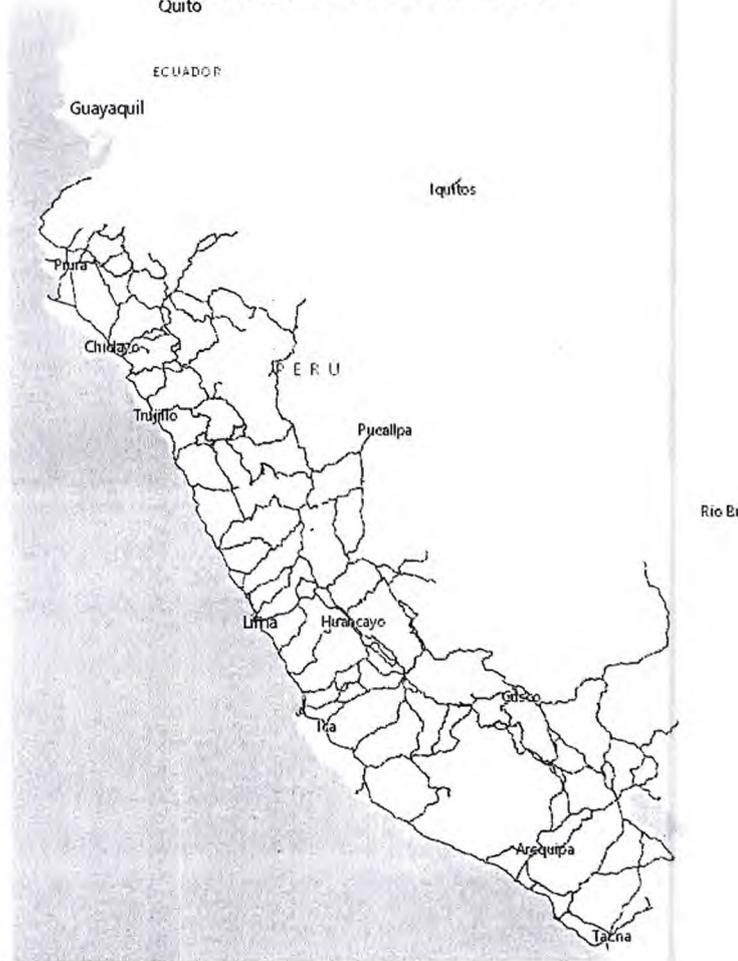
Cabe resaltar que, los puentes que se ubican en cada red vial son de competencia de la entidad a cargo de la carretera. En este sentido, los puentes ubicados en la Red Vial Nacional están a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; los puentes ubicados en la Red Vial Departamental son de responsabilidad de los gobiernos regionales; y los puentes ubicados en la Red Vial Provincial pertenecen a las municipalidades provinciales.



No obstante ello, es importante resaltar que en muchos casos, los puentes que son competencia de un gobierno regional o de un municipio provincial o distrital, determinan acciones a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en virtud de convenios que se suscriben entre ambas instancias de gobierno, lo que permite a dicho ministerio realizar acciones supletorias de soporte en favor de aquellos gobiernos regionales o locales, particularmente en situaciones de emergencia; siendo esa la razón de porqué las medidas de reforzamiento y/o reemplazo que se proponen, o el tratamiento especial de permisos de permisología administrativa que se plantea, no son medidas privativas de las carreteras nacionales sino que se extienden a todo aquel ámbito de transitabilidad en el que se requiera evitar el colapso de un puente.



Imagen N° 19
Sistema Nacional de Carreteras¹⁰
 Quito



Fuente: Provias Nacional¹¹

Cabe indicar que, la Red Vial Nacional (concesionada y no concesionada), la Red Vial Departamental o Regional y la Red Vial Vecinal o Rural, constituyen uno de los medios de transporte más utilizados para conectar diferentes zonas del interior del país, siendo la infraestructura de transporte más extensa, lo que añade una complejidad adicional a la ejecución de actividades de prevención y rehabilitación de la referida infraestructura. Es por ello que, **la ejecución de intervenciones preventivas es de vital importancia para mantener la conectividad del país.**

A su vez, la Red Vial Nacional se compone de vías concesionadas y no concesionadas, tal como se indica en el cuadro siguiente:



¹⁰ Mayor detalle en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1113755-mtc-asi-se-clasifican-las-carreteras-del-pais>
¹¹ <https://spwgm.proviasnac.gob.pe/webmap>

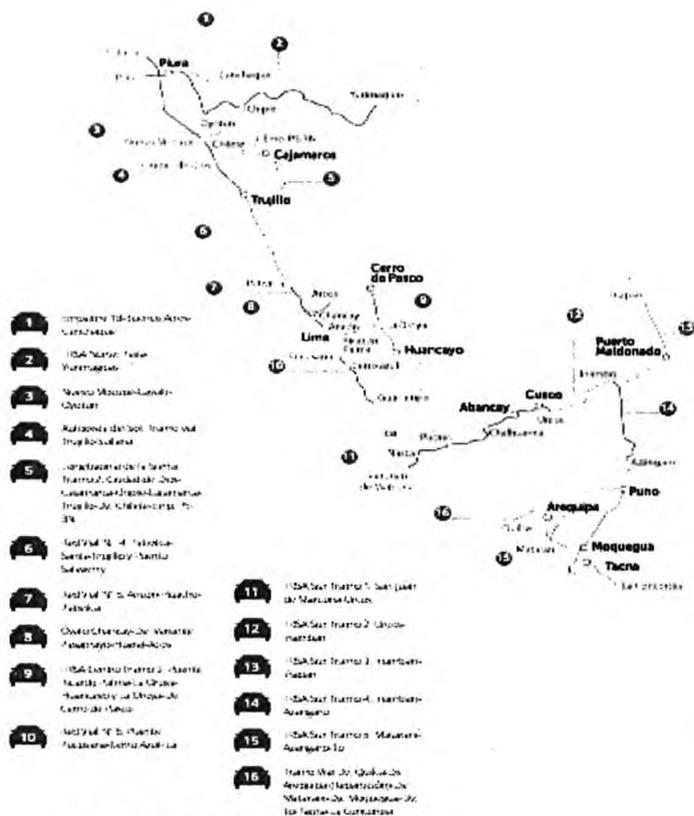


Cuadro N° 2
Red Vial Nacional Concesionada y No Concesionada¹²
RED VIAL NACIONAL

SUPERFICIE RODADURA	Definitiva				Temporal		TOTAL	%	TOTAL PVN	%
	No concesionada	Concesionada	Total	%	RNT	%				
Existente	20,766	6,765	27,530	100	2,072	100	29,603	100	22,838	100
Pavimentado	16,092	6,759	22,851	83	1,427	69	24,277	82	17,519	77
Asfaltado	8,830	6,622	15,451	56	160	8	15,611	53	8,990	39
Solución Básica	7,263	137	7,399	27	1,267	61	8,666	29	8,529	37
No Pavimentado	4,674	6	4,679	17	646	31	5,325	18	5,319	23
Afirmado	2,747	6	2,753	10	552	27	3,306	11	3,300	14
Sin Afirmar	714		714	3	48	2	763	3	763	3
Trocha	1,212		1,212	4	45	2	1,257	4	1,257	6
Proyectada	1,926		1,926		110		2,035		2,035	
TOTAL (Km)	22,691	6,765	29,456		2,182		31,638		24,873	

Fuente: Provias Nacional

Imagen N° 20
Red Vial Nacional Concesionada



Fuente: OSITRAN

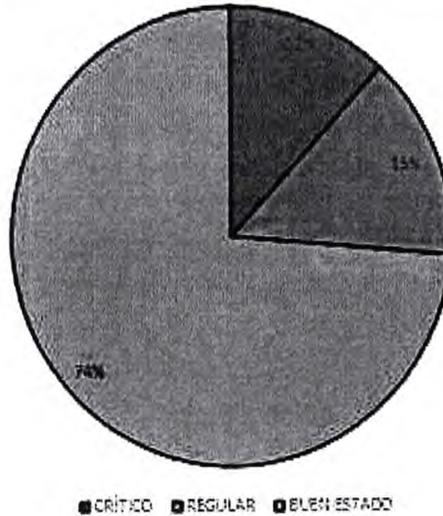
De lo anterior, se desprende que la Red Vial Nacional concesionada se encuentra compuesta por 6,765 km de carreteras. Asimismo, a lo largo de esta red vial existen 717 puentes, de los cuales, 85 se encuentran en un riesgo inminente de sufrir daños o desastres como consecuencia de la intensidad de

¹² <https://spwqm.proviasnac.gob.pe/webmap>

las precipitaciones pluviales en el periodo 2025 o peligros asociados¹³.

Imagen N° 21
Estado situacional de los Puentes de la Red Vial Nacional Concesionada

ESTADO CRÍTICO	CANTIDAD DE PUENTES	PORCENTAJE
CRÍTICO	85	12%
REGULAR	104	15%
BUEN ESTADO	528	74%
TOTAL	717.00	100%



Fuente: DGPPT

De estos 85 puentes en estado crítico se encuentran a cargo de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de concedente de acuerdo con las condiciones particulares de los contratos de concesión.

Sobre el particular, amerita mencionar que varios contratos establecen cláusulas referentes a las acciones a seguir luego de acontecida una emergencia como consecuencia de fenómenos naturales, las cuales varían según la naturaleza del tipo de contrato.

De modo que, teniendo en consideración que los contratos solo estipulan cláusulas reactivas ante la ocurrencia de siniestros, amerita que el Concedente se encuentre habilitado -previamente a la ocurrencia de los mismos- a encargar a los Concesionarios, mediante actas de acuerdo¹⁴, la adopción de medidas preventivas.

A continuación, se muestra el listado actualizado a la fecha (el cual puede ser actualizado según continúe desarrollándose la emergencia por intensas precipitaciones pluviales), respecto a la infraestructura de puentes -a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones- que forma parte de la Red Vial Nacional Concesionada y se encuentra en estado crítico:

¹³ Información proporcionada por la DGPPT.

¹⁴ Cabe mencionar que la habilitación prevista en el decreto urgencia, en el extremo referido a la suscripción de actas de acuerdo entre el Concedente y el Concesionario, se efectuará en pleno respeto del derecho a la libertad de contratar, reconocido en el artículo 62 de la Constitución Política del Perú.

Cuadro N° 3
Listado de Puentes de la Red Vial Nacional Concesionada
en estado Crítico a cargo del MTC

N	Concesion	Nombre del Puente	Región	ESTADO	Longitud (m)
1	Autopista del	PONTON KM 913-383	Piura	CRÍTICO	17
2	Autopista del Sol	PUEBLO CAREAGA CALZADA EXISTENTE, SENTIDO N-S (FUERA DE SERVICIO) EDI DEL NUEVO PUEBLO ENCARGADO A COVISOL)	La Libertad	CRÍTICO	220.5
3	Autopista del	PUEBLO CHAMÁN	La Libertad	CRÍTICO	67
4	Autopista del	PUEBLO MOTUPE I	Lambayeque	CRÍTICO	47
5	Autopista del	PUEBLO UCUPE	Lambayeque	CRÍTICO	118.5
6	Buenos Aires - Canchaque	PONTON KM 18-730	Piura	CRÍTICO	10
7	Buenos Aires - Canchaque	PONTON km 52-329	Piura	CRÍTICO	10
8	Buenos Aires - Canchaque	PONTON km 73-015	Piura	CRÍTICO	10
9	Buenos Aires - Canchaque	PONTON km 76-554	Piura	CRÍTICO	10
10	Buenos Aires - Canchaque	PUEBLO CHAMPRO	Piura	CRÍTICO	91.1
11	Buenos Aires - Canchaque	PUEBLO PALO VERDE	Piura	CRÍTICO	51.4
12	D.V. QUILCA - LA	PUEBLO SIGUAS	Arequipa	CRÍTICO	113.3
13	D.V. QUILCA - LA	PUEBLO FISCAL	Arequipa	CRÍTICO	60
14	IRSA CENTRO TRAMO 2	ANCHI I	LIMA	CRÍTICO	17.4
15	IRSA CENTRO TRAMO 2	ANCHI II	LIMA	CRÍTICO	21.77
16	IRSA CENTRO TRAMO 2	BELLAVISTA I	LIMA	CRÍTICO	14.8
17	IRSA CENTRO TRAMO 2	BELLAVISTA II	LIMA	CRÍTICO	14.5
18	IRSA CENTRO TRAMO 2	CHICLA II	LIMA	CRÍTICO	18.1
19	IRSA CENTRO TRAMO 2	CHINCHAN	LIMA	CRÍTICO	14.8
20	IRSA CENTRO TRAMO 2	EDUARDO DE HABICH	LIMA	CRÍTICO	121
21	IRSA CENTRO TRAMO 2	HUAYLLATUPE	LIMA	CRÍTICO	20
22	IRSA CENTRO TRAMO 2	HUAYRE	JUNÍN	CRÍTICO	12.4
23	IRSA CENTRO TRAMO 2	LILCAN	LIMA	CRÍTICO	34
24	IRSA CENTRO TRAMO 2	PONTON 05-050	JUNÍN	CRÍTICO	7.8
25	IRSA CENTRO TRAMO 2	PONTON 11-753	JUNÍN	CRÍTICO	7.3
26	IRSA CENTRO TRAMO 2	PONTON 15-707	JUNÍN	CRÍTICO	5.7
27	IRSA CENTRO TRAMO 2	PONTON 16-344	JUNÍN	CRÍTICO	7.1
28	IRSA CENTRO TRAMO 2	PONTON INFERNILLO	LIMA	CRÍTICO	9



N	Concesión	Nombre del Puente	Región	ESTADO	Longitud (m)
29	IRSA CENTRO TRAMO 2	PONTON SIBERIA	JUNÍN	CRÍTICO	7.8
30	IRSA CENTRO TRAMO 2	RICARDO PALMA	LIMA	CRÍTICO	64.5
31	IRSA CENTRO TRAMO 2	TABLACHACA	LIMA	CRÍTICO	17.3
32	IRSA CENTRO TRAMO 2	TAMBORAQUE I	LIMA	CRÍTICO	21
33	IRSA CENTRO TRAMO 2	TAMBORAQUE II	LIMA	CRÍTICO	21
34	IRSA CENTRO TRAMO 2	TAMBORAQUE III	LIMA	CRÍTICO	45
35	IRSA Norte	AGUAS CLARAS	SAN MARTIN	CRÍTICO	51.2
36	IRSA Norte	CHAMAYA II	CAJAMARCA	CRÍTICO	100
37	IRSA Norte	HUALAPAMPA	PIURA	CRÍTICO	91
38	IRSA Norte	LA CALDERA	AMAZONAS	CRÍTICO	20
39	IRSA Norte	NARANJILLO	SAN MARTIN	CRÍTICO	100
40	IRSA Norte	PRIMAVERA	PIURA	CRÍTICO	20
41	IRSA Norte	TONCHIMA	SAN MARTIN	CRÍTICO	72
42	IRSA Norte	YAMBRAS	AMAZONAS	CRÍTICO	22
43	IRSA Norte	YURACYACU	SAN MARTIN	CRÍTICO	80
44	IST1	DESCOMULGADO	ICA	CRÍTICO	20
45	IST1	PUNTE CASINCHIHUA	APURÍMAC	CRÍTICO	55.6
46	IST1	PUNTE COTARUSE	APURÍMAC	CRÍTICO	30
47	IST1	PUNTE CUNYAC	APURÍMAC -	CRÍTICO	110
48	IST1	PUNTE MEDIA LUNA	CUSCO	CRÍTICO	50
49	IST1	PUNTE POROMA	ICA	CRÍTICO	45
50	IST1	PUNTE PUQUIO	ICA	CRÍTICO	40
51	IST1	PUNTE QUEBRADA HONDA	APURÍMAC	CRÍTICO	125.5
52	IST1	PUNTE RIO BLANCO	CUSCO	CRÍTICO	48
53	IST1	PUNTE SISAL	CUSCO	CRÍTICO	15
54	IST3	PUNTE TAHUAMANU'	MADRE DE DIOS	CRÍTICO	160
55	IST4	PUNTE OTORONGO	PUNO	CRÍTICO	170
56	IST5	PUNTE CALAPUJA	PUNO	CRÍTICO	100
57	IST5	PUNTE CUTIMBO	PUNO	CRÍTICO	82.9
58	IST5	PUNTE MOROCOLLO	PUNO	CRÍTICO	84.5
59	IST5	PUNTE TARUCANI	PUNO	CRÍTICO	17
60	IST5	PUNTE TIMILLO	PUNO	CRÍTICO	16.1
61	LST2	PUNTE CASMICHE	La Libertad	CRÍTICO	50
62	LST2	PUNTE SIN NOMBRE EN LAJAS	CAJAMARCA	CRÍTICO	15
63	LST2	PUNTE AMARILLO	CAJAMARCA	CRÍTICO	13
64	LST2	PONTON UNC	CAJAMARCA	CRÍTICO	4.3
65	LST2	PUNTE RIO MOCHE BAJO	La Libertad	CRÍTICO	36
66	RV4	CARRIZAL	ANCASH	CRÍTICO	39
67	RV4	CHAO	LA LIBERTAD	CRÍTICO	30.7
68	RV4	COISHCO	ANCASH	CRÍTICO	58
69	RV4	CULEBRAS (CE)	ANCASH	CRÍTICO	20
70	RV4	HUAMANZANA	LA LIBERTAD	CRÍTICO	30
71	RV4	HUARMEY	ANCASH	CRÍTICO	31.4
72	RV4	JORGE CHAVEZ	ANCASH	CRÍTICO	20
73	RV4	LACRAMARCA (CE)	ANCASH	CRÍTICO	25.25
74	RV4	SANTA (CE)	ANCASH	CRÍTICO	239
75	RV5	Puente IV Ancon	LIMA	CRÍTICO	65
76	RV5	Puente IV Huaral	LIMA	CRÍTICO	67.7

N	Concesión	Nombre del Puente	Región	ESTADO	Longitud (m)
77	RV5	Puente Rio Chancay Norte - Sur	LIMA	CRÍTICO	57
78	RV5	Puente Rio Chancay Sur - Norte	LIMA	CRÍTICO	57
79	RV5	Puente Rio Huaura Norte - Sur	LIMA	CRÍTICO	184
80	RV5	Puente Rio Pativilca Sur - Norte	LIMA	CRÍTICO	344
81	RV6	PUNTE SOBRE QUEBRADA ASIA	LIMA	CRÍTICO	21
82	RV6	PUNTE SOBRE QUEBRADA	LIMA	CRÍTICO	13.8
83	RV6	PUNTE SOBRE QUEBRADA	LIMA	CRÍTICO	11.3
84	RV6	PUNTE INTERCAMBIO VIAL	LIMA	CRÍTICO	45
85	RV6	PUNTE INTERCAMBIO VIAL SAN	LIMA	CRÍTICO	45

Fuente: DGPPT



Cabe señalar que, dicho listado puede ser actualizado según: i) se vaya desarrollando la emergencia por intensas precipitaciones pluviales los siguientes días, y ii) se vaya efectuando el diagnóstico respectivo de las infraestructuras de puentes por parte de la DGPPT.

