

Perú - Agosto - 2025



Reporte sobre Transporte

En el marco del Acuerdo de Gobernabilidad de Áncash 2023 - 2026



Con el apoyo de:



Brot
für die Welt

**Coordinadora
Regional de
Transparencia -
Áncash**

**Lic. Liz Estrella
Montalvo Cárdenas**



**Coordinador
Regional de la
MCLCP - Áncash**

**Abog. Hugo Alberto
Salazar Rincón**



**Secretaria Técnica
de la MCLCP -
Áncash**

**Ing. Ariela Arana
Pozo**



**Equipo técnico de
la MCLCP -
Áncash**

**Lic. Dora Águedo
Dextre**



Voluntarios

1. AMPARO AMELIA RODRÍGUEZ RAMOS
2. ANDREA ISABEL ARRÉSTEGUI LUNA
3. ANDREA SENDY DE LA CRUZ PAMPANÍ
5. CARLOS EDUARDO GONZÁLEZ LOYA (VIRTUAL, DESDE MÉXICO)
6. CINTHYA LESLY CHARQUI LOARTE
7. JORGE JESÚS TINOCO CABELLO
9. KARINA MARLENY RIMAC AMADO
10. LIZET MAYLÍ MEJÍA PENADILLO (COMISIÓN AMBIENTAL JUVENIL, QUINTI Perú, RÚA NODO UNASAM)
11. MINELLY YSABEL MANSANO ARATIA (VIRTUAL, DESDE ESPAÑA)
12. RUTH CLAUDIA HERRERA ROSALES
13. YELINA NAYELY MONTALVO SOTO
14. VANESSA MILAGROS CARRANZA LEIVA



Índice

| | | |
|----------|---------------------------------------|-----------|
| 1 | Introducción | 4 |
| 2 | Contexto | 5 |
| 3 | Análisis de brechas | 19 |
| 4 | Seguimiento y acciones | 21 |
| 5 | Avances y resultados | 22 |
| 6 | Conclusiones y recomendaciones | 24 |
| 7 | Referencias | 26 |
| 8 | Anexos | 27 |



Introducción

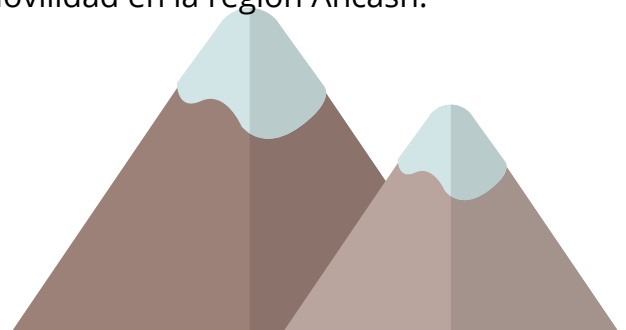
El transporte constituye un eje fundamental para el desarrollo económico, social y territorial de la región, ya que permite la movilidad de personas, bienes y servicios, integrando las zonas urbanas con las rurales y articulando a Áncash con el resto del país. Sin embargo, el sector presenta limitaciones que se expresan en el mal estado de carreteras, la insuficiente conectividad aérea, la saturación del transporte urbano y la escasa infraestructura en vías terciarias. Estos factores afectan directamente la competitividad regional, el acceso a servicios básicos y las oportunidades de desarrollo de la población. En conclusión, el transporte en Áncash no es solo un problema de infraestructura, sino una condición estructural que impacta en la inclusión social, la productividad y la equidad territorial.

El presente informe de seguimiento concertado al Acuerdo de Gobernabilidad de la Región Áncash 2023-2026 analiza la problemática del transporte, un desafío estratégico para el desarrollo integral de la región. A través del monitoreo de indicadores, reportes técnicos y fuentes oficiales, se busca evaluar el cumplimiento de los compromisos asumidos por las autoridades en materia de mejoramiento vial, seguridad en el

transporte y modernización de la infraestructura que garantice una movilidad segura, sostenible y accesible.

En Áncash, los principales problemas en el sector transporte se vinculan con la limitada inversión en mantenimiento de vías, la vulnerabilidad de la infraestructura frente a desastres naturales, la insuficiente fiscalización del transporte informal y la falta de modernización en los aeropuertos de Huaraz y Chimbote. Estas carencias afectan especialmente a las poblaciones rurales de la sierra y zonas altoandinas, que dependen del transporte terrestre para acceder a mercados, salud y educación. En este contexto, el seguimiento concertado permite identificar avances, brechas y desafíos pendientes, ofreciendo evidencia clave para la formulación de políticas que promuevan un sistema de transporte integrado, eficiente y resiliente.

Este documento recoge información cuantitativa y cualitativa proveniente de fuentes oficiales y del diálogo con actores regionales, con el propósito de generar evidencia que oriente la toma de decisiones y fortalezca la implementación de políticas públicas en el sector transporte. Su finalidad es contribuir a la reducción de las brechas de conectividad, a la mejora de la seguridad vial y al acceso equitativo a la movilidad en la región Áncash.





2 Contexto

El transporte en Áncash constituye un pilar esencial para la integración regional y el desarrollo económico, pero al mismo tiempo refleja las desigualdades estructurales que limitan el acceso a servicios básicos y oportunidades de progreso. Entre los factores que explican esta situación se encuentran la geografía accidentada de la región, la limitada inversión en infraestructura, la falta de mantenimiento de vías, la presencia del transporte informal y la insuficiente conectividad aérea. Estos problemas se agudizan en zonas rurales y altoandinas, donde las carreteras se ven interrumpidas por deslizamientos, huacos o heladas, afectando el traslado de personas y productos.