A manera de ejemplo, en el caso específico de la infraestructura de puentes en la Red Vial Nacional Concesionada, las siguientes imágenes muestran el estado crítico de alguno de ellos:



Imagen N° 22
Puente COISHCO – Santa/Ancash



Fuente: DGPPT

Imagen N° 23
Puente COISHCO – Santa/Ancash



Fuente: DGPPT

Imagen N° 24
Puente Carrizal – Ancash



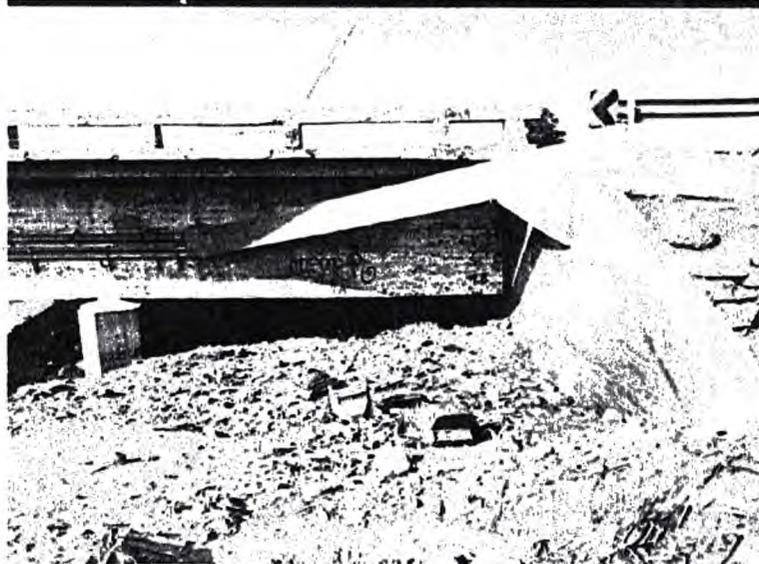
Fuente: DGPPT

Imagen N° 25
Puente Carrizal – Ancash



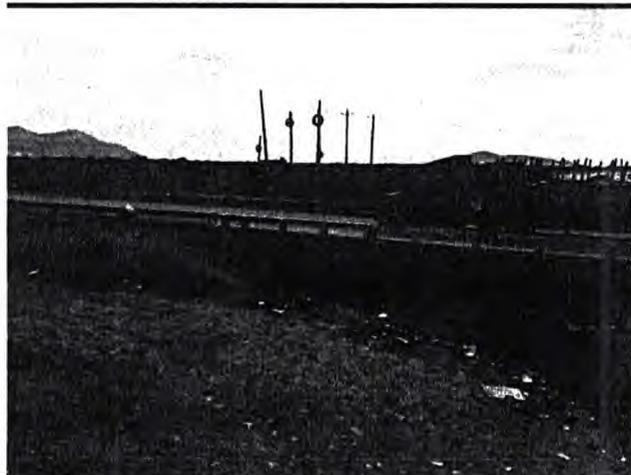
Fuente: DGPPT

Imagen N° 26
Puente Santa – Ancash



Fuente: DGPPT

Imagen N° 27
Puente Santa – Ancash



Fuente: DGPPT



Imagen N° 28
Puente Descomulgado – IIRSA Sur Tramo I



Fuente: DGPPT

Imagen N° 29
Puente Quebrada Honda – IIRSA Sur Tramo I



Fuente: DGPPT

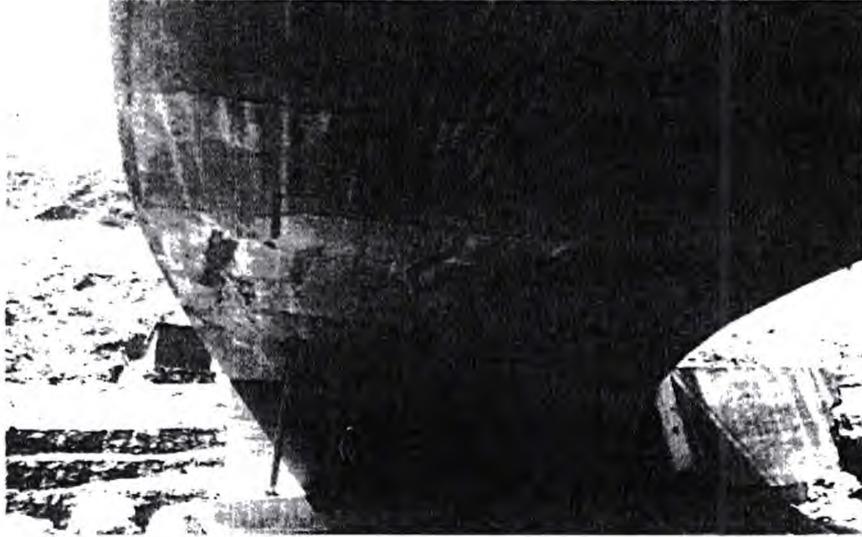
Imagen N° 30
Puente Río Blanco – IIRSA Sur Tramo I



Fuente: DGPPT

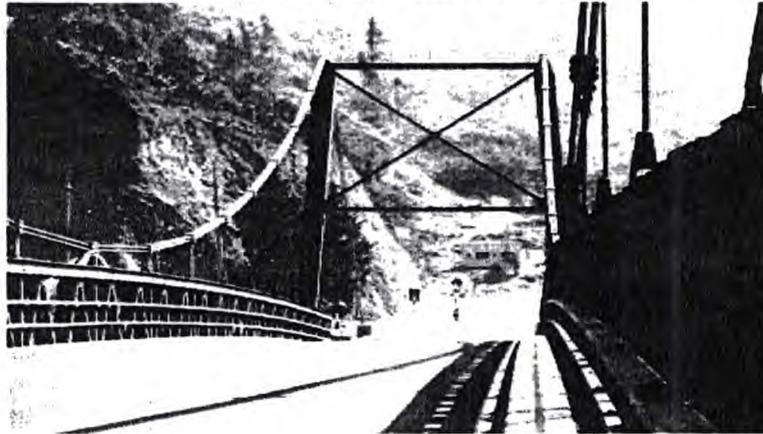


Imagen N° 31
Puente Huayllatupe- IIRSA Centro



Fuente: DGPPT

Imagen N° 32
Puente Habich- IIRSA Centro



Fuente: DGPPT

Imagen N° 33
Puente Anchi- IIRSA Centro



Fuente: DGPPT



Imagen N° 34
 Puente Ricardo Palma– IIRSA Centro



Fuente: DGPPT

Imagen N° 35
 Puente Tahuamanu– IIRSA Sur Tramo 3



Fuente: DGPPT

A efectos de prevenir y/o mitigar cualquier daño o desastre en la infraestructura de puentes indicada en el Cuadro N° 3, así como los daños a la salud, vida e integridad de los usuarios de los mismos, se propone la ejecución de intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo para mitigar la situación de precariedad de la infraestructura de puentes afectada, según el resultado del diagnóstico técnico correspondiente.

Dentro de las intervenciones de reforzamiento previstas se tiene la instalación/realización de: i) gaviones¹⁵, ii) enrocados, iii) limpieza de cauces, iv) rellenos, v) cortes de material, vi) eliminación de obstáculos, huaicos y derrumbes; vii) colocación de dispositivos y/o elementos de seguridad vial; y viii) otros que sean técnicamente necesarios, a fin de mitigar y/o evitar el colapso de la infraestructura de puentes como consecuencia las intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados que podrían generar deslizamientos, socavaciones y erosión en la infraestructura de puentes, afectando la vida, integridad y salud de los usuarios de tales puentes.

Dentro de las intervenciones de reemplazo se encuentran las actividades de: i) adquisición e instalación de puentes modulares, y ii) ejecución de puentes definitivos¹⁶, a efectos de poder reponer a la mayor

¹⁵ Los gaviones son presas filtrantes que permiten el flujo normal del agua, debido a que los cajones de gaviones forman una sola estructura tienen mayor resistencia al volteo y al deslizamiento y controlan eficientemente la erosión en cárcavas de diferentes tamaños.

¹⁶ A mayor detalle, tenemos que, conforme a evaluación estructural presentada por el Concesionario de la IIRSA Centro, revisada por la DGPPT, se recomendó el reemplazo de los 3 Puentes Vehiculares. Según la información técnica de la DGPPT, se espera que los expedientes técnicos de estos 3 puentes se encuentren aprobados a más tardar el 31 de diciembre de 2025. El detalle de tales puentes, es el siguiente:

1. Pontón S/N (Km. 05+050). Ubicado en la progresiva Km. 05+050, en la carretera La Oroya - Huancayo. De tipo pórtico, con una longitud de 7.80 mts., tiene un alineamiento en recto. El tablero está conformado por dos estructuras paralelas

brevidad aquellos puentes que se encuentren en estado crítico y que pudieran quedar destruidos o dañados por el incremento significativo de los caudales de los ríos o por el deslizamiento de masa (huayco), lo que permitiría atender la situación de emergencia vial y asegurar la transitabilidad vial.

4.4 ANÁLISIS SOBRE LA NECESIDAD, VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL DECRETO DE URGENCIA

- Sobre la necesidad

Tal como señala la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres al 2050, aprobada por el Decreto Supremo N° 038-2021-PCM, el Perú es un país con una gran diversidad climática, contando con 28 de los 32 climas en el mundo, ello aunado a su geomorfología, su ubicación en el borde sur oriental del Océano Pacífico, y al ser parte del denominado Cinturón de Fuego del Pacífico, da como resultado, no solo un país con gran riqueza y diversidad étnica, cultural y de recursos naturales, sino también un territorio que ha sido, y sigue siendo, afectado por una gran variedad de fenómenos meteorológicos que exponen a la población a un alto nivel de vulnerabilidad y una gran variedad de escenarios de riesgo.

De hecho, la referida política precisa que las pérdidas económicas sufridas en el país en las últimas dos décadas a consecuencia de emergencias y desastres naturales equivalen, aproximadamente a 4 mil millones 196 mil dólares de los Estados Unidos. Es preciso resaltar que, estos desastres naturales no sólo impactan económicamente a las zonas afectadas, sino que, tienen una consecuencia mucho más nefasta, toda vez que en el período del 2003 al 2017, tales fenómenos dejaron un saldo de 2,682 personas fallecidas, alrededor de 9,131 personas lesionadas y 369 desaparecidos. De otro lado, según Macroconsult, los daños causados por el Fenómeno El Niño Costero en el 2017, superaron los US\$ 3 100 millones, lo que equivale a 1,6% del PIB¹⁷.

Asimismo, como es de público conocimiento, en el año 2024, se presentaron situaciones climáticas adversas en el país que afectaron la infraestructura de transporte vial, siendo las zonas de la selva alta centro (Huánuco y San Martín) y sierra (Ayacucho, Ancash, Huancavelica, Junín y Puno), las más afectadas en los últimos dos meses del año 2024. En efecto, mediante Decretos Supremos N° 124-2024-PCM y N° 130-2024-PCM, publicados el 13 y el 28 de noviembre de 2024, respectivamente, se declaró el Estado de Emergencia en los distritos de Amarilis y Pillco Marca de la provincia de Huánuco del departamento de Huánuco, así como en 15 distritos de 7 provincias del departamento de San Martín, respectivamente; en ambos casos por el impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por un plazo de

de diferente configuración, agua abajo viga de losa de concreto armado con 9 estribos de mampostería de piedra y aguas arriba tipo losa de concreto armado con estribos de concreto realizado en una ampliación. Las vigas tienen un peralte de 0.45 mts. La sección transversal tiene una calzada de 8.37 mts de ancho y consta de dos carriles. El ancho total del puente es de 8.77 mts, no constan veredas, pero sí de parapetos. Fue diseñado para una sobrecarga de diseño de HS-20. En el caso del Puente vehicular del km. 05+050 los estribos no están preparados para resistir el Sismo de diseño que en la actualidad es incorporado subestructuras de puentes, por recomendación del Manual de Puentes y AASTHO LRFD vigentes porque los estribos deberán ser demolidos.

2. Pontón Siberia (Km. 12+450). Ubicado sobre una quebrada en la progresiva Km. 12+442, en la carretera La Oroya - Huancayo. De tipo pórtico, con una longitud de 7.80 mts., tiene un alineamiento en recto. El tablero está conformado por dos estructuras paralelas de diferente configuración, agua abajo viga de losa de concreto armado con estribos de mampostería de piedra y aguas arriba tipo losa de concreto armado con estribos de concreto realizado en una ampliación. Las vigas tienen un peralte de 0.45 mts. La sección transversal tiene una calzada de 8.44 mts de ancho y consta de dos carriles. El ancho total del puente es de 8.84 mts, no constan veredas, pero sí parapetos. Fue diseñado para una sobrecarga de diseño de HS-20. En el caso del Puente vehicular del km. 12+450 los estribos no están preparados para resistir el Sismo de diseño que en la actualidad es incorporado subestructuras de puentes, por recomendación del Manual de Puentes y AASTHO LRFD vigentes porque los estribos deberán ser demolidos.
3. Pontón S/N (Km. 11+753). Ubicado sobre el río Casaracra en la progresiva 11+753, en la carretera La Oroya - Cerro de Pasco. De tipo pórtico, con una longitud de 7.30 mts., tiene un alineamiento en recto y esta desviado. El tablero está conformado por una losa de concreto armado. Las vigas tienen un peralte de 0.45 mts. La sección transversal tiene una calzada de 7.53 mts de ancho, bermas de 0.80 mts. y consta de dos carriles. El ancho total del puente es de 11.45 mts, no constan veredas, pero sí de guardavías y parapetos. Fue diseñado para una sobrecarga de diseño de HS-20. La subestructura está formada por estribos de concreto armado de tipo pórtico, a los que siguen muros de encauzamiento. De la evaluación realizada por el Concesionario, en lo que respecta al puente en el km 11+753 del subtramo 3, la actual altura de los estribos existentes no es suficiente para que la capacidad hidráulica del puente pueda conducir el caudal de diseño, así como además la ampliación o colocación de una estructura con el área hidráulica suficiente y que cumpla el gálibo recomendado por los manuales vigentes.

<https://sim.macroconsult.pe/danos-de-el-nino-us3-124-millones-hasta-ahora-macroconsult/>



60 días calendario respectivamente; para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan;

Es así que, en el marco de los decretos supremos antes citados, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones desplegó todos los recursos necesarios a fin de coadyuvar y mitigar los impactos producidos por las “situaciones de emergencia vial” reportadas.

Sin embargo, a pesar de las acciones de prevención y/o rehabilitación ejecutadas en el 2024, y considerando el riesgo muy alto de incremento de las precipitaciones pluviales en el 2025, más allá de los niveles originalmente previamente previstos, se advierte la necesidad de realizar intervenciones adicionales a las ya planificadas para el 2025, que tengan como finalidad preservar la infraestructura de puentes y, asimismo, asegurar la transitabilidad y seguridad de los mismos; para lo cual se requiere contar con los recursos y la habilitaciones normativas necesarias que garanticen la ejecución de las intervenciones adicionales durante el año 2025.

En tal sentido, considerando: i) el estado crítico de la infraestructura de puentes listada en el Cuadro N° 3, ii) el daño y el peligro inminente en la misma como consecuencia de intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados, iii) el riesgo que ello implica para la vida, seguridad e integridad de los usuarios, así como iv) el impacto negativo en sus actividades económicas y en el acceso a la salud y educación; tenemos 3 alternativas para atender el problema público identificado:

- ✓ Alternativa 1: Implementar las medidas propuestas en el proyecto normativo (ejecución de intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo, según el resultado del diagnóstico técnico correspondiente).
- ✓ Alternativa 2: Restringir total o parcialmente la transitabilidad en los referidos puentes.
- ✓ Alternativa 3: Construir un nuevo puente de reemplazo (solución definitiva).

Sobre el particular, debemos señalar que la Alternativa 2 es inviable porque ello implicaría el aislamiento de las localidades ubicadas en su área de influencia, lo que se vería agravado en los casos en los que no se cuente con una vía alterna.

Asimismo, la Alternativa 3 también es inviable ya que la construcción de un puente definitivo (salvo que se cuente con expediente técnico aprobado, caso en el cual también se podrían implementar las medidas propuestas en este decreto) requeriría un tiempo demasiado extendido que implica varios ejercicios anuales, pues supone la suscripción de una adenda a los contratos de concesión en el marco de las normas de Asociaciones Público Privadas, así como la elaboración de expedientes técnicos, entre otras actividades, lo cual implica seguir procedimientos que hacen extemporánea la atención del problema público identificado.

En tal sentido, la Alternativa 1 resulta la más idónea en la medida que permite atender en forma preventiva el problema público identificado en el menor plazo posible, reduciendo los impactos sociales y económicos negativos derivados de la falta de transitabilidad en la infraestructura de puentes.

• Sobre la viabilidad

Mediante el presente Decreto de Urgencia se instrumentalizan medidas económicas y financieras que permiten gestionar el riesgo inminente de que ocurran intensas precipitaciones pluviales o riesgos asociados que generen “situaciones de emergencia vial”, que afectan la transitabilidad de la infraestructura de puentes indicado en el Cuadro N° 3, así como la vida y la salud de la población, resultando prioritaria la ejecución de acciones de excepción, inmediatas y necesarias para la atención de dichas “situaciones de emergencia vial” generadas por las emergencias climatológicas (en el presente caso, las inminentes e intensas precipitaciones pluviales o sus riesgos asociados).

El Decreto de Urgencia es viable: (i) técnicamente, dado que las intervenciones propuestas permiten atender de manera más célere y efectiva el problema público identificado, (ii)

económicamente; toda vez que se financiará con recursos propios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante las modificaciones presupuestarias a las que se refiere el artículo 4 del Decreto de Urgencia, y; (iii) legalmente; puesto que el Decreto de Urgencia cumple con los requisitos constitucionales para su emisión, tal como se desarrollará más adelante.

En atención a lo expuesto, las medidas comprendidas en el presente Decreto de Urgencia se enmarcan en las facultades previstas en numeral 19 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, y en los requisitos sustanciales desarrollados por el Tribunal Constitucional para la emisión de decretos de urgencia en la Sentencia N° 00008-2003-AI/TC.

• Sobre la oportunidad

Ante el riesgo inminente de daños o desastre en la infraestructura de puentes indicada en el Cuadro N° 3 a causa de las intensas precipitaciones pluviales en el país o sus peligros asociados, resulta pertinente la aprobación de un decreto de urgencia que permita al Estado peruano realizar las intervenciones inmediatas para la atención del problema público identificado, hasta que se logre contrarrestar la situación de daño y peligro inminente que afecta nuestra infraestructura de puentes a nivel nacional, conforme se ha precisado en el numeral 4.1.

Asimismo, encontrándonos en un contexto de un periodo donde las lluvias aún no culminan - existiendo, el riesgo inminente de que se intensifiquen en las siguientes semanas- y suelen ocasionar deslizamientos de grandes masas, resulta no solo oportuno sino también necesario y urgente, la aprobación de las medidas propuestas por el Decreto de Urgencia. En caso no se apruebe el Decreto de Urgencia a la brevedad, se intensifican los riesgos de que se produzca un daño o desastre en la infraestructura de puentes que puede conllevar a accidentes fatales como el ocurrido el 14 de febrero último ante el derrumbe del Puente Chancay.

V. PRECISIÓN DEL NUEVO ESTADO QUE GENERA LA PROPUESTA

De acuerdo a lo sustentando en los Informes N° 0829-2025-MTC/19.02, N° 193-2025- MTC/21.OPP, N° 151-2025-MTC/20.13, N° 305-2025-MTC/18.01, N° 0225-2025-MTC/09.03 y N° 378-2025-MTC/08, emitidos por la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Provías Descentralizado, la Dirección de Gestión Vial del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – Provías Nacional, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, la Oficina de Presupuesto de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, y la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respectivamente, la propuesta de norma prevé medidas para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones atienda de manera más célere los daños o desastres que ocurran en la infraestructura de puentes -en estado crítico- que se generen por el reciente y súbito incremento de la intensidad de las precipitaciones pluviales o peligros asociados.

De acuerdo con el Informe N° 378-2025-MTC/08 la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones concluye que el presente Decreto de Urgencia cumple con lo establecido en el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú.

Estas intervenciones contemplan intervenciones para ejecutar actividades de reforzamiento y/o reemplazo para la infraestructura de puentes señalada en el Cuadro N° 3, y; suscribir actas con los concesionarios para que éstos ejecuten actividades de reforzamiento y/o reemplazo (dentro o fuera del área de concesión).

Dichas intervenciones tienen por finalidad garantizar la transitabilidad vial y con ello preservar las actividades económico productivas y seguridad de los usuarios que circulan por la referida infraestructura de puentes.

A continuación, se describen las alternativas analizadas para efectuar estas intervenciones:





Cuadro N° 4

Alternativas de respuesta	Soluciona eficazmente el problema público
Alternativa 1: No efectuar ninguna intervención.	No, dado que mantiene el riesgo inminente de colapso de los puentes que se encuentran en estado crítico. Esta alternativa se descarta.
Alternativa 2: Cerrar el puente.	No, dado que interrumpe y restringe la transitabilidad de la vía, aislando a las poblaciones dentro del área de influencia de la infraestructura de puentes. Esta alternativa se descarta.
Alternativa 3: Intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo, según corresponda.	Sí, dado que la realización de estas intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo son el mecanismo más célere e idóneo, ya que permite recuperar de la manera más rápida la transitabilidad y coadyuva a la mitigación del riesgo de colapso de los puentes en estado crítico. Esta es la alternativa elegida.
Alternativa 4: Elaborar el estudio definitivo, iniciar el proceso de modificación contractual con las reglas ordinarias, a efectos de encargar al Concesionario la construcción del puente definitivo.	No, dado que el proceso demora mucho tiempo y la respuesta del Estado sería tardía y extemporánea. Esta alternativa se descarta.

5.1 De la habilitación presupuestal

Al respecto, es importante tener presente que la implementación de lo establecido en el presente Decreto de Urgencia, se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de los respectivos gobiernos regionales y gobiernos locales, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Sobre el particular, se debe tener presente que a través del artículo 53 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, se autoriza, durante el Año Fiscal 2025, a las entidades del Gobierno Nacional (como es el caso del Ministerio de Transportes y Comunicaciones), los gobiernos regionales y los gobiernos locales, para efectuar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los recursos de su presupuesto institucional por las fuentes de financiamiento Recursos Ordinarios, entre otros, a fin de financiar intervenciones ante el peligro inminente o la atención oportuna e inmediata y/o la rehabilitación en las zonas en desastre producto del impacto de peligros generados por fenómenos de origen natural o inducidos por acción humana, de los niveles 4 y 5 a los que se refiere el artículo 43 del Reglamento de la Ley N° 29664¹⁸, aprobado por Decreto Supremo N° 048-2011-PCM, y que cuenten con declaratoria de estado de emergencia por desastre o peligro inminente por la autoridad competente; situación que se verifica en el presente caso, dado que a la fecha se encuentran vigentes los Decretos Supremos N° 007-2025-PCM¹⁹ y N° 021-2025-PCM²⁰.

Dichas modificaciones presupuestarias financian la Actividad "5006144. Atención de Actividades de Emergencia" del Programa Presupuestal 0068: Reducción de la Vulnerabilidad y Atención de Emergencias por Desastres. Para tales efectos, las entidades del Gobierno Nacional quedan exceptuados de lo establecido en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, así como en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

¹⁸ Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD).

¹⁹ Decreto Supremo N° 007-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 10 de enero de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 338 distritos de 123 provincias de 20 departamentos del territorio nacional, por peligro inminente ante intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de reducción del Muy Alto Riesgo existente, así como de respuesta y rehabilitación que correspondan.

²⁰ Decreto Supremo N° 021-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 20 de febrero de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 157 distritos de 69 provincias de 20 departamentos del territorio nacional, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan.



También es preciso indicar que, el referido artículo 53 dispone que dentro de los 15 días calendario siguientes de terminado cada trimestre de 2025, las entidades del Gobierno Nacional deben remitir al INDECI un informe sobre las acciones realizadas y resultados obtenidos en el marco de lo establecido en dicha norma. Asimismo, dispone que las acciones que se ejecutan con cargo a los recursos autorizados se sujetan al Sistema Nacional de Control.

En ese sentido, las intervenciones que se prevén realizar para atender -de la manera más celeramente posible- los 85 puentes en estado crítico que se encuentran listados en el Cuadro N° 3 son las siguientes:

Cuadro N° 5

Intervenciones inmediatas	Cantidad referencial	Monto referencial en S/21
1. Intervenciones de reforzamiento.	85	200, 988,070
2. Reemplazo de puentes modulares ²²	27 ²³	23,825,148
	Total	224,813,218

Fuente: DGPPT

Es importante tener presente que, el monto referencial puede actualizarse debido a que el listado del Cuadro N° 3 también puede ser actualizado; es decir, se incrementa la cantidad de puentes en estado crítico según: i) se vaya desarrollando la emergencia por intensas precipitaciones pluviales los siguientes días, y ii) se vaya efectuando el diagnóstico respectivo de las infraestructuras de puentes por parte de la DGPPT.

Cabe señalar que, en todos los 85 puentes que se encuentran en estado crítico se efectuarán intervenciones de reforzamiento, y en 27 de ellos, además, se gestionarán su reemplazo con puentes modulares o definitivos, según la evaluación técnica respectiva.

Se prevén que dichas intervenciones se materialicen mediante actos de acuerdo para encargar al concesionario la ejecución de las mismas. Asimismo, según el análisis técnico efectuado por la DGPPT, la ejecución de las intervenciones señaladas en el Cuadro N° 5 se concretará en los siguientes meses del presente año 2025, dado la necesidad imperiosa a atender con la mayor celeridad posible la emergencia antes descrita.

5.2 Del ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación del Decreto de Urgencia comprende las intervenciones en la infraestructura de puentes ubicados en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras cuyo estado crítico se hubiera alcanzado o agravado como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados y siempre que dichos puentes estén ubicados en distritos que cuenten con declaratoria de estado de emergencia por desastre o peligro inminente.

Dichas intervenciones comprenden actividades de:

- reforzamiento: i) instalación de gaviones, ii) ejecución enrocados, iii) limpieza de cauces, iv) ejecución de rellenos, v) cortes de material, vi) eliminación de obstáculos, limpieza de huacos y derrumbes; vii) colocación de dispositivos y/o elementos de seguridad vial; y viii) otras que sean técnicamente necesarias siempre que estén vinculadas exclusivamente a la infraestructura de puentes.
- reemplazo de puentes modulares o definitivos.

Asimismo, el Decreto de Urgencia comprende las intervenciones que se realicen con ocasión de las declaraciones de emergencia en el servicio de transporte, efectuadas en el marco de lo dispuesto en la Primera Disposición Complementaria Final ("Autorización para declarar en emergencia el servicio

²¹ El monto incluye el costo de revisión técnica; y el costo del control concurrente.

²² Respecto al reemplazo de puentes definitivos, cabe señalar que a la fecha no se tiene un monto referencial pues este será definido una vez se tenga aprobado el expediente técnico correspondiente, lo cual ocurrirá a más tardar el 30 de noviembre de 2025, conforme a lo previsto en el literal b) del numeral 4.1 del artículo 4 del Decreto de Urgencia.

²³ Cabe señalar que, los 27 forman parte de los 85.



de transporte", que se desarrolla más adelante).

Igualmente, se dispone que las entidades competentes de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras determinan los puentes que se encuentren en estado crítico, según su competencia.

5.3 De las habilitaciones excepcionales en la Red Vial Nacional concesionada

Para efectos de implementar de manera célere las intervenciones señaladas en el artículo precedente, se dispone:

- a) Autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de manera excepcional, a suscribir actas de acuerdo para encargar al concesionario la ejecución de intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo de puentes modulares o definitivos de la infraestructura de puentes afectados o en situación de peligro, incluso fuera del área de la concesión cuando sean necesarias para restablecer y/o garantizar la transitabilidad en las vías concesionadas. Esta habilitación incluye encargar dichas intervenciones dentro del área de la concesión, pero siempre que no estén dentro de las obligaciones de los concesionarios. Dichas intervenciones son supervisadas diariamente por el regulador, financiadas por el concedente y no requieren de expediente técnico.
- b) En el caso de puentes definitivos, será requisito para la suscripción del acta, contar con expediente técnico aprobado a más tardar el 30 de noviembre del 2025.



Para la suscripción de dichas actas de acuerdo no será de aplicación la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, de modo que no se requerirá seguir el procedimiento de modificación contractual regulado en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. Por lo cual, estas intervenciones se materializarán a través de la suscripción de actas de acuerdo con los concesionarios, que incluirán, entre otros, los aspectos vinculados al pago, la supervisión y el plazo de las intervenciones que serán financiadas conforme al artículo 6 del presente Decreto de Urgencia. Para tal efecto, se faculta al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) a realizar las labores de supervisión y valorización por insumos debidamente acreditados y sustentados. El acta establecerá los montos vinculados a los pagos de supervisión.



Por un lado, con relación a la suscripción de actas de acuerdo, es preciso señalar que, dada la urgente necesidad de ejecutar intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo para mejorar las condiciones de seguridad de determinados puentes, que deben ejecutarse respecto de la infraestructura de puentes indicada en el Cuadro N° 3, resulta mucho más eficaz y célere encargar estas actividades a los concesionarios.



Sin embargo, considerando que la ejecución de estas intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo no forman parte de las obligaciones contractuales de los concesionarios, la suscripción de actas para encargarles la ejecución de dichas intervenciones es la alternativa más rápida para dar solución a la afectación a la infraestructura de puentes como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales, caso contrario se tendría que iniciar el proceso de modificación contractual con las reglas ordinarias, lo que haría extemporánea la respuesta del Estado.

De la experiencia del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se tiene como referencia que el plazo involucrado en la suscripción de adendas del sector es de al menos 2 años:



Cuadro N° 6

Proyecto	Adenda	Tiempo
TC Muelle Sur (DPW)	N° 2	5 años 9 meses
TM Muelle Norte (APMT)	N° 1	4 años 3 meses 23 días
TP Paita (TPE)	N° 2	2 años 10 meses





En ese sentido se advierte que el plazo que demanda la suscripción de una adenda no es idóneo para atender el problema público identificado; por tal motivo, la suscripción de las actas de acuerdo es el mecanismo idóneo para atender el problema urgente e impostergable existente en el presente caso.

De otro lado, con relación a las actas de acuerdo para encargar al concesionario la ejecución de puentes definitivos siempre que el expediente técnico se encuentre aprobado a más tardar el 30 de noviembre del 2025, se debe tener presente que las intervenciones se efectúan de la siguiente manera:



Cuadro N° 7
Intervenciones para la atención de un puente en estado crítico

1°

- Reforzamiento como medida inmediata

2°

- Instalación de puentes modulares

3°

- Ejecución de obra definitiva



Al respecto, cabe mencionar que 3 de los puentes comprendidos en el Cuadro N° 3: i) Pontón S/N (Km 05+050), ii) Pontón Siberia (Km 12+450), iii) Pontón S/N (Km 11+753), debido a la geografía accidentada en la Carretera Central no podrían técnicamente efectuarse intervenciones de reforzamiento como medida inmediata, ni tampoco intervenciones de instalación de puentes modulares, toda vez que estas estructuras metálicas no están diseñadas para recibir cargas especiales.

A mayor detalle, a continuación, se muestran las siguientes imágenes:





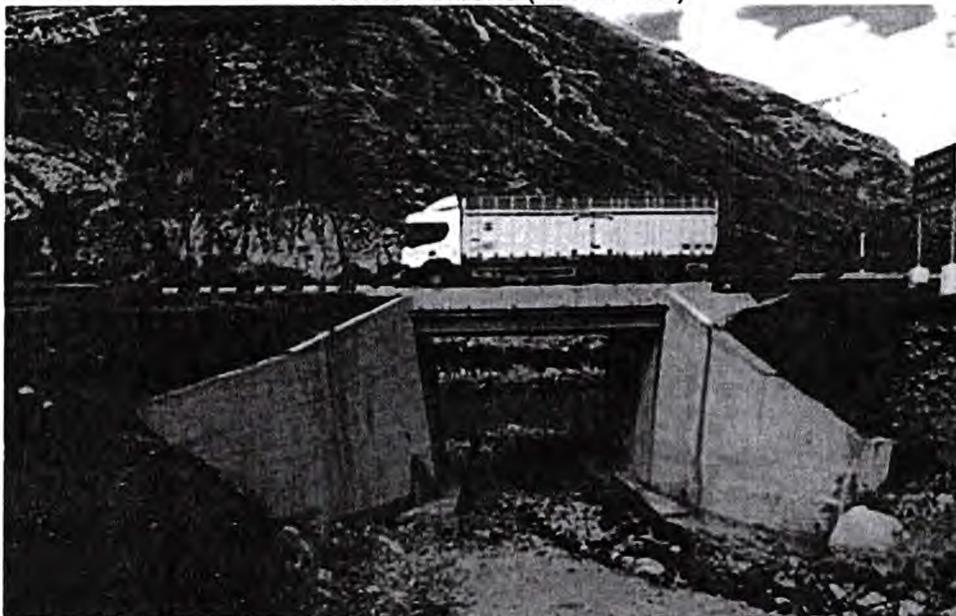
Imagen N° 36
Pontón S/N (Km 05+050)



Fuente: DGPPT



Imagen N° 37
Pontón Siberia (Km 12+450)



Fuente: DGPPT



Imagen N° 38
Pontón S/N (Km 11+753)



Fuente: DGPPT

En esa línea, resulta oportuno mencionar que la Carretera Central tiene una gran afluencia vehicular que oscila entre 60 y 600 toneladas. Al respecto, es importante tener presente que un puente modular está diseñado con una resistencia promedio de 48 toneladas. De modo que, en aquellos casos que se requiera la instalación de tales estructuras metálicas, en el caso de tramos rectos, resulta conveniente la instalación de reductores de velocidad, con la finalidad que los vehículos que transiten generen un menor impacto en la vida útil de dicha estructura metálica.

Por otro lado, resulta oportuno señalar que, actualmente, existen puentes que se encuentran ubicados en sectores con un diseño geométrico curvo, razón por la cual dificulta la instalación de puentes modulares en zonas geográficas sinuosas, constituyendo un alto riesgo la instalación de puentes modulares en carreteras con tal característica geográfica, en la medida que los apoyos estarían expuestos a la escorrentía de los huaycos y, por tanto, se incrementaría la vulnerabilidad del puente en perjuicio de la salud y vida de los usuarios.

De modo que, por las razones antes expuestas, para determinados puentes que se encuentran en estado crítico -tales como los 3 puentes pertenecientes a la Carretera Central- los cuales contarán con expedientes técnicos²⁴ aprobados en el año 2025, la única medida idónea de intervención técnica es la ejecución de obras definitivas para atender dicha problemática.

Finalmente, cabe señalar que las medidas propuestas en el presente Decreto de Urgencia (el encargo a los concesionarios de la ejecución de las intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo y de la elaboración de expedientes técnicos para solución definitiva), no impactan en el Sistema Nacional de Promoción de Inversión Privada, ni alteran el equilibrio económico financiero de los contratos de concesión, ya que estas intervenciones son extraordinarias, excepcionales y temporales, así como, aisladas y distintas de las obligaciones y derechos del concesionario bajo los contratos de concesión suscritos, y responden a una necesidad de colaboración público privada para atender una situación urgente e impostergable, que es evitar que se produzcan daños a la infraestructura de puentes críticos como consecuencia del incremento súbito de la intensidad de las precipitaciones pluviales en febrero de 2025.

5.4 De las habilitaciones excepcionales en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras

Para la ejecución de las intervenciones antes señaladas, se autoriza, excepcionalmente a las entidades competentes, así como a los concesionarios, y en su caso, a las empresas contratistas, a realizar

²⁴ Mayor detalle en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1117290-mtc-firma-acta-de-acuerdo-con-el-fin-de-elaborar-estudio-definitivo-de-ingenieria-para-reemplazar-tres-puentes-en-la-carretera-central>



intervenciones en los puentes de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, bajo las siguientes condiciones:

- a) Comunicar a la Autoridad Ambiental Competente las medidas de manejo implementadas, a través del Formato de Acción, dentro de los treinta (30) días hábiles posteriores a su culminación. Dicho formato es aprobado mediante resolución directoral de la Dirección General de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- b) Comunicar las intervenciones desarrolladas para la atención de la emergencia a las entidades competentes, adjuntando los documentos correspondientes, en un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles, posteriores a la culminación de la intervención.
- c) Los permisos, títulos habilitantes y/o autorizaciones necesarias para la ejecución de dichas intervenciones se entienden como aprobados automáticamente.



Asimismo, en el supuesto en que dichas intervenciones requieran actividades complementarias fuera del derecho de vía, se autoriza que la entidad competente inicie de forma inmediata las acciones de gestión predial que sean necesarias para la liberación de predios e interferencias en las áreas necesarias que permitan restablecer y/o garantizar la transitabilidad en las vías afectadas. Estas acciones de gestión predial también pueden ser encargadas a los concesionarios.



Dada la necesidad de dar respuesta inmediata al problema público identificado y satisfacer la necesidad de transitabilidad impostergable de la ciudadanía en aras de salvaguardar la vida e integridad de los usuarios, efectuando una ponderación de derechos; se privilegia la celeridad de efectuar intervenciones inmediatas y efectivas en lugar de la demora en la que se incurriría por los plazos que toma proseguir con los trámites administrativos regulares.



5.5 Control Concurrente

Las intervenciones que se efectúen en el marco del proyecto normativo se encuentran sujetas al control concurrente.

Considerando que se privilegia la celeridad es necesario que exista un control concurrente por parte de la Contraloría General de la República respecto de las intervenciones que se ejecuten en el marco de lo dispuesto en el presente Decreto de Urgencia, a fin de se verifique el cumplimiento estricto de las reglas especiales contenidas en el proyecto normativo.



5.6 Vigencia

El Decreto de Urgencia tiene una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2025.

El plazo establecido es el requerido para atender en el corto plazo el problema público identificado a través de la ejecución de intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo, conforme a lo indicado en los Cuadro N° 3 respectivamente.



5.7 Primera Disposición Complementaria Final - Autorización para declarar en emergencia el servicio de transporte

Tal como se ha mencionado el Perú es altamente vulnerable a desastres naturales como inundaciones, terremotos, huaicos y sequías, así como a situaciones de emergencia causadas por la acción humana que perjudica la serviciabilidad de las infraestructuras de transportes (vial, portuaria, aeroportuaria, ferroviaria, de hidrovía, entre otras) que limita que los servicios públicos se presten en condiciones adecuadas de seguridad, calidad y continuidad.