En 2024, Áncash registró altos niveles de tránsito en sus principales peajes de la Red Vial N.º 4, particularmente en las estaciones de Huarmey, Fortaleza y el km 402+760, lo que confirma su rol estratégico en la articulación del corredor costero norte. Sin embargo, esta alta demanda convive con una infraestructura vulnerable y un aumento en la siniestralidad vial. Según la Policía Nacional del Perú, la región cerró el año con 93 fallecidos en accidentes de tránsito, siendo uno de los años más críticos en la última década.

El accidente de Piscobamba, ocurrido en enero de 2025, puso en evidencia la falta de medidas de seguridad vial y la precariedad en el control de flotas interprovinciales.

La informalidad en el transporte interprovincial, la falta de infraestructura en los aeropuertos de Huaraz y Chimbote —que permanecen subutilizados— y la escasa conectividad hacia zonas rurales reflejan las brechas persistentes en el sector. Todo esto repercute en la competitividad agrícola, minera y turística, y en la calidad de vida de la población.

Para mitigar estas problemáticas en Áncash, es fundamental:



Fortalecer la seguridad vial: Implementar sistemas de control, señalización y fiscalización para reducir los accidentes y salvar vidas.



Garantizar el mantenimiento de vías: Priorizar la conservación preventiva de carreteras, especialmente en zonas vulnerables a desastres naturales.

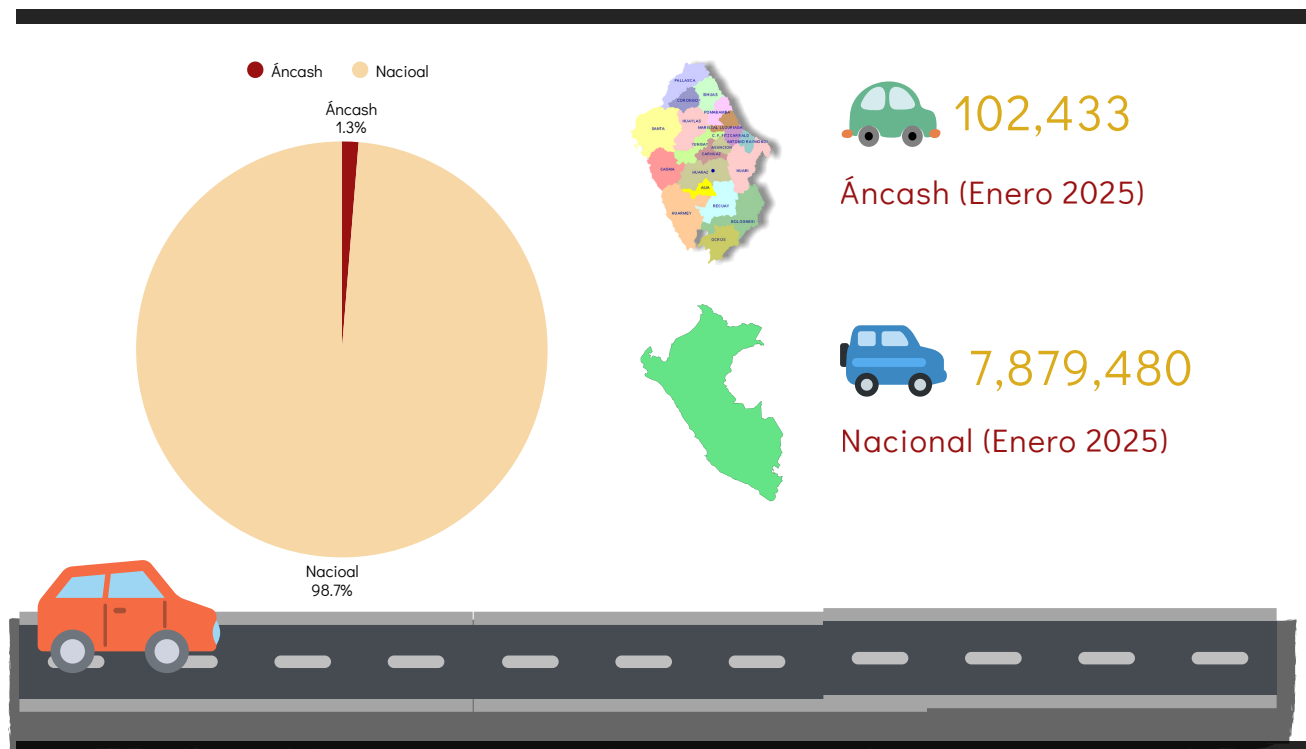


Mejorar la conectividad aérea y terrestre: Reactivar los aeropuertos regionales y ampliar las rutas de transporte rural para garantizar movilidad inclusiva.

En el primer trimestre de 2024, la SUTRAN sancionó a 1.525 vehículos informales que operaban sin autorización, como parte de más de 2.000 acciones de fiscalización en todo el país.

Tabla 1: Participación de Áncash en el tráfico vehicular nacional concesionado

Participación de Áncash en el tráfico vehicular nacional concesionado



Fuente: Boletín Estadístico de la Gerencia de Regulación y Estudios Económicos de Ositran.