Se ha reportado un promedio de más de 1,200 emergencias relacionadas con desastres naturales entre 2017 y 2020²⁵; sin embargo, la capacidad de reacción del Estado frente a dichas emergencias es insuficiente de cara a tomar medidas inmediatas dirigidas a restablecer la transitabilidad de las vías



²⁵ Conforme se aprecia en el siguiente enlace: <https://www.unesco.org/en/articles/peru-faces-surge-climate-migrants-0>



afectadas²⁶, así como de los servicios públicos de transporte que operan sobre la infraestructura afectada.



En esa línea, el marco normativo vigente contempla la posibilidad de que las entidades públicas reaccionen de una manera rápida cuando el Poder Ejecutivo, mediante decreto supremo, declara una determinada zona geográfica en estado emergencia. Esta forma de proceder es insuficiente en tanto que implica una actuación reactiva cuando lo conveniente para nuestra realidad es tener una actuación muchas veces preventiva para evitar y/o disminuir los efectos negativos provenientes de esas situaciones adversas.

En efecto, la declaratoria de emergencia (en el marco del SINAGERD²⁷ en concordancia con el inciso 1²⁸ del artículo 137 de la Constitución Política del Perú) es de alcance limitado puesto que, en el caso de desastres naturales se restringe a aquellos casos en los cuales el nivel de afectación es muy alto; sin embargo, las emergencias sectoriales que plantea la presente propuesta normativa se presentan en diversas situaciones de carácter más recurrente que afectan negativamente la infraestructura de transporte, impactando a su vez en la economía, la vida y salud de las personas.

Por ejemplo, la población de una comunidad ve afectada su transitabilidad y pierde su conectividad con otra ciudad, cuando un puente se derrumba, por acción de lluvias, heladas o cualquier otro motivo que no obedece a un nivel de intensidad 4 o 5 -como lo requiere las normas del SINAGERD, pero que requiere de una intervención inmediata del Estado a fin de recuperar en el más breve plazo su transitabilidad. Esto quiere decir que el alcance de la norma que se propone tiene un alcance mayor a lo que el marco normativo vigente regula a través de las declaratorias de emergencia en el marco del SINAGERD.

Así pues, en el marco del SINAGERD, las declaratorias de emergencia se reservan para situaciones o casos especialmente graves y perjudiciales para el país, lo cual se evidencia en la posibilidad de que otros sectores como salud, educación e incluso las fuerzas armadas y la Policía Nacional del Perú puedan participar activamente en la gestión del riesgo de desastres bajo el marco de dicho sistema²⁹.

Aunado a ello, cabe resaltar que, en el marco del SINAGERD, se atienden niveles emergencia de gran magnitud clasificados como Nivel 4 y Nivel 5, que de acuerdo al numeral 43.2 del artículo 43 del Reglamento de la Ley N° 29664³⁰, comprende aquellos desastres, cuya magnitud o circunstancias afecten la vida de la Nación, y supere o pueda superar la capacidad de respuesta del país y sustentan la Declaratoria de Estado de Emergencia Nacional, interviniendo el Gobierno Nacional con los recursos nacionales disponibles, y de ser necesario, el apoyo de la ayuda internacional.

Por lo expuesto, a diferencia del marco legal del SINAGERD, el presente proyecto normativo permitirá concretar una respuesta inmediata por parte del Estado para preservar o restablecer los servicios de transporte afectados durante situaciones de emergencia sectorial, dado que, acelerará las acciones de respuesta de las entidades competentes -utilizando los mecanismos y recursos que el ordenamiento jurídico prevé, como la contratación directa y priorización presupuestal- para atender las necesidades de conectividad y transitabilidad que requiere la población cuando se presenten situaciones que limiten

²⁶ Entiéndase por vías además de las vías terrestres, a una hidrovía, una vía férrea, entre otras.

²⁷ Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres, creado por el artículo 1 de la Ley N° 29664.

²⁸ "Artículo 137.- El Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de Ministros, puede decretar, por plazo determinado, en todo el territorio nacional, o en parte de él, y dando cuenta al Congreso o a la Comisión Permanente, los estados de excepción que en este artículo se contemplan:

1. Estado de emergencia, en caso de perturbación de la paz o del orden interno, de catástrofe o de graves circunstancias que afecten la vida de la Nación. En esta eventualidad, puede restringirse o suspenderse el ejercicio de los derechos constitucionales relativos a la libertad y la seguridad personales, la inviolabilidad del domicilio, y la libertad de reunión y de tránsito en el territorio comprendidos en los incisos 9, 11 y 12 del artículo 2 y en el inciso 24, apartado f del mismo artículo. En ninguna circunstancia se puede desterrar a nadie."

²⁹ Conforme a lo previsto en el numeral 17.1 del artículo 17 de la Ley N° 29664, Ley que crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres (SINAGERD), que establece lo siguiente:

"Artículo 17.- Participación de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú

17.1 Las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional del Perú participan en la Gestión del Riesgo de Desastres, en lo referente a la preparación y respuesta ante situaciones de desastre, de acuerdo a sus competencias y en coordinación y apoyo a las autoridades competentes, integrantes del Sinagerd. Asimismo, las Fuerzas Armadas participan en el proceso de rehabilitación, de acuerdo a sus competencias y en coordinación y apoyo a las autoridades competentes. Dicha actuación se desarrolla en el marco de lo establecido en los lineamientos aprobados por el ente rector del Sinagerd."

³⁰ Aprobado por Decreto Supremo N° 048-2011-PCM.





su desplazamiento por el territorio nacional, y que son continuamente requeridas por las autoridades subnacionales (alcaldes distritales, provinciales y gobernadores regionales).

En tal sentido, el Decreto de Urgencia -a través de la Primera Disposición Complementaria Final- autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a declarar en emergencia, mediante resolución ministerial, el servicio de transporte³¹ cuando se verifique situaciones de daño o peligro inminente en la infraestructura sobre la cual se presta dicho servicio, ocasionadas por hechos imprevisibles y extraordinarios, y siempre que ocasionen una severa restricción en la continuidad de dicho servicio.

Para efectos de la implementación de lo antes señalado, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los saldos de libre disponibilidad de su presupuesto institucional del Año Fiscal 2025 en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo establecido en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, así como en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

Asimismo, se precisa que los recursos materia de anulación por efecto de las modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático realizadas en el marco de la presente disposición, no podrán ser objeto de demandas adicionales con cargo a los recursos a los que se refiere el artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, ni con cargo a recursos autorizados mediante modificaciones presupuestarias en el nivel institucional aprobados a través de norma de cualquier rango.

La implementación de lo dispuesto en el Decreto de Urgencia se realizará optimizando los recursos presupuestarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones a nivel funcional programático, por ello se propone realizar modificaciones presupuestarias entre las unidades ejecutoras del mencionado pliego. Estas modificaciones tienen como finalidad principal atender las intervenciones que permitan preservar o restablecer los servicios de transporte afectados durante situaciones de emergencia sectorial utilizando los saldos presupuestarios de libre disponibilidad existentes en las inversiones del pliego.

En ese sentido, la aprobación de la propuesta normativa es crucial para garantizar una gestión eficiente de los recursos del Sector Transportes y Comunicaciones destinados a la atención de emergencias en el servicio de transporte.

Es necesario precisar, que los recursos que serán producto de las modificaciones presupuestarias no serán solicitados en el marco del artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

En resumen, la implementación de estas modificaciones presupuestarias no solo responde a la necesidad urgente de atender emergencias que ocasionen una severa restricción en la continuidad del servicio de transporte, sino que también fortalece la capacidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para garantizar un transporte seguro y eficiente para todos los peruanos.

³¹ Entre los servicios públicos del Sector Transportes se encuentran:

- i) En transporte vial y ferroviario, tenemos el "Servicio Público de Transportes de Personas", previsto en el literal e) del artículo 2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Cabe señalar que, servicio de transporte ferroviario, se encuentra previsto en el artículo 3 del Reglamento de Nacional de Ferrocarriles, aprobado por Decreto Supremo N° 032-2025-MTC. Asimismo, mediante el artículo 1 del Decreto Legislativo N° 683, se declaró de necesidad y utilidad públicas y de preferente interés nacional, el transporte acuático comercial en tráfico nacional o Cabotaje, sea marítimo, fluvial o lacustre.
- ii) En transporte portuario, tenemos los "Servicios Públicos Esenciales de: administración, operación, equipamiento y mantenimiento de la infraestructura portuaria de titularidad y uso público, así como la prestación de los servicios portuarios en dicha infraestructura", prevista en la Trigésima Disposición Transitoria y Final de la Ley N° 27943, Ley del Sistema Portuario Nacional.
- iii) En transporte aéreo, tenemos el "Servicio Público de Transporte Aéreo", previsto en el artículo 1 de la Ley N° 28525, Ley de Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo. Asimismo, los "Servicios de Control de tránsito aéreo" prestados por el Estado tienen carácter de servicio esencial, conforme a lo previsto en el numeral 29.2 del artículo 29 de la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú.
- iv) En transporte por hidrovía, tenemos que se declaró de interés nacional el desarrollo de vías navegables en el país, como infraestructura de transporte de uso público de alcance nacional, previsto en la Décima Octava Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30230, Ley que establece medidas tributarias, simplificación de procedimientos y permisos para la promoción y dinamización de la inversión en el país.



Por su parte, en el caso de la infraestructura portuaria y los servicios de transporte acuático, las condiciones físicas y geográficas que presenta el Perú y otros provocados por la acción del hombre, han puesto en riesgo, no solo la infraestructura portuaria sino también la prestación eficiente del servicio de transporte acuático a nivel nacional, no teniendo el Estado peruano capacidad de respuesta inmediata que salvaguarde la seguridad de las personas y la infraestructura portuaria ante eventos que generen su eminente vulnerabilidad, no contando con una herramienta para evitar mayores perjuicios en la conectividad y en la cadena de abastecimiento o para restituir o restablecer la conectividad.



Al respecto, en la Amazonia peruana, el transporte acuático constituye el principal medio de movilización de personas y mercancías dada la geografía de la región y la falta de infraestructura vial. Sin embargo, recientemente, la conectividad en la zona se ha visto gravemente afectada por un descenso extraordinario e imprevisible del caudal de los ríos amazónicos, producto de un déficit hídrico sin precedentes en los últimos 40 años. Esta situación generó una serie de problemas críticos en la navegación y en la operatividad portuaria, comprometiendo el acceso a bienes esenciales, el dinamismo económico y la seguridad del transporte.



De igual forma, el sector marítimo y fluvial se ha visto afectado por fenómenos climáticos extremos que genera retrasos en la provisión de bienes y afecta gravemente el comercio exterior. Así se presentan los siguientes problemas:

- Interrupción o restricción severa en la navegación debido a la aparición de "malos pasos"³² que dificultan o imposibilitan el desplazamiento de embarcaciones.
- Riesgo de desabastecimiento en comunidades amazónicas, especialmente en zonas de difícil acceso, lo que afecta la provisión de bienes de primera necesidad, medicamentos y combustibles.
- Deterioro de la infraestructura portuaria y marítima, incluyendo muelles, embarcaderos y terminales portuarios, que ven reducida su capacidad operativa por la baja profundidad del agua, la falta de dragado en zonas estratégicas y los efectos del cambio climático.
- Afectación a la economía regional y nacional, ya que la paralización del transporte fluvial y marítimo impacta negativamente en la actividad productiva, el comercio, el turismo y la exportación de productos clave para la balanza comercial.
- Interrupción en la operatividad portuaria, lo que genera retrasos logísticos, sobrecostos y disminución de la competitividad de las exportaciones peruanas.



Cabe destacar que, según la normativa peruana, los puertos son considerados activos críticos debido a su importancia estratégica en la cadena de abastecimiento, el comercio exterior y la seguridad nacional. La inoperatividad de estos puede generar impactos graves en la economía y en la conectividad del país.



Así, en el caso del transporte ferroviario, este se enfrenta a un conjunto de retos relacionados a la conservación de su funcionalidad, mantenimiento y seguridad. Dentro de los factores que afectan a la infraestructura ferroviaria y por ende al servicio de transporte ferroviario, resalta por su magnitud y efectos masivos, el fenómeno del niño, el cual tiene efecto dentro de todas las regiones del país en sus distintos ámbitos económicos y sociales.



En esa línea, la Corporación Andina de Fomento (CAF), elaboró el Informe denominado "El fenómeno del Niño 1997-1998, Memorias, retos y soluciones; Volumen V, en el que detallan un conjunto de



³² Según, el Servicio de Hidrografía y Navegación de la Amazonía. (2018). Normas técnicas hidrográficas SEHINAV N° 01 (2ª ed., p. 23) se define como "mal paso" a cualquier tramo del río que presente mayores restricciones u obstáculos para la navegación. Por lo general, en la Selva baja estos sectores del río tienen la particularidad de tener riberas bajas e inundables, donde el álveo del río es mayor de lo normal y poco profundo, generando que el canal navegable varíe repentinamente hacia la margen opuesta, dificultando su ubicación. (...).





características que configuran a nuestras infraestructuras viales y ferroviarias como vulnerables frente a los fenómenos climáticos, como el fenómeno del niño³³.

Muestra de lo señalado líneas arriba se sustenta en los siguientes casos en el transporte ferroviario:



- Fenómeno del niño de 1998: fenómeno climatológico que produjo precipitaciones masivas que a su vez causó desbordes, huaycos y aluviones que afectaron gravemente la infraestructura vial y ferroviaria en los diversos puntos del país. El arrasamiento y desaparición de la vía férrea, plataformas y puentes en la vía central Hidroeléctrica Machu Pichu – Quillabamba Km 122-14, es el más resaltante. Este evento sumado a otros que sucedieron en el mismo contexto en otras partes del país, sumó alrededor de 32 millones de dólares en pérdidas en el transporte ferroviario.

- Aniego del año 2019 en el distrito de San Juan de Lurigancho: los días comprendidos entre el 13 al 17 de enero del 2019 se suscitó la rotura del colector primario de desagüe ubicado en el cruce de la Av. Tusilagos con la Av. Próceres de la Independencia, ubicada en la urbanización Las Violetas, distrito de San Juan de Lurigancho.

Esto que produjo una inundación de la zona descrita, afectando las inmediaciones de la estación Pirámide del Sol de la línea 1 del Metro de Lima, y con ello el desenvolvimiento regular del servicio en esa estación. La extinta Autoridad Autónoma del Tren Eléctrico anunció el cierre de la Estación Pirámide del Sol de la Línea 1 del Metro de Lima, desde el 16 de enero de 2019, la misma no fue reabierta hasta el 16 de diciembre de 2019.

Frente a este incidente, el Ministerio del Ambiente, dado que su marco legal se lo permite, emitió la Resolución Ministerial N° 008-2019-MINAM que, declaró en emergencia ambiental la zona afectada, por el plazo de cuarenta y cinco (45) días; sin embargo, el sector transportes no pudo efectuar una declaratoria similar dado que no contaba ni cuenta con una habilitación legal como la del referido Ministerio.

No haber tenido dicha habilitación impidió que el Ministerio de Transportes tome acciones inmediatas para recuperar la transitabilidad; lo cual causó un gran perjuicio a los usuarios del Metro de Lima. Asimismo, generó pérdidas al concesionario, las mismas que se pueden ver reflejadas en el informe de desempeño de la Línea 1 del Metro de Lima del periodo 2019 y sobre las que manifiesta: "(...). La estación Pirámide de Sol permaneció cerrada **por 11 meses habiendo sido reaperturada el 16 de diciembre de 2019. Debe notarse que ello coincidió con la mayor afluencia observada en las estaciones cercanas Caja de Agua y los Jardines**"³⁴.

- Aluvión Río Alcamayo del año 2022: el 21 de enero del año 2023, en los Km 110 – 300 en el tramo comprendido entre Cusco – Aguas Calientes, se produjo un aluvión que destruyó el puente que brindaba acceso a la estación ferroviaria, produciendo también daños a la vía férrea. Frente a ello se produjo la suspensión del servicio en aras de mantener segura la integridad de los pasajeros y usuarios. La reparación de la estación y, sobre todo, del puente que brindaba acceso se realizó a mediados de setiembre del año 2022, lo cual significó que aproximadamente durante nueve (9) meses los usuarios tuvieron que acceder al ferrocarril por otro lugar.

De lo antes expuesto, se desprende que la afectación a las infraestructuras sobre las cuales se prestan los servicios de transporte implica una restricción o interrupción severa del servicio; lo cual genera la

³³ El fenómeno del Niño 1997-1998, Memorias, retos y soluciones; Volumen. Corporación Andina de Fomento (CAF) V. Página 104. "(...) La alta exposición de las obras a las amenazas relacionadas con este tipo de evento. Muchas vías se han construido paralelas a los cauces de los ríos y muy cercanas a éstos, sin ninguna protección frente a las crecidas. Ello ha sido causa de socavaciones y de la pérdida de tramos importantes de carretera. Otras, como los puentes, han debido soportar impactos de crecidas muy superiores a sus capacidades, generando los mismos efectos de socavación y/o deslizamientos antes señalados. Muchos de estos puentes han sido localizados en sitios estrechos de los cauces de ríos, lo que se convierte durante los eventos en cuellos de botella para el libre flujo de los ríos. (...) En particular, los diseños de las obras no se adecuan a los niveles de escorrentía generados por el fenómeno climático El Niño. Dada la frecuencia con el que éste tiende a presentarse, y los estragos que ocasiona a la vialidad durante eventos extremos, esta limitación constituye una fuerte vulnerabilidad del servicio".

³⁴ Informe de Desempeño del año 2019. Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, Línea 1. Páginas 18. <https://www.ositran.gob.pe/anterior/vias-ferreas/linea-uno-metro-de-lima/>



imperiosa e impostergable necesidad de implementar acciones inmediatas y urgentes que permitan recuperar la transitabilidad y conectividad en beneficio de los usuarios.



5.8 Segunda Disposición Complementaria Final - Acciones producto de las declaraciones de emergencia del servicio de transporte

Declarada la emergencia a que se refiere la disposición precedente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sus entidades y empresas adscritas y, sus programas y proyectos especiales, se encuentran autorizados a utilizar el mecanismo previsto en el artículo 5 del Decreto de Urgencia.



Considerando la urgencia y rapidez con la que deben atenderse las situaciones de emergencia en los servicios de transporte, mencionados en la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia, resulta conveniente implementar mecanismos céleres del referido artículo 5, para la atención inmediata de las emergencias en los servicios de transportes.

5.9 Tercera Disposición Complementaria Final - Autorización para la instalación de puentes modulares en la Red Vial Departamental o Regional y en la Red Vial Vecinal o Rural

Autorizar a PROVIAS DESCENTRALIZADO a efectuar y/o contratar la instalación de estructuras de puentes modulares y los servicios vinculados a su puesta en operación en la Red Vial Departamental o Regional y en la Red Vial Vecinal o Rural. Dicha autorización se ejerce de forma supletoria a la competencia que tienen los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales en dicha materia y está supeditada los criterios de priorización y disponibilidad presupuestal de PROVIAS DESCENTRALIZADO. El mantenimiento de los puentes instalados corresponde a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales beneficiarios.



Al respecto, resulta importante tener presente que, la Red Vial Departamental o Regional y la Red Vial Vecinal o Rural, constituyen los medios de transporte más utilizados para conectar diferentes localidades del interior del país, siendo la infraestructura de transporte más extensa; tal como se puede apreciar en el siguiente cuadro:



**Cuadro N° 8
Red Vial del SINAC existente a Julio 2024 (km)**

Red Vial Nacional	Red Vial Departamental o Regional	Red Vial Vecinal o Rural
27,460	27,752	119,496

Fuente: Red Vial Existente del Sistema Nacional de Carreteras, según Superficie de Rodadura 1990 – Julio 2024³⁵
Nota: El SINAC cuenta con 174,709 km de vías.

Cabe indicar que, de conformidad con lo dispuesto en la "Matriz de Delimitación de Competencias y Distribución de Funciones de los Sectores Transportes y Comunicaciones en los niveles de Gobierno Nacional, Regional y Local", aprobada por Decreto Supremo N° 019-2011-MTC, la infraestructura vial de transportes se efectúa de la siguiente manera:

- Los Gobiernos Regionales se encargan de administrar y ejecutar el desarrollo y conservación de la Red Vial Departamental o Regional.
- Los Gobiernos Locales se encargan de administrar y ejecutar el desarrollo y conservación de la Red Vial Vecinal o Rural y vías urbanas de su jurisdicción.



Ahora bien, es público conocimiento que diferentes alcaldes y gobernadores regionales necesitan instalar de puentes modulares, debido a que los Gobiernos Regionales o Gobiernos Locales no cuentan con suficiente capacidad para atender las necesidades de conectividad de la población, que han sido identificadas en el problema público antes expuesto.

Por su parte, el Programa denominado Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado (en adelante, "Proviás Descentralizado"³⁶) requiere suscribir convenios de



³⁵ Tomado de la Estadística - Infraestructura de Transportes - Infraestructura Vial, publicada en el portal institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el siguiente link: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/infomes-publicaciones/344790-estadistica-infraestructura-de-transportes-infraestructura-vial>

³⁶ Unidad Ejecutora adscrita al Viceministerio de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, creada por Decreto Supremo N° 029-2006-MTC, encargado de desarrollar actividades de preparación, gestión, administración, y de ser





cooperación interinstitucional con los Gobiernos Regionales y Locales para poder contratar la instalación de puentes modulares; dado que no cuenta con la competencia primigenia para ello, sino que dicha competencia le es delegada a través de la celebración de los convenios con las entidades antes indicadas.

En tal sentido, al existir la necesidad de que Provias Descentralizado suscriba diferentes convenios con diferentes Gobiernos Regionales y Locales para cada una de las intervenciones con puentes modulares, se generan altos costos de transacción debido a que el proceso para la suscripción de cada convenio dura aproximadamente 2 meses. Dicha demora impide atender de manera rápida, eficiente y eficaz los requerimientos de la población para mantener o recuperar la transitabilidad vial en condiciones de calidad y seguridad.

Por lo tanto, resulta necesario que Provias Descentralizado cuente con una herramienta jurídica que le permita efectuar y/o contratar la instalación puentes modulares y los servicios vinculados a su puesta en operación, de manera directa y rápida -reduciendo costos de transacción- considerando que dichos puentes son fundamentales para la integración y el desarrollo económico y social de las localidades, distritos y provincias del interior del país.



VI. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA PROPUESTA NORMATIVA:

Conforme a lo exigido legalmente, es preciso efectuar el análisis de impactos cuantitativos (costos) y/o cualitativos (beneficios) que tendrá la norma en la realidad, a fin de verificar el impacto del Decreto de Urgencia en la sociedad.

En ese sentido, es preciso señalar que la implementación de lo establecido en el Decreto de Urgencia, se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de los respectivos gobiernos regionales y gobiernos locales, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Con relación a la implementación de lo establecido en la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia (emergencias del servicio de transportes declaradas en el ejercicio fiscal 2025) estas serán atendidas con cargo a los saldos presupuestarios que se originen gradualmente durante el Año Fiscal 2025.

Es preciso señalar, que al encontrarnos en el primer trimestre no se precisa la cadena funcional programática en la que se contará con los recursos habilitantes.

De acuerdo al Presupuesto del Sector Transportes y Comunicaciones, se evidencia que el 60% corresponden a gastos de inversión enmarcados en programas presupuestales, por lo que resulta necesario contar con la exoneración de las restricciones establecidas en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, y en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público, para que a lo largo del ejercicio Fiscal 2025 (período de vigencia del Decreto de Urgencia) los saldos generados puedan ser destinados a la atención de las situaciones que motiven las declaratorias de emergencias del servicio de transporte.

Dichas modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático se efectuarán según las necesidades que deban atenderse en el marco de la emergencia que se declare.

Por otra parte, cabe precisar que en el Pliego 036. Ministerio de Transportes y Comunicaciones se han generado saldos por devengar por S/ 852 726 681,00 al finalizar el Año Fiscal 2023 y por S/ 272 237 496,00 al finalizar el Año Fiscal 2024, como se detalla a continuación:

el caso la ejecución de proyectos y programas de inversión para el incremento de la dotación de infraestructura y la mejora de la transitabilidad de la infraestructura de transporte departamental y vecinal o rural; conforme a lo previsto en su Manual de Operaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 897-2021-MTC.



FUENTE / UNIDAD EJECUTORA	PIM 2023	DEV 2023	PIM - DEV 2023	PIM 2024	DEV 2024	PIM - DEV 2024
1. RECURSOS ORDINARIOS	9,699,843,274	8,847,116,593	852,726,681	10,768,673,118	10,496,435,623	272,237,495
001. ADMINISTRACION GENERAL	5,326,747,401	4,917,358,413	409,388,988	6,512,330,486	6,366,781,793	145,548,693
007. PRO VIAS NACIONAL	2,577,753,066	2,398,989,716	178,763,350	2,603,823,519	2,541,731,672	62,091,847
010. PROVIAS DESCENTRALIZADO	895,458,827	772,542,974	122,915,853	1,158,424,810	1,113,733,092	44,691,718
013. JUEGOS PANAMERICANOS 2019	78,631,359	78,222,188	409,171	0	0	0
014. PRONATEL	821,252,621	680,003,301	141,249,320	492,602,366	472,941,201	19,661,165
015. MEJORAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE TRUJILLO, DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD	0	0	0	1,491,937	1,247,865	244,072

Asimismo, a la fecha, el Presupuesto Institucional Modificado del Pliego 036. Ministerio de Transportes y Comunicaciones asciende a S/ 11 062 236 743,00 y se tiene una certificación de S/ 8 314 270 980,00 en este sentido, se cuenta con S/ 2 747 965 763,00 por certificar monto que está programado por el MTC, que inclusive podría sufrir variaciones según las necesidades institucionales.

De los cuales S/ 2 241 810 879 corresponde al presupuesto asignados a los PP:047, PP:138 y PP:148 y de ello S/ 1 718 884 109 corresponden a inversiones.

La implementación de lo establecido en el presente Decreto de Urgencia, se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Adicionalmente, los costos asociados a la no aprobación del Decreto de Urgencia son los siguientes:

- Interrupción del servicio de transitabilidad local.
- Aislamiento de las localidades identificadas.
- Dificultades de traslado de las personas de un lugar a otro, exponiendo la vida de los usuarios; principalmente de niños, madres gestantes, ancianos, personas con morbilidades que son trasladados por emergencias a los centros de salud, postas médicas y hospitales.
- Accidentes de tránsito, debido a que los puentes se encuentran al borde del colapso por el mal estado de la infraestructura.
- Escasez de productos de primera necesidad, así como costos más elevados de los mismos ante el mayor costo de transporte y flete.
- Pérdida de alimentos perecibles que son trasladados de un lugar a otro, ante la interrupción del servicio.
- Pérdida de horas productivas producto del uso de vías alternas.
- Daño a las vías alternas que no están diseñadas para soportar el nivel de tráfico vehicular ni el peso de los vehículos de carga.

Los beneficios asociados a la aprobación del Decreto de Urgencia son los siguientes:

- Salvaguardar la vida, integridad y salud de los usuarios de la infraestructura de puentes.
- Evitar el aislamiento de las localidades ubicadas en el área de influencia de la infraestructura de puente.
- Mantener la infraestructura de puentes con niveles de servicio adecuados.
- Reducir el costo de viaje.
- Facilitar el acceso a más servicios sociales (salud y educación).
- Reducir el costo de operación vehicular.
- Incrementar la generación del empleo local durante la ejecución de las intervenciones.
- Mitigar los efectos de las intensas precipitaciones pluviales (periodo 2025) o peligros asociados que puedan darse.
- Dotar de infraestructura que permitirá el desarrollo normal de las actividades económicas.

De lo anterior, se observa que los beneficios de aprobar el Decreto de Urgencia son mayores a los



costos de su aprobación.

VII. ANÁLISIS DE LOS REQUISITOS DE CONSTITUCIONALIDAD DEL DECRETO DE URGENCIA

El numeral 19 del artículo 118 de la Constitución Política establece que corresponde al Presidente de la República "(...) Dictar medidas extraordinarias, mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo de dar cuenta al Congreso. El Congreso puede modificar o derogar los referidos decretos de urgencia".

Asimismo, el artículo 74 de la Constitución prohíbe la regulación mediante Decreto de Urgencia en materia tributaria. De otro lado, el Tribunal Constitucional ha señalado en la sentencia recaída sobre el Expediente N° 00004-2011-PI/TC (Fundamento 20) que el decreto de urgencia debe responder a los siguientes presupuestos habilitantes:

- a) *“Excepcionalidad: La norma debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto y cuya existencia, desde luego, no depende de la “voluntad” de la norma misma, sino de datos fácticos previos a su promulgación y objetivamente identificables. Ello sin perjuicio de reconocer, tal como lo hiciera el Tribunal Constitucional español, en criterio que este Colegiado sustancialmente comparte, que “en principio, y con el razonable margen de discrecionalidad, es competencia de los órganos políticos determinar cuándo la situación, por consideraciones de extraordinaria y urgente necesidad, requiere el establecimiento de una norma” (STC N° 29/1982, F.J. 3).*
- b) *Necesidad: Las circunstancias, además, deberán ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (iniciativa, debate, aprobación y sanción), no pudiera impedir la prevención de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.*
- c) *Transitoriedad: Las medidas extraordinarias aplicadas no deben mantener vigencia por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa.*
- d) *Generalidad: El principio de generalidad de las leyes que -conforme se ha tenido oportunidad de precisar en el Caso Colegio de Notarios de Lima (STC 0001-2003-AI/TC y 0003-2003-AI/TC, fundamento 6 y ss.)- puede admitir excepciones, alcanza especial relevancia en el caso de los decretos de urgencia, pues tal como lo prescribe el inciso 19 del artículo 118° de la Constitución, debe ser el “interés nacional” el que justifique la aplicación de la medida concreta. Ello quiere decir que los beneficios que depare la aplicación de la medida no pueden circunscribir sus efectos en intereses determinados, sino por el contrario, deben alcanzar a toda la comunidad.*
- e) *Conexidad: Debe existir una reconocible vinculación inmediata entre la medida aplicada y las circunstancias extraordinarias existentes. En tal sentido, este Tribunal comparte el criterio de su homólogo español cuando afirma que la facultad del Ejecutivo de expedir decretos de urgencia no le autoriza a incluir en él “cualquier género de disposiciones: ni aquellas que por su contenido y de manera evidente, no guarden relación alguna (...) con la situación que se trata de afrontar ni, muy especialmente aquellas que, por su estructura misma, independientemente de su contenido, no modifican de manera instantánea la situación jurídica existente, pues de ellas difícilmente podrá predicarse la justificación de la extraordinaria y urgente necesidad” (STC 29/1982, F.J. 3).*

Las medidas extraordinarias y los beneficios que su aplicación produzcan deben pues surgir del contenido mismo del decreto de urgencia y no de acciones diferidas en el tiempo, pues ello sería incongruente con una supuesta situación excepcionalmente delicada. (“).”

Adicionalmente, el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado con Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, ha señalado en su artículo 16 lo siguiente:

Artículo 16.- Parámetros de los decretos de urgencia

Los decretos de urgencia deben seguir los siguientes parámetros, además de lo



establecido expresamente en la Constitución Política del Perú y la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo:

16.1 **Excepcionalidad:** La norma debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto, y cuya existencia depende de la comprobación de datos fácticos determinados de manera técnica y que sean objetivamente identificables antes de su promulgación.

16.2 **Necesidad:** Las circunstancias detectadas deben ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento legislativo para la expedición de leyes, pueda impedir la producción de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.

16.3 **Transitoriedad:** Las medidas extraordinarias aplicadas no deben mantener vigencia por un tiempo mayor al estrictamente necesario para revertir la coyuntura adversa, lo cual debe señalarse de manera expresa en la norma a ser promulgada.

16.4 **Generalidad:** El interés nacional que justifica la aplicación de la norma implica que los beneficios que genere su aplicación deben alcanzar a la comunidad en general. No puede circunscribir sus efectos en intereses determinados.

16.5 **Conexidad:** Debe existir vinculación inmediata entre la medida a ser aplicada a través del decreto de urgencia y las circunstancias extraordinarias existentes que lo justifican.

De conformidad con ello, para efectos de determinar el cumplimiento de los presupuestos constitucionales corresponde verificar si el presente Decreto de Urgencia cumple con los requisitos señalados.

7.1 Requisitos formales

El Decreto de Urgencia debe contar con la rúbrica de la Presidenta de la República, el refrendo del Presidente del Consejo de Ministros, del Ministro de Economía y Finanzas, del Ministro de Transportes y Comunicaciones; y, el voto aprobatorio del Consejo de Ministros y con cargo a dar cuenta al Congreso de la República. Asimismo, se observa que el presente Decreto de Urgencia se encuentra fundamentado a través de los informes técnicos emitidos, además de estar acompañado de una exposición de motivos, por lo que se tiene por cumplido este requisito.

7.2 Requisitos sustanciales

7.2.1 La norma propuesta regula materia económica y financiera

Respecto a la materia económica y financiera que regula el Decreto de Urgencia, debemos tener presente que la Constitución Política del Perú prevé la intervención del Estado en los servicios públicos económicos y en los servicios públicos sociales dentro de un régimen económico de economía social de mercado que es compatible con el Estado social y democrático de derecho, por lo que el Estado debe ejercer sus potestades de intervención para exigir estándares mínimos de calidad en los servicios públicos, siendo su responsabilidad garantizar la prestación efectiva de los servicios públicos, velando por una adecuada infraestructura de transporte.

En este extremo, el Tribunal Constitucional se ha referido a la misma en los términos siguientes:

"(...) la legitimidad de los decretos de urgencia debe ser determinada sobre la base de la evaluación de criterios endógenos y exógenos a la norma, es decir, del análisis de la materia que regula y de las circunstancias externas que justifiquen su dictado. En cuanto al primer tópic, el propio inciso 19 del artículo 118° de la Constitución establece que los decretos de urgencia deben versar sobre "materia económica y financiera". Este requisito, interpretado bajo el umbral del principio de separación de poderes, exige que dicha materia sea el contenido y no el continente de la disposición, pues, en sentido estricto, pocas son las cuestiones que, en última instancia, no sean reconducibles hacia el factor económico, quedando, en todo caso, proscrita, por imperativo del propio parámetro de control constitucional, la materia tributaria (párrafo tercero del artículo 74° de la Constitución). Empero, escaparía a los criterios de razonabilidad exigir que el tenor económico sea tanto el medio como el fin de la norma, pues en el común de los casos la adopción de medidas



*económicas no es sino la vía que auspicia la consecución de metas de otra índole, fundamentalmente sociales (...)*³⁷.

En ese sentido y teniendo en consideración lo antes expuesto, el presente Decreto de Urgencia contiene medidas en materia económica y financiera, que se evidencia en que la aplicación de las medidas que se describen a continuación implica la ejecución de recursos públicos, que permitirán el reforzamiento y/o reemplazo de infraestructura de puentes del Sistema Nacional de Carreteras que se encuentren en estado crítico; de acuerdo a lo siguiente:

1. Suscripción de actas de acuerdo con los concesionarios para encargarles la ejecución de las intervenciones señaladas en el Cuadro N° 5 (prevista en el numeral 4.1 del artículo 4 del Decreto de Urgencia). Se trata de actos de índole económico, pues están vinculados con la ejecución de contratos de concesión. Además, esta medida permitirá que los recursos presupuestales habilitados para financiar las intervenciones señaladas en el Cuadro N° 5, puedan ejecutarse en el corto plazo. Una vez suscritas las actas, los recursos presupuestales serán implementados y canalizados por el concedente (la DGPPT del Ministerio de Transportes y Comunicaciones) a través de cada uno de los concesionarios, para que estos se encarguen de efectuar las intervenciones de puentes requeridas en la Red Vial Nacional Concesionada. De esta manera se permite concretizar -en el corto plazo- los recursos económicos y financieros habilitados por el artículo 53 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025.

Es decir, sin las actas se tendría que iniciar el proceso de modificación contractual con las reglas ordinarias, lo que haría extemporánea la respuesta del Estado, lo cual implica dejar a la población sin medios de transporte vial (poniendo en riesgo la vida y la salud de la población, con la posibilidad de que ocurran daños irreparables), que como Estado en su conjunto tiene el deber de evitar que sucedan.

Es preciso indicar que, esta figura legal no es nueva en el ordenamiento jurídico peruano, pues ante situaciones de emergencia anteriores, se emitieron normas extraordinarias y urgentes similares, tal como es el caso del Decreto de Urgencia N° 011-2023³⁸, cuyo numeral 3.2.3³⁹ de su artículo 3 también autorizó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a suscribir actas de acuerdo con los concesionarios para realizar intervenciones urgentes como respuesta efectiva ante emergencias viales ocasionadas por intensas precipitaciones pluviales.

2. Comunicaciones posteriores a las entidades competentes⁴⁰ sobre las intervenciones urgentes efectuadas (prevista en el artículo 5 del Decreto de Urgencia), y las declaraciones de emergencia de los servicios de transportes y sus acciones inmediatas posteriores; así como la autorización

³⁷ Exp. N° 0008-2003-AI/TC FJ 59.

³⁸ Decreto de Urgencia que aprueba medidas extraordinarias y urgentes en materia económica y financiera ante emergencias por impacto de daños o desastre por la ocurrencia de intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados en el 2023, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 22 de abril de 2023.

³⁹ "Artículo 3.- Financiamiento de acciones a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para la atención de emergencias por impacto de daños o desastre ante la ocurrencia de intensas precipitaciones pluviales y peligros asociados en vías nacionales, departamentales, regionales, y vecinales o rurales e infraestructura de transporte de uso público concesionada.

(...)

3.2.3 Se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a suscribir actas de acuerdo con los concesionarios para realizar intervenciones que permitan atender o mitigar los impactos negativos sobre la infraestructura de transporte de uso público concesionada para reducir vulnerabilidades, riesgo o impacto de daños o desastre ante la ocurrencia de intensas precipitaciones pluviales y peligros asociados, incluso fuera del área de concesión. Esta habilitación incluye intervenciones dentro del área de la concesión pero siempre que no estén dentro de las obligaciones de los concesionarios.