La participación de Áncash en el tráfico vehicular nacional concesionado alcanza apenas el 1.3%, lo que refleja una presencia limitada de la región dentro del total de flujos que recorren las principales carreteras del país. Esta cifra contrasta con la importancia estratégica de Áncash como eje de conexión entre Lima y el norte, así como con su dinamismo económico en sectores como minería, agricultura y turismo. La baja proporción no necesariamente implica poca movilidad interna, sino que evidencia que gran parte de la

red vial regional sigue dependiendo de carreteras no concesionadas, vías secundarias o terciarias, muchas de ellas en mal estado o con mantenimiento insuficiente.

Este dato es clave porque muestra que, aunque Áncash se beneficia de la Red Vial N.º 4 y de tramos concesionados como el de Huarmey y Fortaleza, aún existe una fuerte dependencia de vías de menor jerarquía, lo que afecta la competitividad y encarece los costos de transporte para productores y usuarios.

Tabla 2: Tráfico de vehículos ligeros y pesados en estaciones de Áncash al día (enero 2025)

Tráfico de vehículos ligeros y pesados en estaciones de Áncash al día (enero 2025)

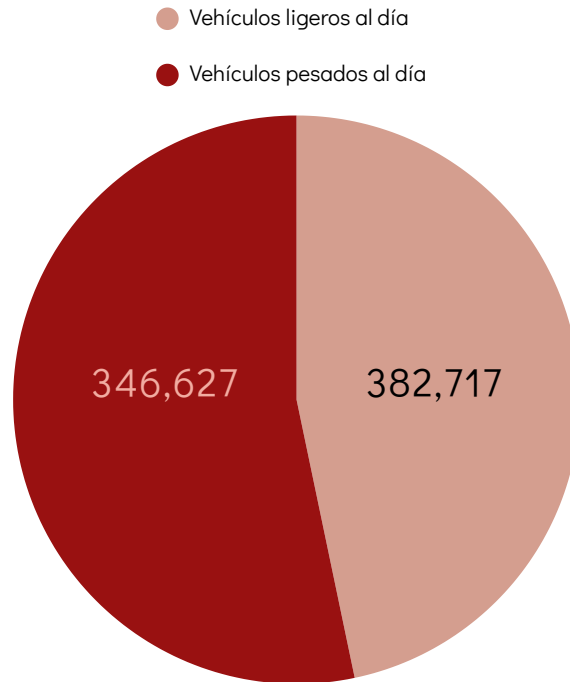
Km 402+760 - Provincia del Santa



Fortaleza - Huarmey



Huarmey - Sur



Fuente: Ositran - Tabla de tráfico de vehículos ligeros por estación de peaje. 2025

El análisis del tráfico diario de vehículos ligeros y pesados en las estaciones de peaje de Áncash durante enero de 2025 muestra un flujo constante y elevado, que confirma la importancia de la región como corredor estratégico del norte peruano. En promedio, se registraron más de 12,700 vehículos ligeros y cerca de 14,000 camiones pesados diarios en las principales estaciones (Km 402+760, Fortaleza y Huarmey), lo que evidencia un movimiento intenso tanto de personas como de carga.

La diferencia entre el tránsito ligero y el pesado señala que las vías de Áncash no solo sirven para la movilidad cotidiana de la población, sino que cumplen un rol central en la logística de transporte de bienes, especialmente vinculados a minería, agroindustria y comercio interregional. Si bien los corredores concesionados absorben buena parte de la demanda, persiste la necesidad de mantenimiento y modernización de las vías, así como de reforzar medidas de seguridad vial ante el alto volumen de vehículos pesados que incrementan la probabilidad de accidentes.



Tabla 3: Recaudación por peajes en estaciones de Áncash al día (enero 2025)

Recaudación por peajes en estaciones de Áncash al día (enero 2025)



Km 402+760 - Provincia del Santa



S/ 700,770



Fortaleza - Huarmey



S/ 1,491,739



Huarmey - Sur



S/ 1,289,512



S/ 4,482,021

Fuente: Ositran - Tabla de tráfico de vehículos ligeros por estación de peaje. 2025

La recaudación diaria en las estaciones de peaje de Áncash durante enero de 2025 revela el peso económico del transporte en la región. En conjunto, los peajes de Km 402+760, Fortaleza y Huarmey generaron más de S/ 4,48 millones en un solo mes, lo que equivale a una recaudación diaria promedio de S/ 144,000. Este ingreso está directamente relacionado con la alta circulación de vehículos ligeros y pesados, siendo los camiones de carga los que aportan de manera significativa al total recaudado.

La concentración de ingresos en estas tres estaciones refleja la importancia de Áncash como paso obligado dentro de la Red Vial N.º 4, que conecta Lima con el norte del país. Más allá de la cifra económica, la recaudación en peajes plantea un debate sobre la redistribución de estos recursos y su impacto real en la mejora de la infraestructura vial de la región. Aunque las concesiones garantizan mantenimiento en los tramos supervisados, muchas vías locales y rurales continúan sin atención, reproduciendo las brechas de conectividad interna.