Para la suscripción de las actas de acuerdo no será de aplicación la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, de modo que no se requerirá seguir el procedimiento de modificación contractual regulado en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. Por lo cual, estas intervenciones se materializarán a través de la suscripción de actas de acuerdo con los concesionarios, que incluirán, entre otros, los aspectos vinculados al pago, la supervisión y el plazo de las intervenciones que serán financiados conforme el numeral 3.1 del presente artículo. Para tal efecto, se faculta al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) a realizar las labores de supervisión y valorización por insumos debidamente acreditados y sustentados. El acta establecerá los montos vinculados a los pagos de supervisión."

⁴⁰ Dependiendo de las características técnicas de las intervenciones de puentes en cada caso concreto, las entidades competentes pueden ser: las Municipalidades Distritales o Provinciales, la Autoridad Nacional del Agua o las Autoridades Locales de Agua, el MINCUL, el SERFOR, entre otras.

a Provias Descentralizado para instalar puentes modulares en la Red Vial Departamental o Regional y en la Red Vial Vecinal o Rural (prevista en la Primera, Segunda y Tercera Disposición Complementaria y Final del Decreto de Urgencia, respectivamente). Se tratan de actos de índole económico, pues están vinculados con la ejecución de contratos de concesión, y el desarrollo socio-económico del país. Además, estas medidas permitirán que los recursos presupuestales habilitados para financiar las intervenciones señaladas en el Cuadro N° 5, puedan ejecutarse en el corto plazo.



En efecto, para que los concesionarios puedan concretar -en el corto plazo- las intervenciones urgentes encargadas, resulta necesario que la ejecución de estas se efectúe bajo condiciones especiales que privilegien la celeridad antes que los trámites administrativos con plazos ordinarios. De esta manera, también se permite ejecutar -en el corto plazo- los recursos económicos y financieros habilitados por el artículo 53 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025.



Por lo tanto, queda evidenciado que las medidas principales del Decreto de Urgencia tienen naturaleza económica y/o financiera y las medidas complementarias resultan indispensables e indelimitables para alcanzar la finalidad de la norma, esto es, para atender de manera efectiva y eficaz la emergencia antes descrita.

Como se puede advertir: i) la suscripción de actas posibilita la ejecución de intervenciones que suponen la ejecución de recursos públicos en las vías concesionadas; ii) la comunicación ex post de permisos complementa la medida anterior, pues viabiliza que dichas intervenciones y sus recursos sean ejecutados de manera inmediata. Lo cual grafica claramente que las medidas propuestas en el Decreto de Urgencia tienen una vinculación directa con la materia económica financiera.



Así, resulta necesario que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones no solo cuente con las habilitaciones legales para suscribir actas de acuerdo, sino también para efectuar comunicaciones posteriores a las entidades competentes sobre las intervenciones efectuadas. De lo contrario, el problema público identificado no se solucionaría con la eficacia requerida que la actual situación de emergencia demanda, y, en consecuencia, no se cumpliría la finalidad del propio Decreto de Urgencia.



7.2.2 Sobre la excepcionalidad e imprevisibilidad

El Tribunal Constitucional, con base en la interpretación sistemática de las exigencias previstas por el inciso 19 del artículo 118 de la Constitución y del inciso c) del artículo 91 del Reglamento del Congreso, respecto al criterio de excepcionalidad ha señalado que el mismo consiste en que la medida a proponerse debe estar orientada a revertir situaciones extraordinarias e imprevisibles, condiciones que deben ser evaluadas en atención al caso concreto y cuya existencia, desde luego, no depende de la "voluntad" de la norma misma, sino de datos fácticos previos a su promulgación y objetivamente identificables⁴¹.



Tal como indicamos, durante el mes de febrero de 2025 se ha verificado un aumento sustancial -y por encima de los niveles regulares- de la magnitud e intensidad de las precipitaciones pluviales en diferentes departamentos del país, lo que ha incrementado el caudal (volumen de agua) y el torrente (velocidad del agua) de los ríos de nuestro país de manera significativa. Ello pone en situación de peligro inminente la estabilidad de la infraestructura de los puentes que forman parte de la Red Vial Nacional, acelerando su necesidad de reforzamiento y reemplazo. De este modo, se requiere evitar la interrupción o el colapso de dichas vías a efectos de preservar la seguridad de los usuarios y la continuidad de las actividades económicas.



En tal sentido, en el presente caso la situación imprevisible es el incremento súbito de la intensidad de las precipitaciones pluviales que han superado los niveles inicialmente previstos, aumentando súbitamente el caudal y el torrente de los ríos de nuestro país, a pesar de las actividades de previsión efectuadas por las entidades competentes. Ello responde a que existe un nivel importante de incertidumbre en torno a las características de los fenómenos climatológicos que enfrentamos anualmente y su posible impacto; así por ejemplo, no se conoce con exactitud la fecha de inicio ni la de término del fenómeno pluvial, ni los efectos derivados del mismo (huaicos, derrumbes, etc), ni el ámbito geográfico en específico en el que se presentará con mayor o menor magnitud, ni la intensidad



⁴¹ Sentencia 00008-2003-AI/TC.



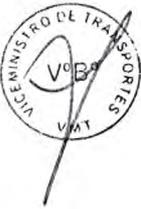


de las lluvias ni tampoco el nivel de los impactos negativos que las situaciones de emergencia vial tendrán en la transitabilidad y conectividad.

Así, la Comisión Multisectorial del Estudio Nacional del Fenómeno “El Niño” – ENFEN, mediante Comunicado Oficial ENFEN N°15-2024⁴² del 13 de diciembre de 2024, estableció el estado del “sistema de alerta ante el Niño Costero y la Niña Costera” en “No Activo”, y respecto al pronóstico estacional de lluvias, señaló que “entre diciembre de 2024 y febrero 2025, se prevé temperaturas del aire entre normales y superiores a lo normal en gran parte de la costa. Respecto al pronóstico estacional de lluvias, son más probables las condiciones normales en la sierra norte occidental y bajo lo normal en la costa norte.” (subrayado agregado)

Es por ello que, a pesar de los pronósticos alentadores de ENFEN, mediante Decreto Supremo N° 007-2025-PCM del 10 de enero de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 338 distritos de algunas provincias de los departamentos de Amazonas, Áncash, Apurímac, Arequipa, Ayacucho, Cajamarca, Cusco, Huancavelica, Huánuco, Ica, Junín, La Libertad, Lima, Loreto, Moquegua, Pasco, Puno, San Martín, Tacna y la Provincia Constitucional del Callao, por peligro inminente ante intensas precipitaciones pluviales.

A mayor abundamiento, un evento que pone de manifiesto la gravedad de esta situación es que, como consecuencia del incremento de la intensidad de las precipitaciones pluviales⁴³, se incrementó a su vez el caudal (volumen de agua) y el torrente (velocidad del agua), lo cual generó mayor presión y socavación en el pilar central de apoyo del puente Chancay, lo que ocasionó que con fecha 14 de febrero de 2025, se registró el colapso de dicho puente, perteneciente a la Red Vial Nacional: PE1N, Tramo: Ancón - Huacho, Sector: Puente Chancay Km 76+200 - Km 76+250, ocasionando daños a la vida y la salud de los usuarios de la referida infraestructura. Al respecto, OSITRAN comunico⁴⁴ lo siguiente:



⁴² El cual se encuentra publicado en el siguiente enlace: <https://enfen.imarpe.gob.pe/download/comunicado-oficial-enfen-n-15-2024/?wpdmdl=1908&refresh=677bb71a870091736161050>

⁴³ Tal como dan cuenta los Avisos Meteorológicos N° 47 y 49 del SENAMHI, que indicaron la existencia de niveles de peligro “naranja” en diversas zonas del país (incluido la sierra del departamento de Lima) por fenómenos meteorológicos peligrosos (nieve, granizo, aguanieve y lluvia) de moderada a fuerte intensidad; tales avisos se encuentran publicados en:

<https://www.senamhi.gob.pe/?p=aviso-meteorologico-detalle&a=2025&b=20581&c=00&d=SENA>
<https://www.senamhi.gob.pe/?p=aviso-meteorologico-detalle&a=2025&b=20621&c=00&d=SENA>

Asimismo, se debe tener presente que, el distrito de Chancay se encuentra comprendido en el Anexo del Decreto Supremo N° 007-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 10 de enero de 2025, que declaró el estado de emergencia diversos distritos del país, por peligro inminente ante intensas pluviales.

⁴⁴ <https://x.com/ositranperu/status/1890526149232443749/photo/2>



Imagen N° 42

<p style="text-align: center;">COMUNICADO</p> <p style="text-align: center;">Ositrán ha supervisado el Puente Chancay</p> <p>El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán) se pronuncia respecto al colapso del puente Chancay, ocurrido anoche a la altura del kilómetro 76 de la carretera Panamericana Norte, parte de la Red Vial 5 (Ancón-Huacho-Pativilca), la cual es administrada por el concesionario Norvial y que provocó el incidente del bus interprovincial de la línea Cruz de Norte.</p> <p>Ositrán manifiesta su profundo pesar por las muertes y el daño ocasionado a las personas afectadas y a sus familias.</p> <p>Ositrán, como organismo supervisor, tiene permanente presencia en las vías concesionadas nacionales, por lo que cumple con informar a la ciudadanía lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none">• En el mes de noviembre pasado, en atención a la próxima temporada de lluvias, Ositrán notificó a Norvial sobre la ejecución de las actividades rutinarias, periódicas o de emergencia destinadas a la conservación de los bienes de la Concesión. En atención a ello, se le solicitó incrementar y/o reforzar las actividades de mantenimiento en los puentes, pontones, cunetas y alcantarillas, debiendo, entre otras actividades, realizar la inspección correspondiente en dichas estructuras a efectos de asegurar el libre escurrimiento hidráulico y, en general, verificar el cumplimiento de los parámetros de condición y serviciabilidad establecidos en el contrato de concesión.• Ositrán verificó el cumplimiento de dichas condiciones y la subsanación de las observaciones que se presentaron, por lo que el daño en la	<p>cimentación, registrado el día de hoy, consistente en la socavación en el pilar central de apoyo del puente, no se presentó en los días anteriores a las lluvias, cuando se realizaron las actividades destinadas a supervisar la conservación de los bienes.</p> <ul style="list-style-type: none">• A la fecha, la empresa Norvial se encuentra encargada de recuperar la transitabilidad de la vía, por lo que Ositrán continuará supervisando el cumplimiento de sus obligaciones.• Es importante señalar que los trabajos pendientes para que el Puente Chancay cumpla con todas las especificaciones de diseño y construcción requeridas por el actual Manual de Puentes (Resolución Directoral N.º 19-2018-MTC/14) no son parte del contrato de concesión, por lo que a la fecha Provias Nacional viene llevando a cabo los estudios para dicho fin. <p style="text-align: right;">Lima, 14 de febrero de 2025</p>
---	---

Del comunicado de OSITRAN se advierte que, a pesar de las actividades de mantenimiento efectuadas por el Concesionario, y que fueron verificadas por OSITRAN a finales del 2024, el incremento imprevisible y súbito de la intensidad de las precipitaciones pluviales a inicios del mes febrero de 2025, produjeron daños en la cimentación del pilar central de apoyo del Puente Chancay; los cuales -según da cuenta OSITRAN- no se presentaban a la fecha de las actividades de supervisión.

La imprevisibilidad de la magnitud de los fenómenos naturales se evidencia en el súbito incremento de las lluvias que motivó que, mediante Decreto Supremo N° 021-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 20 de febrero de 2025, se declare el Estado de Emergencia en 157 distritos de 69 provincias de 20 departamentos del territorio nacional, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan.

En efecto, la magnitud de las precipitaciones pluviales durante el presente año puede variar conforme esta temporada de lluvias avanza. En el Escenario Probabilístico de Lluvias para el verano del 2025 emitido por el SENHAMI se menciona que "las fuentes de incertidumbre de los escenarios de lluvia presentados en este informe están asociadas principalmente a la capacidad de predicción de la temperatura superficial del mar por parte de los modelos de fuentes externas (NMME-NOAA y ECMWF) y a los meses de anticipación de las predicciones; en tal sentido, los escenarios de lluvia serán mensualmente actualizados y podrían presentar cambios de tendencia de las probabilidades conforme nos aproximemos al verano, además, la confiabilidad de estos escenarios suelen aumentar conforme se acorta el tiempo de anticipación" (subrayado nuestro).

Como se puede advertir, existe un nivel importante de incertidumbre respecto de las características de las temporadas de lluvias en nuestro país, lo cual hace altamente improbable que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones pueda programar todas las intervenciones requeridas para la atención y prevención de estas emergencias viales que afectan la transitabilidad producto de las súbitas e intensas precipitaciones pluviales que se vienen presentando.

Si bien las entidades competentes planifican sus intervenciones teniendo en consideración, entre otros, los factores climatológicos, la estimación inicial tiene altas probabilidades de poder variar, en tanto que, es recién cuando se presentan los fenómenos pluviales que se puede conocer su verdadera magnitud, las zonas geográficas concretas en las cuáles se presentará y la extensión temporal que tendrá el período de lluvia en el año; lo que conlleva a la ejecución de actividades adicionales a las ya



programadas por las entidades competentes.

Tal como se desprende de lo anterior, la intensidad, ubicación y duración del evento climatológico, así como su impacto sobre la transitabilidad vial, no puede ser determinado con exactitud, sino hasta el momento en que se verifica en la realidad, o en su defecto, las predicciones van ajustándose conforme se acerca la temporada de lluvia.

Respecto a la imprevisibilidad en los supuestos previstos en la Primera y Segunda Disposiciones Complementarias Finales

En este punto es importante señalar que, si bien en el caso general que se regula en el presente Decreto de Urgencia, el incremento en la magnitud e intensidad de las lluvias constituye el hecho imprevisible que genera criticidad sobre los puentes ubicados en el Sistema Nacional de Carreteras; dicho supuesto no es el único de naturaleza imprevisible que puede generar situaciones de daño o peligro inminente que afecten la infraestructura de transportes.

Al respecto, es inminente que, con posterioridad a la temporada del verano, sobrevengan eventos de daño o peligro inminente que amenacen la infraestructura de transportes, como por ejemplo las derivadas de deslizamientos de rocas, lluvias de gran intensidad que constituyen niveles de emergencia menores a 4 u otras de similar naturaleza que, sin alcanzar las condiciones para una declaratoria de "estado de emergencia" en el marco del SINAGERD, generen por sí mismas, o agraven, la situación de criticidad de la infraestructura de transportes; situaciones que claramente requieren de atención inmediata por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y sus dependencias; y de las habilitaciones que se prevén en el presente decreto de urgencia.

Al respecto, resulta importante distinguir entre la emergencia climatológica (derivada de un evento climatológico: intensas precipitaciones fluviales, huaicos, terremotos, entre otros) y la situación de "emergencia vial" por afectación a la transitabilidad vial que se produce como consecuencia de la primera; siendo que es el impacto de esta última la que genera la necesidad de dictar las medidas urgentes y extraordinarias propuestas en el presente proyecto de Decreto de Urgencia.

Ahora bien, es preciso aclarar que una situación de emergencia vial es distinta a la declaración de Estado de Emergencia por Desastre en el marco de las normas aplicables por el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres - SINAGERD.

De acuerdo con lo indicado en el numeral 67.1 del artículo 67 del Decreto Supremo N° 048-2011-PCM, que aprueba el Reglamento de la Ley N° 29664, que crea el SINAGERD:

"67.1 El Presidente de la República, con acuerdo del Consejo de Ministros, puede decretar, por un plazo de sesenta (60) días calendario, en todo el territorio de la República o en parte de él, el Estado de Emergencia por desastre, dando cuenta al Congreso de la República o a la Comisión Permanente."

Ahora bien, de conformidad con lo establecido en los literales b) y c) del numeral 43.2 del artículo 43 del reglamento antes referido, sólo las emergencias clasificadas como de Nivel 4 y 5 dan origen a una "declaratoria de Estado de Emergencia por Desastre"⁴⁵.

⁴⁵ **"Artículo 43.- Niveles de emergencia y capacidad de respuesta**

43.1 La tipificación de la atención de emergencias por medio de niveles, permite identificar la capacidad de respuesta para atender las emergencias y desastres.

43.2 La atención de emergencias y daños por desastres se clasifican en 5 niveles de la siguiente manera:

- a) **Niveles 1, 2 y 3. Alcance Local y Regional:** Comprende aquellas situaciones que son atendidas directamente, por los Gobiernos Locales o el Gobierno Regional, con sus propios recursos disponibles.
- b) **Nivel 4. Intervención del Gobierno Nacional:** Comprende aquellos niveles de impacto de desastres, que superan la capacidad de respuesta regional y sustentan la Declaratoria de Estado de Emergencia. En este caso, interviene el Gobierno Nacional con los recursos nacionales disponibles y la coordinación del INDECI.
- c) **Nivel 5. De Gran Magnitud:** Comprende aquellos niveles impactos de desastres, cuya magnitud o circunstancias afecten la vida de la Nación, y supere o pueda superar la capacidad de respuesta del país y sustentan la Declaratoria de Estado de Emergencia Nacional. Interviene el Gobierno Nacional con los recursos nacionales disponibles, y de ser necesario, con el apoyo de la ayuda internacional. En este caso, el INDECI coordina y conduce las operaciones de Respuesta y Rehabilitación."

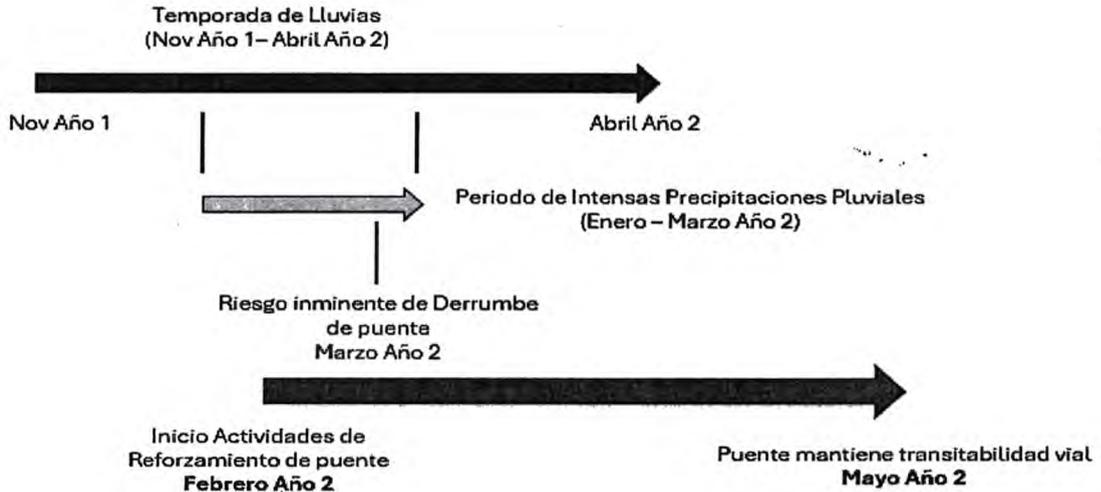




emergencia vial. En este último supuesto, la entidad tomando en consideración los pronósticos y/o reportes de las entidades competentes, prevé o se anticipa a la ocurrencia de la situación de emergencia vial (e.g. derrumbe de puente por precipitaciones pluviales), e inicia las actividades que resultan necesarias para prevenir o mitigar los potenciales impactos negativos a la transitabilidad de la infraestructura vial. Veamos el ejemplo del Cuadro N° 10 siguiente.



Cuadro N° 10
Acciones Preventivas ante Riesgo Inminente de Ocurrencia de una Situación de Emergencia Vial



Tal como puede apreciarse de los Cuadros N° 9 y N° 10, las acciones reactivas toman un tiempo mayor para la atención de la situación de emergencia vial (e.g. 13 meses), debido a que las actividades a realizar implican una mayor complejidad (e.g. la instalación de un puente modular nuevo), mientras que, en el caso de las acciones preventivas, al efectuarse antes de la ocurrencia de la situación de emergencia vial (la que, como hemos visto, tiene un riesgo inminente de ocurrir), implica la adopción de medidas correctivas o de mantenimiento que demoran mucho menos y que permite tener un puente con una mejor capacidad de los eventos climatológicos a producirse, evitando o mitigando cualquier "situación de emergencia vial".



Finalmente, la situación extraordinaria e imprevisible descrita previamente, requiere de medidas económicas y financieras que permitan prevenir y atender las situaciones de emergencia vial por afectación a la infraestructura de puentes asociadas a las súbitas e intensas precipitaciones pluviales en el período 2025, a fin de preservar y/o recuperar la transitabilidad de las vías, salvaguardando la vida y salud de los usuarios y las poblaciones aledañas.

7.2.3 Sobre la necesidad de la medida

Este requisito exige que las circunstancias, además, deban ser de naturaleza tal que el tiempo que demande la aplicación del procedimiento parlamentario para la expedición de leyes (iniciativa, debate, aprobación y sanción), pudiera impedir la prevención de daños o, en su caso, que los mismos devengan en irreparables.

Sobre el particular, de conformidad con lo indicado en el portal institucional del Congreso de la República,⁴⁶ el procedimiento para la creación de una ley en el ámbito parlamentario consta de los siguientes pasos:

⁴⁶ [Portal Institucional e Información sobre la Actividad Parlamentaria y Legislativa del Estado Peruano > Labor legislativa > Flujo de actividades legislativas ¿Cómo se crea una Ley? \(congreso.gob.pe\)](http://portal.institucional.congreso.gob.pe)



Imagen N° 43



1 OFICINA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO

La Oficina de Trámite Documentario recibe, registra y numera el proyecto.

2 OFICIALIA MAYOR

Notificada la iniciativa por la Oficina de Trámite Documentario, el Oficial Mayor de la Cámara de Diputados solicita y emite el decreto de convocatoria del debate.

- Fecha
- Número del proyecto
- Nombre de la comisión de comisiones, que recibirá el proyecto previa consulta a un miembro de la Mesa Directiva
- Firma del Oficial Mayor de Congreso

3 COMISIONES

Es en las comisiones de trabajo integradas multidisciplinariamente donde se realiza un exhaustivo estudio de los proyectos de ley, buscando armonizar puntos de vista y encontrar el consenso entre los grupos parlamentarios y sus respectivos líderes.

Las comisiones emiten sus dictámenes luego de 30 días útiles a partir de la fecha de ingreso de la proposición, los que deben reflejar el opinión de todos sus integrantes, por lo común de forma unánime y mediante sus dictámenes suscritos.

- Dictamen favorable
- Dictamen desfavorable (casos excepcionales)
- Rechazado de forma expresa o tácita

Cuando se deriva una proposición a más de una comisión el orden en que se tramitan en el decreto determina la prioridad de expedición. Las comisiones pueden presentar dictámenes en conjunto o individualmente según sea el caso.

4 CONSEJO DIRECTIVO

Después de los dictámenes de las comisiones el Consejo Directivo con apoyo del Oficial Mayor del Director General de Trámite Documentario y de la Oficina ordena los proyectos de ley y los envía a la agenda para su debate en el pleno del Congreso.

- Determina el tiempo de debate de los dictámenes
- Dispone la distribución de los días de los dictámenes a los miembros de Congreso por 24 horas de actividad
- En caso de suma urgente a criterio del Presidente se dispone la entrada de la ley



5 PLENO

El pleno del Congreso luego de un debate a veces amplio, puede aprobar la ley o rechazarla en cualquier momento. El debate se registra inmediatamente todas sus incidencias y el debate comienza en el día y en el lugar de los debates creado por la Ley N° 26520 del 2000.

6 OFICINA DE RELATORÍA Y AGENDA

Elabora la autografía de la ley y la entrega para su promulgación al Ejecutivo.

7 OFICIALIA MAYOR

El Oficial Mayor emite la autografía de la ley y entrega su remisión al Presidente de la República para su promulgación en el término de 15 días hábiles.

8 PODER EJECUTIVO

- Si no tiene observaciones el Presidente de la República promulga la ley y ordena su publicación
- Si el Presidente de la República tiene observaciones sobre toda la ley o una parte de la proposición aprobada las presenta al Congreso en el mencionado término de 15 días hábiles
- Si dentro del plazo el Presidente de la República no promulga la proposición de ley enviada el Presidente del Congreso o el de la Comisión Permanente según correspondiera, emite el auto de promulgación

En temas especiales y con la autorización de dar cuenta al Congreso el Congreso puede delegar la función legislativa al Poder Ejecutivo.

9 PROMULGACIÓN Y PUBLICACIÓN

Las leyes promulgadas son publicadas en la sección "Leyes Legales" del diario oficial "El Peruano".

10 VIGENCIA DE LA LEY

La ley es obligatoria desde el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial "El Peruano", salvo disposición distinta de la misma ley que establezca un mayor periodo en todo o una parte.

En ese marco, se puede señalar que la aprobación de un proyecto de Ley en el Congreso de la República toma como mínimo 3 meses. Sin embargo, en la realidad este proceso puede demorar como mínimo un año.



Cuadro N° 11
Tiempo promedio de aprobación de leyes

FECHA DE PRESENTACIÓN	FECHA FIN ¹	PLAZO ²	TÍTULO	ESTADO
25/05/2023	6/06/2024	1 año(s), 0 mes(es), 13 día(s)	Ley que modifica el Decreto Legislativo N° 1413, Decreto Legislativo para promover y facilitar el transporte marítimo en tráfico de cabotaje de pasajeros y de carga, y aprueba otras disposiciones	Publicada en el Diario Oficial El Peruano
21/11/2022	6/10/2023	0 año(s), 10 mes(es), 19 día(s)	Ley que establece medidas para promover la competencia en el servicio de transporte terrestre	Publicada en el Diario Oficial El Peruano
21/11/2022	5/12/2024	2 año(s), 0 mes(es), 15 día(s)	Ley que promueve la contratación preferente de personal o empresa, local y/o regional, para el desarrollo de actividades económicas circunscritas al transporte de mercancías y transporte de trabajadores	Orden del Día
09/11/2022	5/12/2024	2 año(s), 0 mes(es), 27 día(s)	Ley que establece disposiciones extraordinarias para garantizar la continuidad del servicio público de transporte terrestre regular de personas de ámbito provincial en la provincia de Ilima y en la Provincia Constitucional Del Callao	Dictamen
12/10/2022	5/12/2024	2 año(s), 1 mes(es), 25 día(s)	Ley del conductor y conductora profesional	Orden del Día
16/06/2022	30/05/2023	0 año(s), 11 mes(es), 18 día(s)	Ley que contempla beneficios excepcionales para el cese de las actividades de radiodifusión realizadas sin autorización por los Gobiernos Regionales y Locales	Publicada en el Diario Oficial El Peruano
08/04/2022	5/12/2024	2 año(s), 8 mes(es), 2 día(s)	Ley de amnistía en el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías que fomenta la reactivación del sector afectado por las graves consecuencias de la COVID-19	Orden del Día
07/04/2022	5/12/2024	2 año(s), 8 mes(es), 3 día(s)	Ley que modifica la Ley N° 27181, Ley General De Transporte Y Tránsito Terrestre, a fin de regular la emisión de normas complementarias a los reglamentos nacionales	Orden del Día
04/10/2021	5/12/2024	3 año(s), 2 mes(es), 3 día(s)	Ley que deroga la Ley N° 29613, Ley que declara de necesidad pública e interés nacional el Proyecto Geopolítico Bioceánico Perú - Brasil Ferrovía Interoceánica Salaverry - Leoncio Prado - frontera Perú - Brasil (FERRIPEB), y la Ley N° 29207, Ley que declara de necesidad pública y de interés nacional la Construcción de la Ferrovía Transcontinental "Brasil - Perú" Atlántico - Pacífico (FETAB) y su Reglamento	Orden del Día

Nota:

1/ Fecha de fin: Para las leyes publicadas en el diario oficial El Peruano se toma la fecha de publicación, mientras que para las leyes aún no publicadas se toma como fecha de fin el 05/12/2024.

2/ Plazo: Para las leyes publicadas, es el tiempo desde la presentación hasta la publicación en el diario oficial El Peruano. En el caso de las leyes no publicadas, es el tiempo desde la presentación hasta el 05/12/2024.

Por otro lado, no se muestran las Resoluciones Legislativas dado que son de carácter particular.

En ese sentido, debido a la necesidad de solucionar de la manera más inmediata posible el problema público identificado, no es posible esperar el tiempo que implica el procedimiento parlamentario ordinario, sino que resulta necesario implementar las medidas preventivas y de gestión planteadas en la propuesta normativa a través de un decreto de urgencia, cuyo procedimiento de aprobación es más expeditivo (medida más idónea), considerando que la vida salud e integridad de los usuarios se encuentran en riesgo inminente y de producirse un nuevo accidente los daños a las víctimas serían irreversibles.

De otro lado, considerando que la ejecución de intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo para las infraestructuras de puentes señaladas en el Cuadro N° 3 no forman parte de sus obligaciones de acuerdo con las condiciones particulares de sus contratos de concesión, en caso se optase por suscribir una adenda a efectos de encargar al concesionario la realización tales intervenciones, el plazo que ello implica (una adenda del sector demora aproximadamente 2 años en suscribirse) haría que la respuesta del Estado fuese extemporánea para la necesidad urgente de atender el problema público identificado.



Al respecto, debe considerarse que en tanto un puente se encuentre intransitable, la población no tendrá acceso a servicios básicos como salud (donde el impacto es trascendental si tomamos en cuenta que las personas pueden perder la vida por la situación de aislamiento que produce una vía en mal estado), así como el acceso a bienes de primera necesidad, inclusive para el traslado de la ayuda humanitaria que proviene del exterior para aquellas zonas afectadas. Ello, más aún, en un contexto de precariedad económica, agudizado por la pandemia, la mayor inflación de los últimos años, y los recientes conflictos sociales que tienen repercusión negativa en la economía nacional.

En ese sentido, la emisión del presente Decreto de Urgencia es necesaria para la ejecución inmediata de las intervenciones de carácter preventivo propuestas a fin de evitar la ocurrencia de situaciones de emergencia vial en la infraestructura de puentes.

Seguir el procedimiento regular de aprobación de una norma legal en el Congreso dejaría al Estado con una sola opción, que es la intervención reactiva, que como hemos señalado anteriormente, **es una solución extemporánea que implica dejar a la población sin medios de transporte vial (poniendo en riesgo la vida y la salud de la población, con la posibilidad de que ocurran daños irreparables) por un plazo mucho mayor al que se hubiese requerido de haberse realizado las medidas propuestas en el presente Decreto de Urgencia.**



En ese sentido, la expedición del proyecto de Decreto de Urgencia es la medida más idónea para atender el problema público identificado.

Asimismo, se puede realizar una estimación del impacto económico negativo que tiene la demora en la aprobación del decreto de urgencia, ya que ello implica una afectación a la transitabilidad en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, lo que implica un aislamiento de la población y la ralentización de las actividades económicas; por lo que, considerando que el valor del PBI de los 9 departamentos afectados⁴⁷ representa el 64% del PBI del Perú al 2023 (aproximadamente S/ 629 mil millones⁴⁸), de lo cual, el sector transporte representó el 6% (aproximadamente S/ 23.2 mil millones). Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que, la productividad del sector transporte puede tener un impacto real de hasta 2.3 veces su participación en el PBI (Coşar, 2024)⁴⁹.



Las ocurrencias de fenómenos climatológicos, como el Fenómeno del Niño donde se producen intensas lluvias y generan deslizamientos y otros impactos, perjudican de forma importante la infraestructura vial (carreteras y puentes) y los servicios del sector transporte. De acuerdo con López (2023), **el sector transportes asume pérdidas de entre el 25% a 50% por este tipo de ocurrencias**; en otras palabras, **1 de cada 4 dólares que se pierden por desastres naturales como el Fenómeno del Niño los asume este sector**⁵⁰.



En el Perú, de acuerdo con los últimos datos estimados por el Banco Central de Reserva del Perú (2023), se calculó un impacto de este de fenómenos naturales de -1.1% en el PBI⁵¹. Considerando esto, el impacto por este tipo de fenómenos -intensas precipitaciones pluvias- sería de un total de S/ 6.9 mil millones por año, correspondientes a una parte del PBI de los 9 departamentos afectados.



47 Los departamentos de: Piura, Lambayeque, La Libertad, San Martín, Cajamarca, Amazonas, Lima, Junín, Ica.
 48 Fuente el INEI: <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/producto-bruto-interno-por-departamentos-9089/>
 49 Coşar, A. K., Osotimehin, S., & Popov, L. (2024). The Long-run Effects of Transportation Productivity on the US Economy. <https://doi.org/10.3386/w33248>
 50 López, M. (2024, 8 noviembre). El fenómeno de El Niño: impacto y respuestas en el sector vial de América Latina y el Caribe. CAF. <https://www.caf.com/es/blog/el-fenomeno-de-el-nino-impacto-y-respuestas-en-el-sector-vial-de-america-latina-y-el-caribe/>
 51 Banco Central de Reserva del Perú [BCRP] (Ed.). (2023). Reporte de inflación diciembre 2023. Panorama actual y proyecciones macroeconómicas 2023-2025. En BCRP. BCRP. Recuperado 6 de enero de 2025, de <https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2023/diciembre/reporte-de-inflacion-diciembre-2023.pdf>
 Nota: se ha considerado como valor proxy el -1.1% que implica el impacto en el PBI de un fenómeno climatológico donde se presentan intensas lluvias, y como consecuencia hay inundaciones que afectan la infraestructura vial y el servicio de transporte.



Cuadro N° 12

PBI	2021	2022	2023
PBI Costa norte	87,763,464	95,580,893	99,815,419
PBI Sierra-Selva Norte	31,734,005	34,870,007	37,207,576
PBI Costa-Sierra Centro	421,528,991	468,456,524	492,059,624
Total del PBI de los 9 departamentos afectados	541,026,459	598,907,424	629,082,619
Afectación anual (1.1%)	5,951,291	6,587,982	6,919,909

Nota: PBI Costa norte: Piura, Lambayeque, La Libertad; PBI Sierra-Selva norte: San Martín, Cajamarca, Amazonas; PBI Costa-Sierra Centro: Lima, Ica, Junín.

En esa línea, considerando que el proceso legislativo (desde la presentación del proyecto de ley hasta su publicación), para los proyectos normativos remitidos por el Poder Ejecutivo - en el caso del sector de Transportes y Comunicaciones- es mínimo de 9 meses, se estima un impacto económico negativo irreversible, en caso no se apruebe el presente Decreto de Urgencia, superior a S/ 5.1 mil millones.

Por otro lado, si se consideran las estimaciones de ingresos dejados de percibir por recaudación de peajes (calculadas en función de la cantidad de peajes por concesión y a partir de los datos de ingresos del 2023 para cada concesión), se estima una afectación de S/. 564,179,349⁵². Es importante destacar que el monto asignado para las intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo representa un gasto que se hace dentro de un contexto de planificación estratégica. Esto permite mitigar un impacto negativo transitorio en el PBI y reducir el riesgo para la vida humana.

Finalmente, estos eventos climatológicos ponen en riesgo la vida e integridad humana. En el año 2025 se reportaron 8,598 damnificados a nivel nacional por causa de lluvias intensas⁵³. Por otro lado, existe infraestructura vial en mal estado y que necesita intervención urgente. Un reciente accidente relacionado a fallas estructurales de los puentes ha sido el colapso del puente en Chancay, que dejó un saldo de 2 fallecidos y más de 40 personas heridas.⁵⁴

7.2.4 Sobre la transitoriedad de la medida

Sobre el particular, se verifica el cumplimiento de transitoriedad, toda vez que la vigencia de la norma será hasta el 31 de diciembre de 2025, periodo suficiente para que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones pueda ejecutar las intervenciones requeridas para la prevención y atención de las situaciones de emergencia vial en la infraestructura de puentes asociadas a las súbitas e intensas precipitaciones pluviales en el período 2025, que pongan en riesgo o afecten dicha infraestructura.

Conforme se expuso en el numeral 5.1 del presente documento, conforme al análisis técnico efectuado por la DGPPT, la ejecución de las intervenciones señaladas en el Cuadro N° 5 se concretará en los siguientes meses del presente año 2025, este plazo resulta razonable y justificado dada la necesidad imperiosa a atender con la mayor celeridad posible la emergencia antes descrita.

7.2.5 Sobre la generalidad e interés nacional de la medida

⁵² Las estimaciones se realizaron considerando el ingreso reportado por concesión para el año 2023, tomando 6 meses como el tiempo de referencia que toma reanudar el tránsito vehicular ante instalación de puentes Bailey ante emergencias.

⁵³ <https://tvperu.gob.pe/noticias/nacionales/indeci-lluvias-intensas-en-peru-dejan-47-fallecidos-y-48-627-personas-afectadas>

⁵⁴ <https://rpp.pe/peru/actualidad/colapso-del-puente-chancay-indeci-informa-fallecidos-por-caida-de-un-bus-y-un-auto-noticia-1616158>



Esta exigencia implica que debe ser el "interés nacional" que justifique la aplicación de la medida concreta. Ello quiere decir que los beneficios que depare la aplicación de la medida no pueden circunscribir sus efectos en intereses determinados, sino por el contrario, deben alcanzar a toda la comunidad.

En ese sentido, la emisión de esta norma se enmarca en el interés nacional, toda vez que responde al compromiso estatal frente a la sociedad para atender los daños ocasionados por los desastres de cualquier índole que comprometen total o parcialmente la infraestructura de un ámbito geográfico, en salvaguarda de la población y el patrimonio público y privado del país.

Atendiendo a esto, los efectos de la norma son de interés general, ya que busca la salvaguarda de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras frente a situaciones de emergencia vial por afectación a la infraestructura de puentes como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales, con la finalidad de dar continuidad a la transitabilidad y seguridad de los usuarios de dichas vías. Así, sus efectos se extenderán no solo a las personas beneficiarias de la misma, sino también a la generalidad de la sociedad.

En consecuencia, la emisión de este decreto de urgencia responde al interés general y el interés público, con lo cual se cumple el requisito de generalidad en los términos expresados por el Tribunal Constitucional en la sentencia recaída en el Expediente N° 708-2005-PA/TC.

7.2.6 Sobre la conexidad

El requisito de conexidad implica que debe existir una vinculación inmediata entre la medida aplicada y las circunstancias extraordinarias existentes. Las medidas extraordinarias y los beneficios que su aplicación produzcan deben surgir del contenido mismo del decreto de urgencia y no de acciones diferidas en el tiempo o, menos aún, de delegaciones normativas, pues ello sería incongruente con una supuesta situación excepcionalmente delicada.