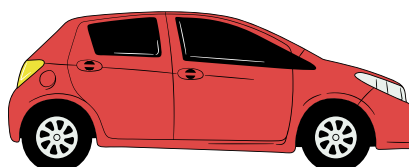
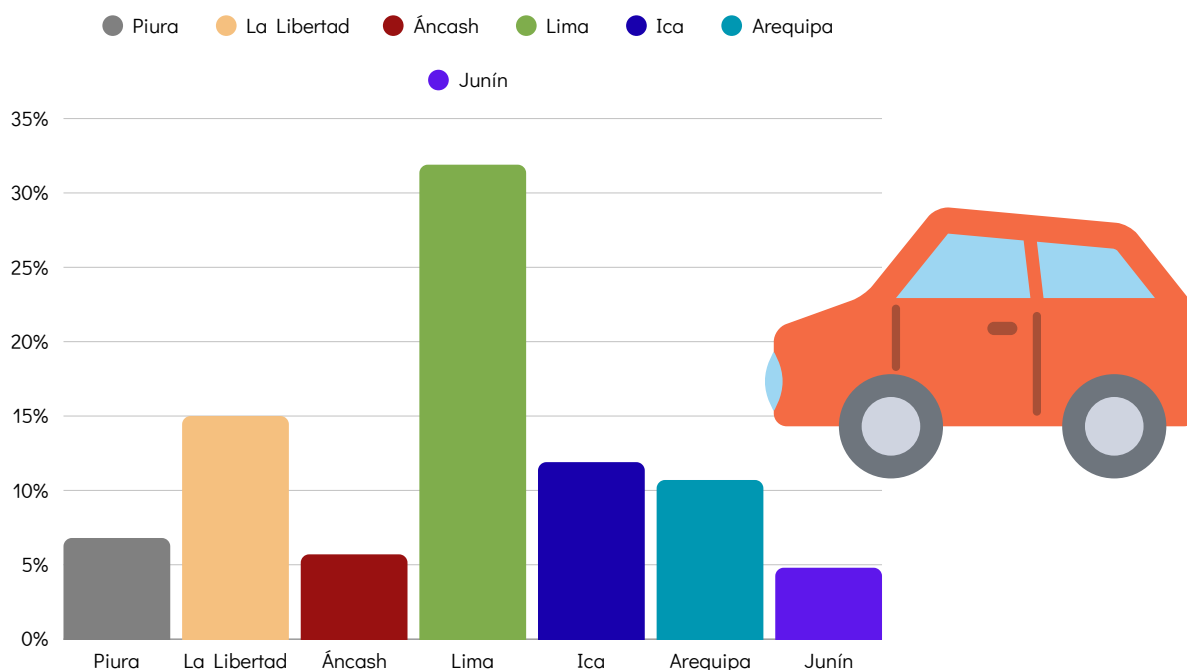


Tabla 4: Participación del tráfico en unidades vehiculares en enero del 2025

Participación del tráfico en unidades vehiculares en enero del 2025



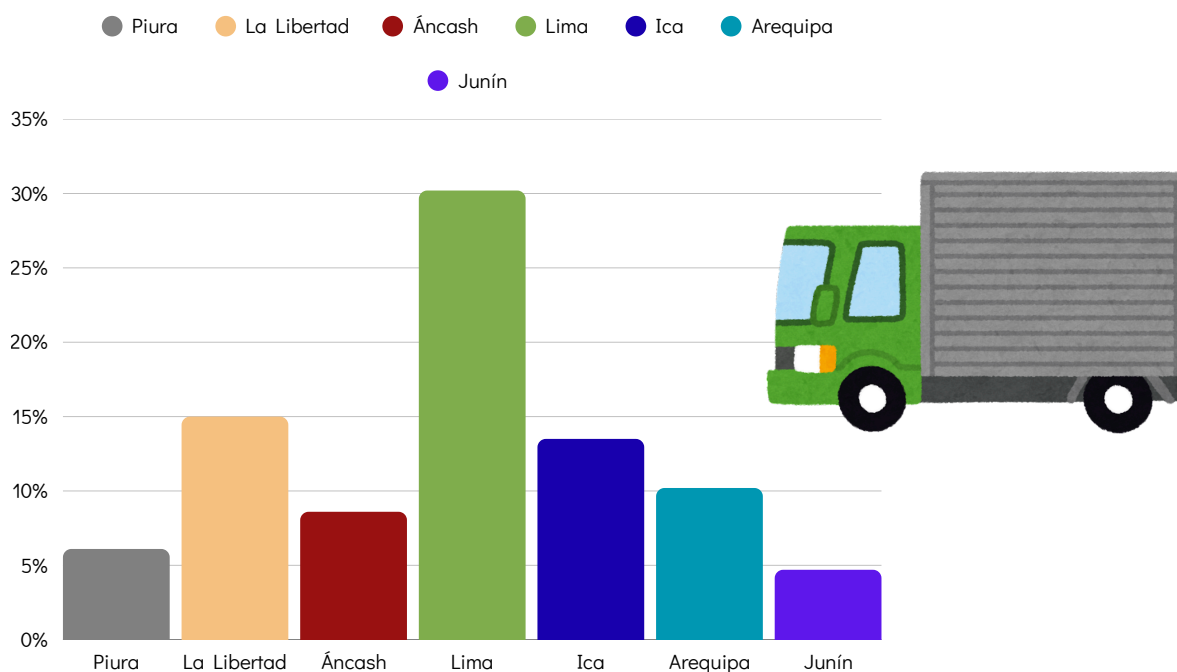
Fuente: Ositrán - Tabla de tráfico de vehículos ligeros por estación de peaje. 2025

En este sentido, los datos de recaudación diaria son una oportunidad para visibilizar no solo el aporte de Áncash al sistema vial nacional, sino también la necesidad de que la inversión retornada a la región sea proporcional a su contribución y al desgaste de su infraestructura. La participación del tráfico en unidades vehiculares registrada en enero de 2025 permite dimensionar cómo se distribuye la movilidad por tipo de transporte en Áncash. Los datos muestran que los vehículos pesados concentran la mayor parte del flujo diario, superando incluso a los ligeros en las estaciones de peaje de la Red Vial

IN.º 4. Este patrón refleja el papel logístico de la región como corredor estratégico para el traslado de mercancías desde y hacia Lima, el norte del país y los puertos cercanos. El predominio de camiones y tráileres evidencia que la infraestructura vial de Áncash soporta una carga superior a la de uso cotidiano de la población, lo que acelera el desgaste de las vías y aumenta los riesgos de siniestralidad. La proporción entre transporte ligero y pesado es un indicador clave para la planificación regional: mientras los autos y buses representan la movilidad de personas.

Tabla 5: Participación del tráfico pesado en unidades vehiculares en enero del 2025

Participación del tráfico pesado en unidades vehiculares en enero del 2025



Fuente: Ositrán - Tabla de tráfico de vehículos ligeros por estación de peaje. 2025

el peso del transporte de carga pone en relieve la dependencia económica de actividades como minería, agroexportación y comercio interprovincial. Esta composición del tránsito sugiere la necesidad de políticas diferenciadas que garanticen seguridad vial para vehículos particulares y, al mismo tiempo, mantenimiento especializado en tramos de alto tránsito pesado, con el fin de reducir costos logísticos, prevenir accidentes y asegurar un sistema de transporte sostenible. En enero de 2025, el tráfico pesado representó la mayor proporción de unidades vehiculares

en Áncash, destacando el rol de la región como un corredor estratégico para el traslado de carga hacia el norte y centro del país.

La alta presencia de camiones y tráileres no solo evidencia la importancia de la actividad logística y productiva, sino también la presión que este flujo ejerce sobre la infraestructura vial y la seguridad en carreteras, lo que demanda mayores esfuerzos en mantenimiento y control del transporte de carga.

Entre enero y octubre de 2023, se realizaron 6.306 operativos contra el transporte informal a nivel nacional (Gob.Pe)

En abril de 2024, el índice nacional de flujo vehicular (movimiento de vehículos por garitas de peaje) creció 6,1 % con respecto al mismo mes de 2023; los vehículos pesados aumentaron su movimiento 7,1 %.
(Gestión)

En 2024, la victimización vial a nivel nacional alcanzó niveles alarmantes, con más de 3,000 personas fallecidas y decenas de miles de heridos como consecuencia de accidentes de tránsito en el Perú. Esta cifra refleja un problema estructural en materia de seguridad vial, vinculado al exceso de velocidad, el transporte informal, el mal estado de la infraestructura y la falta de control efectivo en carreteras y zonas urbanas.

La magnitud de las víctimas pone en evidencia que la siniestralidad vial no es solo un asunto de movilidad, sino también de salud pública y de protección de derechos, lo que exige fortalecer las políticas de prevención, educación vial y fiscalización a nivel nacional.