De esta manera, el cumplimiento de este requisito se da por cuanto se verifica el nexo entre las medidas, es decir, las habilitaciones excepcionales al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (el encargo a los concesionarios de las intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo y elaboración de expedientes técnicos para la solución definitiva para la infraestructura de puentes en estado crítico), y la situación extraordinaria e imprevisible que lo motiva, esto es, el incremento súbito de la intensidad de las precipitaciones pluviales en el mes de febrero de 2025, cuyos impactos negativos deben revertirse, como es el riesgo inminente de afectación a la infraestructura de puentes mencionada en el Cuadro N° 3.

VIII. ANÁLISIS DE IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 del Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, el análisis de impacto de la vigencia de la norma en la legislación nacional tiene por finalidad precisar de manera detallada si se trata de innovar supliendo vacíos en el ordenamiento jurídico o si más bien se trata de una propuesta que modifica, deroga o complementa normas vigentes.

En ese sentido, se señala que la presente norma, no genera mayor cambio en el ordenamiento jurídico nacional, puesto que no se deroga normas vigentes; no obstante, establece medidas extraordinarias y temporales, en materia económica y financiera, que permitan al Estado peruano realizar acciones inmediatas para la atención de emergencias frente a daños o desastres por la ocurrencia de intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados, con la finalidad de salvaguardar la infraestructura de transportes y la seguridad de los usuarios de las vías.

IX. ANÁLISIS DE IMPACTO REGULATORIO EX ANTE

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 33.2 del artículo 33 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de mejora de la Calidad Regulatoria⁵⁵, las entidades públicas tienen la obligación de aplicar un AIR Ex Ante como herramienta de análisis previo,

⁵⁵ Aprobado por Decreto de Urgencia N° 023-2025-PCM.

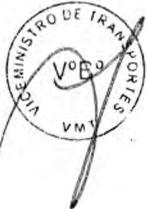


cuando el proyecto normativo de carácter general establezca y/o modifique una obligación, condición, requisito, responsabilidad, prohibición, limitación y/o cualquier otra regla que imponga exigencia(s):



- a) Que genere(n) o modifique(n) costos en su cumplimiento por parte de las personas; y/o,
- b) Que limite(n) el ejercicio, otorgamiento y/o reconocimiento de derechos de las personas, restringiendo el desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social.

Sin embargo, se debe tener presente que conforme a lo previsto en el literal c) del numeral 41.1 del artículo 41 del Reglamento del Decreto Legislativo N° 1565, Decreto Legislativo que aprueba la Ley General de Mejora de la Calidad Regulatoria, los decretos de urgencia que dictan medidas extraordinarias en materia económica y financiera están exceptuados expresamente del AIR, por lo que se encuentran fuera del alcance de lo dispuesto en el numeral 33.2 del artículo 33 del referido Reglamento.



PODER LEGISLATIVO

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

LEY Nº 32256

EL PRESIDENTE DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA;

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE DECLARA DÍA DE LA MUJER CAYLLOMINA EL 21 DE JUNIO DE CADA AÑO

Artículo único. Día de la Mujer Cayllomina

Se declara Día de la Mujer Cayllomina el 21 de junio de cada año, con el objeto de reconocer su liderazgo, innovación y contribución en la preservación del arte textil andino con identidad cultural, reafirmando su empoderamiento y autonomía económica a través del turismo rural comunitario y la artesanía textil, así como su aporte en el desarrollo de la provincia de Caylloma, en el departamento de Arequipa, y del país.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Autoridad competente y organización de actividades

La Municipalidad Provincial de Caylloma, en coordinación con el Gobierno Regional de Arequipa, de acuerdo con sus competencias, organiza actividades de celebración, sensibilización y reconocimiento por el Día de la Mujer Cayllomina, con el fin de contribuir al fortalecimiento de su empoderamiento y autonomía económica, mejorar su calidad de vida y promover la igualdad de oportunidades entre mujeres y varones.

POR TANTO:

Habiendo sido reconsiderada la Ley por el Congreso de la República, insistiendo en el texto aprobado en sesión del Pleno realizada el día veintiuno de noviembre de dos mil veinticuatro, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 108 de la Constitución Política del Perú, ordeno que se publique y cumpla.

En Lima, a los once días del mes de marzo de dos mil veinticinco.

EDUARDO SALHUANA CAVIDES
Presidente del Congreso de la República

CARMEN PATRICIA JUÁREZ GALLEGOS
Primera Vicepresidenta del Congreso de la República

2380080-1

PODER EJECUTIVO

DECRETOS DE URGENCIA

DECRETO DE URGENCIA Nº 001-2025

DECRETO DE URGENCIA QUE APRUEBA MEDIDAS EXTRAORDINARIAS Y URGENTES EN MATERIA ECONÓMICA Y FINANCIERA POR AFECTACIÓN A LA INFRAESTRUCTURA DE PUENTES UBICADOS EN LAS REDES VIALES QUE FORMAN PARTE DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS, POR INTENSAS PRECIPITACIONES PLUVIALES O PELIGROS ASOCIADOS

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, constituye una atribución del Presidente de la República, dictar medidas extraordinarias, mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 119 de la Constitución Política del Perú, 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;

Que, mediante Decreto Supremo Nº 007-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 10 de enero de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 338 distritos de 123 provincias de 20 departamentos del territorio nacional, por peligro inminente ante intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días

calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de reducción del Muy Alto Riesgo existente, así como de respuesta y rehabilitación que correspondan;

Que, durante el mes de febrero de 2025 se ha verificado un aumento sustancial y por encima de los niveles regulares de la magnitud e intensidad de las precipitaciones pluviales, que ha incrementado el caudal (volumen del agua) y el torrente (velocidad del agua) de los ríos de manera significativa; lo cual conlleva a mayor presión y erosión en la infraestructura de puentes, generando una mayor vulnerabilidad que impacta el tiempo de vida útil de dicha infraestructura, acelerando su necesidad de reforzamiento y/o remplazo para evitar la interrupción o el colapso de dichas vías y preservar con ello, la seguridad de los usuarios y la continuidad de las actividades económicas;

Que, como consecuencia del incremento de la intensidad de las precipitaciones pluviales y sus efectos negativos, con fecha 14 de febrero de 2025, se registró el colapso del puente Chancay, debido a la mayor presión y socavación del pilar central de apoyo del mismo, el cual pertenece a la Red Vial Nacional: PE1N, Tramo: Ancón - Huacho, Sector: Puente Chancay Km 76+200 - Km 76+250, ocasionando daños a la vida y la salud de los usuarios de la referida infraestructura;

Que, adicionalmente a ello, según lo informado por el SENAMHI en el Aviso Nº 053 del 17 de febrero de 2025, el desmejoramiento de las condiciones climatológicas que afectan las regiones y vías de nuestro país continuaría entre el miércoles 19 al viernes 21 de febrero, presentándose precipitaciones de nieve, granizo, aguanieve y lluvia, de moderada a fuerte intensidad en la sierra; granizo en zonas por encima de los 2800 m s. n. m. y nieve en localidades sobre los 4000 m s. n. m. de la sierra centro y sur; precipitaciones que además estarían acompañadas de descargas eléctricas y ráfagas de viento con velocidades cercanas a los 40 km/h; precipitaciones de moderada a fuerte intensidad acompañadas de descargas eléctricas en la costa norte; situación que incrementa la vulnerabilidad de la infraestructura de puentes y el riesgo de interrupción de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras;

Que, mediante Aviso Nº 058 del 20 de febrero de 2025, SENAMHI informó que del sábado 22 al lunes 24 de febrero, se presentarían precipitaciones (nieve, granizo, aguanieve y lluvia) de moderada a fuerte intensidad

en la sierra; que estarían acompañadas de descargas eléctricas y ráfagas de viento con velocidades cercanas a los 40 km/h; y que, para la costa norte se esperaban precipitaciones de moderada a fuerte intensidad acompañadas de descargas eléctricas;

Que, asimismo, mediante Aviso N° 064 del 02 de marzo de 2025, el SENAMHI informó que del lunes 03 al miércoles 05 de marzo, continuarían las precipitaciones (nieve, granizo, aguanieve y lluvia) de moderada a fuerte intensidad en la sierra; precisándose que estas precipitaciones estarían acompañadas de descargas eléctricas y ráfagas de viento con velocidades cercanas a los 40 km/h; y que, para la costa norte se esperan precipitaciones de moderada a fuerte intensidad acompañadas de descargas eléctricas; situación que continúa incrementando la vulnerabilidad de la infraestructura de puentes y el riesgo de interrupción de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras;

Que, el incremento súbito de la intensidad de las precipitaciones pluviales durante el mes febrero de 2025, que ha superado los niveles inicialmente previstos, ha implicado el aumento repentino del caudal (volumen de agua) y el torrente (velocidad del agua) de los ríos de nuestro país, a pesar de las actividades de previsión efectuadas por las entidades competentes; lo que ha acelerado la necesidad de reforzamiento y/o reemplazo de los puentes de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras;

Que, la magnitud de éste fenómeno natural motivó que, mediante Decreto Supremo N° 021-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 20 de febrero de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 157 distritos de 69 provincias de 20 departamentos del territorio nacional, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan;

Que, asimismo, mediante Decreto Supremo N° 024-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 27 de febrero de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 164 distritos de 77 provincias de 21 departamentos del territorio nacional, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan;

Que, adicionalmente, mediante Decreto Supremo N° 026-2025-PCM, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 5 de marzo de 2025, se declaró el Estado de Emergencia en 90 distritos de 58 provincias de 18 departamentos del territorio nacional, por impacto de daños a consecuencia de intensas precipitaciones pluviales, por el plazo de 60 días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de respuesta y rehabilitación que correspondan;

Que, de acuerdo a lo sustentando en los Informes N° 0829-2025-MTC/19.02, N° 193-2025-MTC/21.OPP, N° 151-2025-MTC/20.13, N° 305-2025-MTC/18.01, N° 0225-2025-MTC/09.03 y N° 378-2025-MTC/08, emitidos por la Dirección de Inversión Privada en Transportes de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes, la Oficina de Planeamiento y Presupuesto del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Proviás Descentralizado, la Dirección de Gestión Vial del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Proviás Nacional, la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, la Oficina de Presupuesto de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, y la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, respectivamente; la gravedad de la situación identificada demanda la adopción de medidas urgentes en materia económica y financiera que permitan disponer de los recursos y las habilitaciones normativas y contractuales necesarias para realizar intervenciones urgentes e inmediatas que tengan como finalidad preservar la infraestructura de puentes, y en consecuencia, mantener la continuidad de la prestación del servicio público de transporte y la transitabilidad en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, lo que coadyuvará a salvaguardar la vida y salud de los usuarios;

Que, mediante Informe N° 378-2025-MTC/08 la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones concluye que el presente Decreto de Urgencia cumple con lo establecido en el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú.

En uso de las facultades conferidas en el numeral 19) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros; y,

Con cargo de dar cuenta al Congreso de la República;

DECRETA:

Artículo 1.- Objeto

El presente Decreto de Urgencia tiene por objeto establecer medidas extraordinarias y urgentes, en materia económica y financiera, que permitan al Estado peruano realizar de manera célere las intervenciones requeridas en la infraestructura de puentes ubicados en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras por la afectación de la misma y ante el peligro inminente de que ocurran daños o desastres en dicha infraestructura como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados.

Artículo 2.- Finalidad

Atender de manera célere las situaciones de daño y peligro inminente que afectan la infraestructura de puentes ubicados en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, en salvaguarda de la vida, integridad y salud de los usuarios de dicha infraestructura.

Artículo 3.- Ámbito de aplicación

3.1 El ámbito de aplicación del presente Decreto de Urgencia comprende las intervenciones en la infraestructura de puentes ubicados en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras cuyo estado crítico se hubiera alcanzado o agravado como consecuencia de las intensas precipitaciones pluviales o peligros asociados y siempre que dichos puentes estén ubicados en distritos que cuenten con declaratoria de estado de emergencia por desastre o peligro inminente.

Dichas intervenciones comprenden actividades de:

a) reforzamiento: i) instalación de gaviones, ii) ejecución enrocados, iii) limpieza de cauces, iv) ejecución de rellenos, v) cortes de material, vi) eliminación de obstáculos, limpieza de huaicos y derrumbes; vii) colocación de dispositivos y/o elementos de seguridad vial; y viii) otras que sean técnicamente necesarias siempre que estén vinculadas exclusivamente a la infraestructura de puentes.

b) reemplazo de puentes modulares o definitivos.

3.2 Asimismo, el presente Decreto de Urgencia comprende las intervenciones que se realicen con ocasión de las declaraciones de emergencia en el servicio de transporte, efectuadas en el marco de lo dispuesto en la Primera Disposición Complementaria Final de la presente norma.

3.3 Las entidades competentes de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras determinan los puentes que se encuentren en estado crítico, según su competencia.

Artículo 4.- Habilitaciones excepcionales en la Red Vial Nacional concesionada

4.1 Para efectos de implementar de manera célere las intervenciones señaladas en el artículo precedente, se dispone:

a) Autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de manera excepcional, a suscribir actas de acuerdo para encargar al concesionario la ejecución de intervenciones de reforzamiento y/o reemplazo de puentes modulares o definitivos de la infraestructura de puentes afectados o en situación de peligro, incluso fuera del área de la concesión cuando sean necesarias para restablecer y/o garantizar la transitabilidad en las vías concesionadas. Esta habilitación incluye encargar dichas intervenciones

dentro del área de la concesión, pero siempre que no estén dentro de las obligaciones de los concesionarios. Dichas intervenciones son supervisadas diariamente por el regulador, financiadas por el concedente y no requieren de expediente técnico.

b) En el caso de puentes definitivos, será requisito para la suscripción del acta, contar con expediente técnico aprobado a más tardar el 30 de noviembre del 2025.

4.2 Para la suscripción de dichas actas de acuerdo no será de aplicación la normativa del Sistema Nacional de Promoción de la Inversión Privada, de modo que no se requerirá seguir el procedimiento de modificación contractual regulado en el Decreto Legislativo N° 1362, Decreto Legislativo que regula la Promoción de la Inversión Privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos. Por lo cual, estas intervenciones se materializarán a través de la suscripción de actas de acuerdo con los concesionarios, que incluirán, entre otros, los aspectos vinculados al pago, la supervisión y el plazo de las intervenciones que serán financiadas conforme al artículo 6 del presente Decreto de Urgencia. Para tal efecto, se faculta al Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (OSITRAN) a realizar las labores de supervisión y valorización por insumos debidamente acreditados y sustentados. El acta establecerá los montos vinculados a los pagos de supervisión.

Artículo 5.- Habilitaciones excepcionales en las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras

5.1 Autorizar excepcionalmente a las entidades competentes, así como a los concesionarios, y en su caso, a las empresas contratistas, a realizar intervenciones en los puentes de las Redes Viales que forman parte del Sistema Nacional de Carreteras, bajo las siguientes condiciones:

a) Comunicar a la Autoridad Ambiental Competente las medidas de manejo implementadas, a través del Formato de Acción, dentro de los treinta (30) días hábiles posteriores a su culminación. Dicho formato es aprobado mediante resolución directoral de la Dirección General de Asuntos Ambientales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

b) Comunicar las intervenciones desarrolladas para la atención de la emergencia a las entidades competentes, adjuntando los documentos correspondientes, en un plazo no mayor a noventa (90) días hábiles, posteriores a la culminación de la intervención.

c) Los permisos, títulos habilitantes y/o autorizaciones necesarias para la ejecución de dichas intervenciones se entienden como aprobados automáticamente.

5.2 En el supuesto en que dichas intervenciones requieran actividades complementarias fuera del derecho de vía, se autoriza que la entidad competente inicie de forma inmediata las acciones de gestión predial que sean necesarias para la liberación de predios e interferencias en las áreas necesarias que permitan restablecer y/o garantizar la transitabilidad en las vías afectadas. Estas acciones de gestión predial también pueden ser encargadas a los concesionarios.

Artículo 6.- Financiamiento

La implementación de lo establecido en el presente Decreto de Urgencia, se financia con cargo al presupuesto institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de los respectivos gobiernos regionales y gobiernos locales, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Artículo 7.- Control Concurrente

Las intervenciones que se efectúen en el marco de la presente norma se encuentran sujetas al control concurrente.

Artículo 8.- Vigencia

El presente Decreto de Urgencia tiene vigencia hasta el 31 de diciembre de 2025.

Artículo 9.- Refrendo

El presente Decreto de Urgencia es refrendado por el Presidente del Consejo de Ministros, el Ministro de Economía y Finanzas y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Autorización para declarar en emergencia el servicio de transporte

1. Autorizar al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a declarar en emergencia, mediante resolución ministerial, el servicio de transporte cuando se verifiquen situaciones de daño o peligro inminente en la infraestructura sobre la cual se presta dicho servicio, ocasionadas por hechos imprevisibles y extraordinarios, y siempre que ocasionen una severa restricción en la continuidad de dicho servicio.

2. Para efectos de la implementación de lo señalado en el numeral precedente, se autoriza al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a realizar modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático con cargo a los saldos de libre disponibilidad de su presupuesto institucional del Año Fiscal 2025 en la fuente de financiamiento Recursos Ordinarios. Para tal fin, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones queda exceptuado de lo establecido en el artículo 11 y en el literal a) del artículo 33 de la Ley N° 32185, Ley de Presupuesto del Sector Público para el Año Fiscal 2025, así como en los incisos 3 y 4 del numeral 48.1 del artículo 48 del Decreto Legislativo N° 1440, Decreto Legislativo del Sistema Nacional de Presupuesto Público.

3. Los recursos materia de anulación por efecto de las modificaciones presupuestarias en el nivel funcional programático realizadas en el marco de la presente disposición, no podrán ser objeto de demandas adicionales con cargo a los recursos a los que se refiere el artículo 53 del Decreto Legislativo N° 1440, ni con cargo a recursos autorizados mediante modificaciones presupuestarias en el nivel institucional aprobados a través de norma de cualquier rango.

Segunda.- Acciones producto de las declaraciones de emergencia del servicio de transporte

Declarada la emergencia a que se refiere la disposición precedente, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, sus entidades y empresas adscritas y, sus programas y proyectos especiales, se encuentran autorizados a utilizar el mecanismo previsto en el artículo 5 del presente Decreto de Urgencia.

Tercera.- Autorización para la instalación de puentes modulares en la Red Vial Departamental o Regional y en la Red Vial Vecinal o Rural

Autorizar a PROVIAS DESCENTRALIZADO a efectuar y/o contratar la instalación de estructuras de puentes modulares y los servicios vinculados a su puesta en operación en la Red Vial Departamental o Regional y en la Red Vial Vecinal o Rural. Dicha autorización se ejerce de forma supletoria a la competencia que tienen los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales en dicha materia y está supeditada los criterios de priorización y disponibilidad presupuestal de PROVIAS DESCENTRALIZADO. El mantenimiento de los puentes instalados corresponde a los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales beneficiarios.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los doce días del mes de marzo del año dos mil veinticinco.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

GUSTAVO LINO ADRIANZÉN OLAYA
Presidente del Consejo de Ministros

JOSÉ ANTONIO SALARDI RODRÍGUEZ
Ministro de Economía y Finanzas

RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO
Ministro de Transportes y Comunicaciones