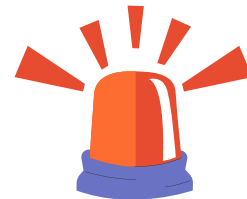


Tabla 6: Victimización vial a nivel nacional el 2024

Victimización vial a nivel nacional el 2024

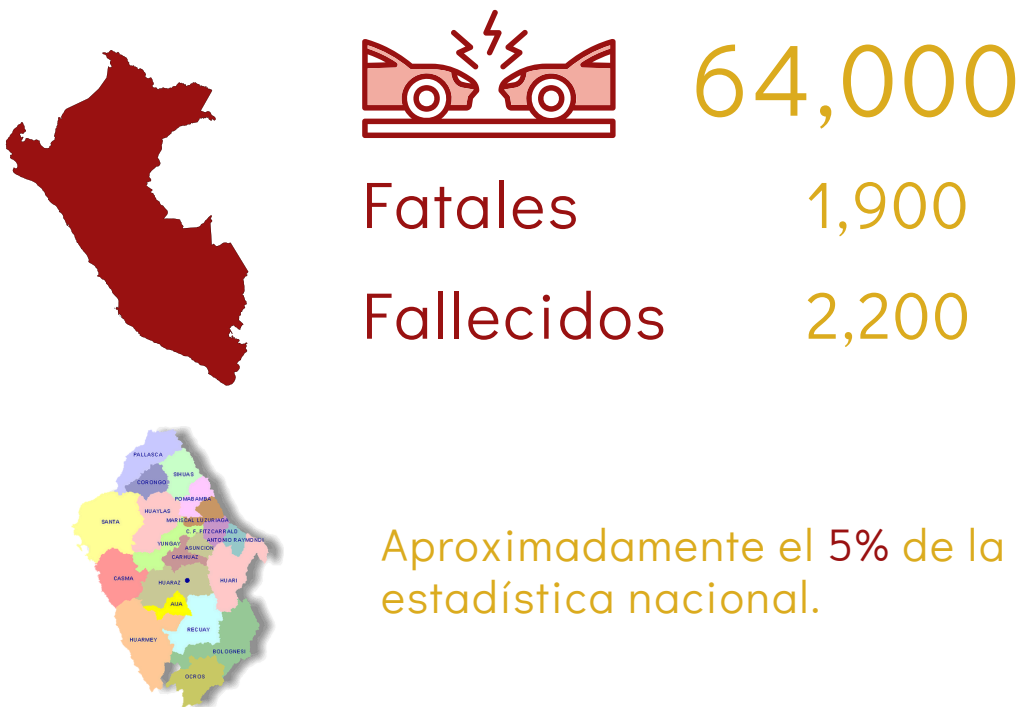
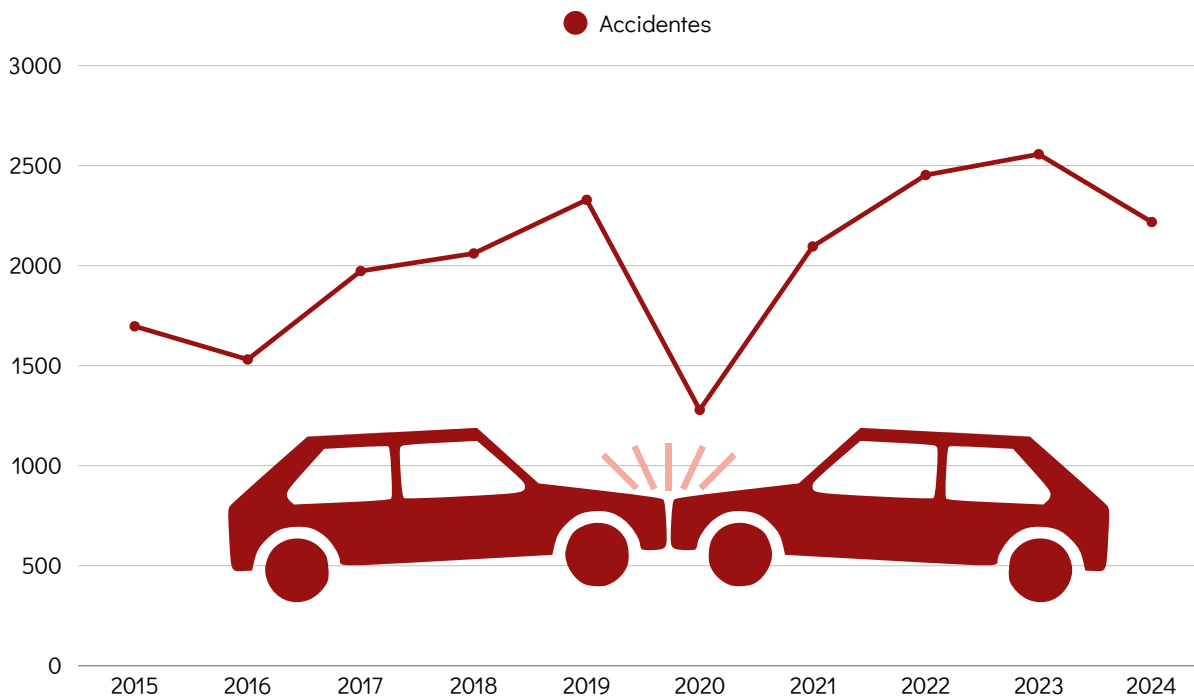


Tabla 7: Áncash: Accidentes de Tránsito por año 2015 -2024

Áncash: Accidentes de Tránsito por año 2015 -2024



Fuente: Anuario Estadístico Policial 2024

Entre 2015 y 2024, Áncash mostró una tendencia fluctuante en los accidentes de tránsito, con un incremento sostenido en la última parte del periodo. Mientras en los primeros años las cifras se mantenían relativamente bajas, a partir de 2019 se observa un repunte asociado al mayor tránsito interprovincial y a la reactivación de actividades económicas. El 2020 y 2021 registraron una disminución temporal por las restricciones de movilidad durante la pandemia, pero en 2022 y 2023 los casos volvieron a incrementarse.

Finalmente, en 2024 se alcanzó uno de los niveles más críticos, con 93 fallecidos en accidentes de tránsito, consolidándose como el año con mayor siniestralidad de la década en la región. Este comportamiento evidencia que, pese a ciertos avances, la seguridad vial en Áncash sigue siendo un desafío pendiente, ligado a la precariedad de la infraestructura, la falta de control del transporte informal y la vulnerabilidad de las carreteras frente a riesgos naturales.

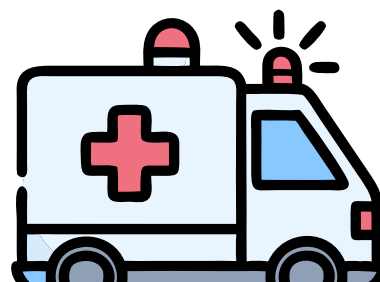
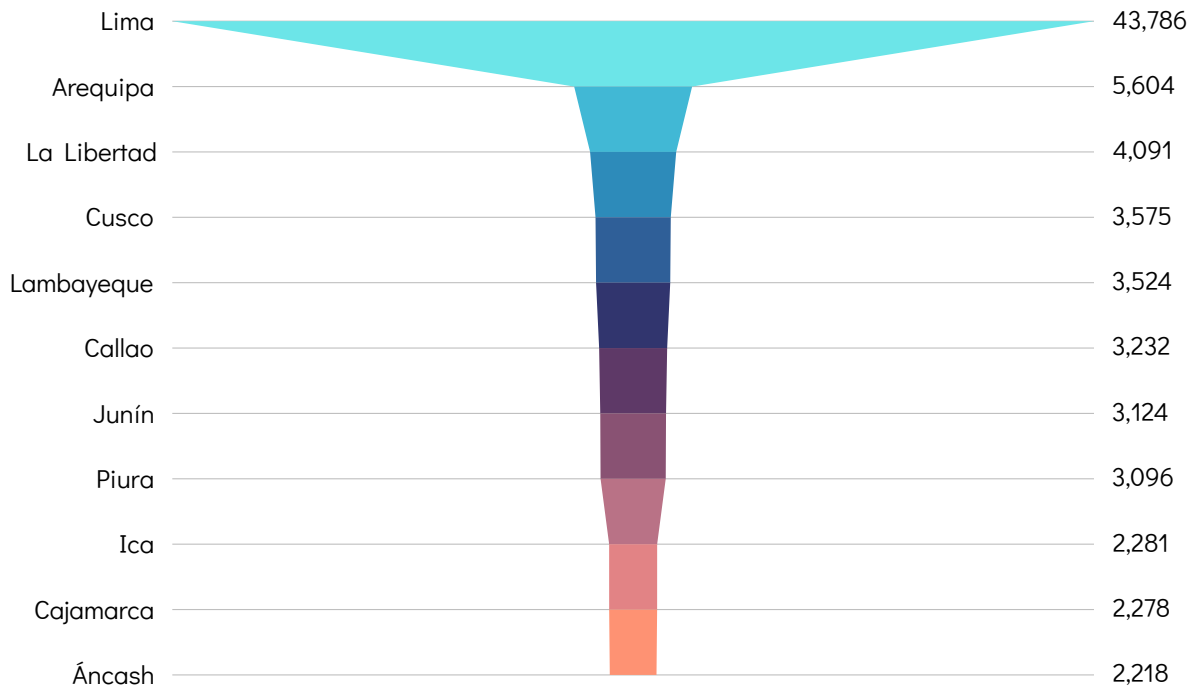


Tabla 8: Ranking de regiones con más accidentes de tránsito en 2024

Ranking de regiones con más accidentes de tránsito en 2024



Fuente: Anuario Estadístico Policial 2024

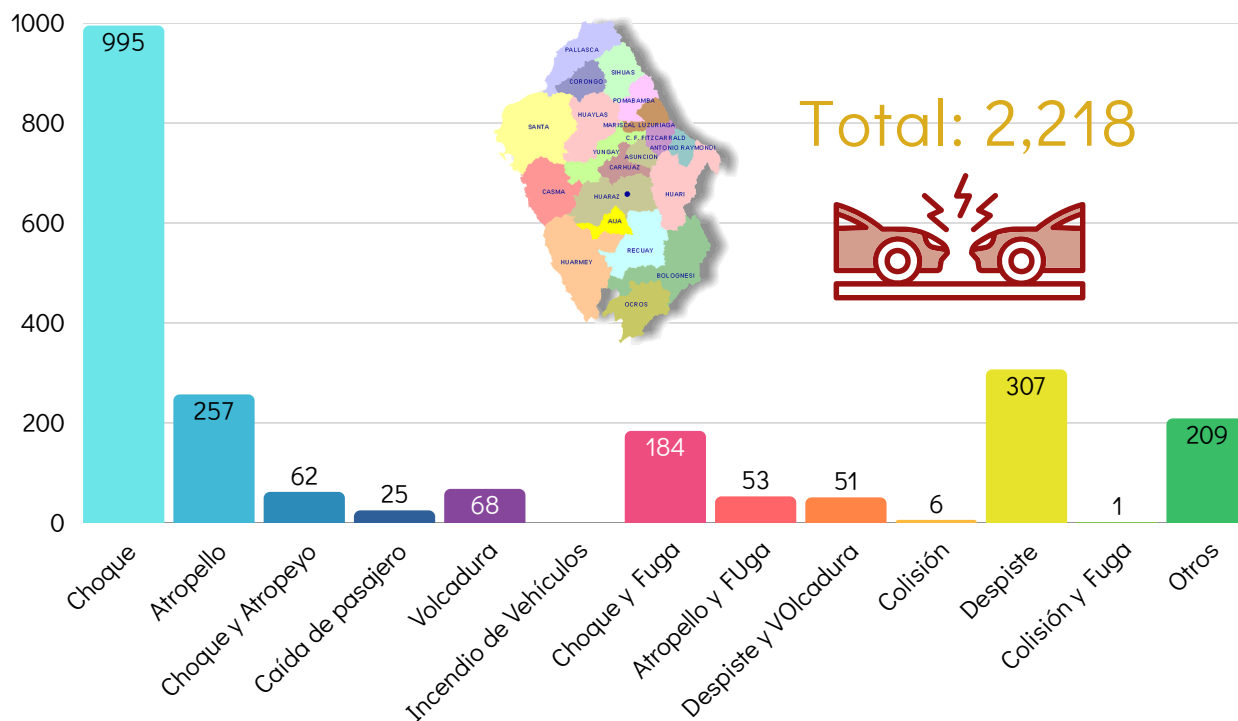
En 2024, el ranking de regiones con más accidentes de tránsito estuvo liderado por Lima, seguida de Arequipa, La Libertad, Cusco y Piura, confirmando la alta incidencia en zonas de gran densidad poblacional y con elevado movimiento vehicular. Aunque Áncash no figura entre las regiones con mayores cifras absolutas, sí registró un aumento significativo en su tasa de accidentes y víctimas mortales, alcanzando 93 fallecidos en el año, lo que la coloca como una región con creciente vulnerabilidad vial

Este panorama refleja que, aun cuando las cifras de Áncash no superan a las de regiones de mayor tránsito urbano, su geografía accidentada, la concentración del transporte pesado en la Red Vial N.º 4 y la informalidad en el transporte interprovincial incrementan el riesgo de siniestralidad, situando a la región en una posición crítica que exige atención prioritaria en seguridad vial.



Tabla 9: Áncash: Tipos de accidentes de Tránsito 2024

Áncash: Tipos de accidentes de Tránsito 2024



Fuente: Anuario Estadístico Policial 2024

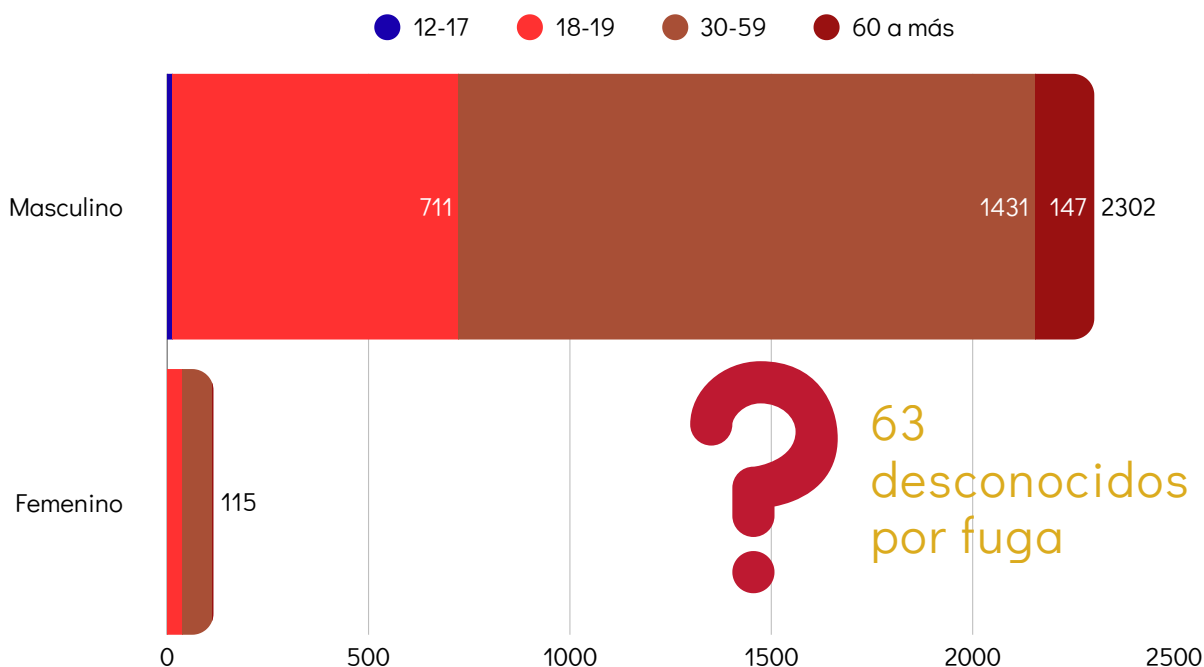
En 2024, los tipos de accidentes de tránsito en Áncash reflejaron la complejidad de la movilidad regional y los riesgos asociados a la geografía y al transporte interprovincial. Entre los más frecuentes se encontraron las colisiones entre vehículos en la Red Vial N.º 4, que concentran gran parte del flujo pesado y de pasajeros, así como los atropellos en zonas urbanas y periurbanas, vinculados a la falta de señalización y al transporte informal.

También fueron recurrentes los despistes y caídas a abismos, especialmente en carreteras de la sierra y zonas altoandinas, donde las vías son estrechas, con curvas peligrosas y expuestas a deslizamientos. Estos tipos de accidentes, que en conjunto derivaron en 93 fallecidos en la región durante el año, evidencian que la siniestralidad en Áncash no se limita al exceso de velocidad, sino que combina factores estructurales como la precariedad de las carreteras, la antigüedad del parque automotor y la ausencia de medidas efectivas de control y seguridad vial.

En 2023 se registraron más de 87.000 accidentes de tránsito en el país.
La República

Tabla 10: Áncash: Identidad del conductor en Accidentes de Tránsito 2024

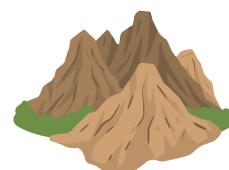
Áncash: Identidad del conductor en Accidentes de Tránsito 2024



Fuente: Anuario Estadístico Policial 2024

En 2024, la identidad de los conductores involucrados en accidentes de tránsito en Áncash reveló patrones que ayudan a comprender los factores de riesgo en la siniestralidad regional. La mayoría de los accidentes estuvo asociada a conductores de transporte público e interprovincial, quienes, debido a la presión por cumplir horarios y a la sobrecarga de pasajeros, incurren con frecuencia en exceso de velocidad y maniobras temerarias.

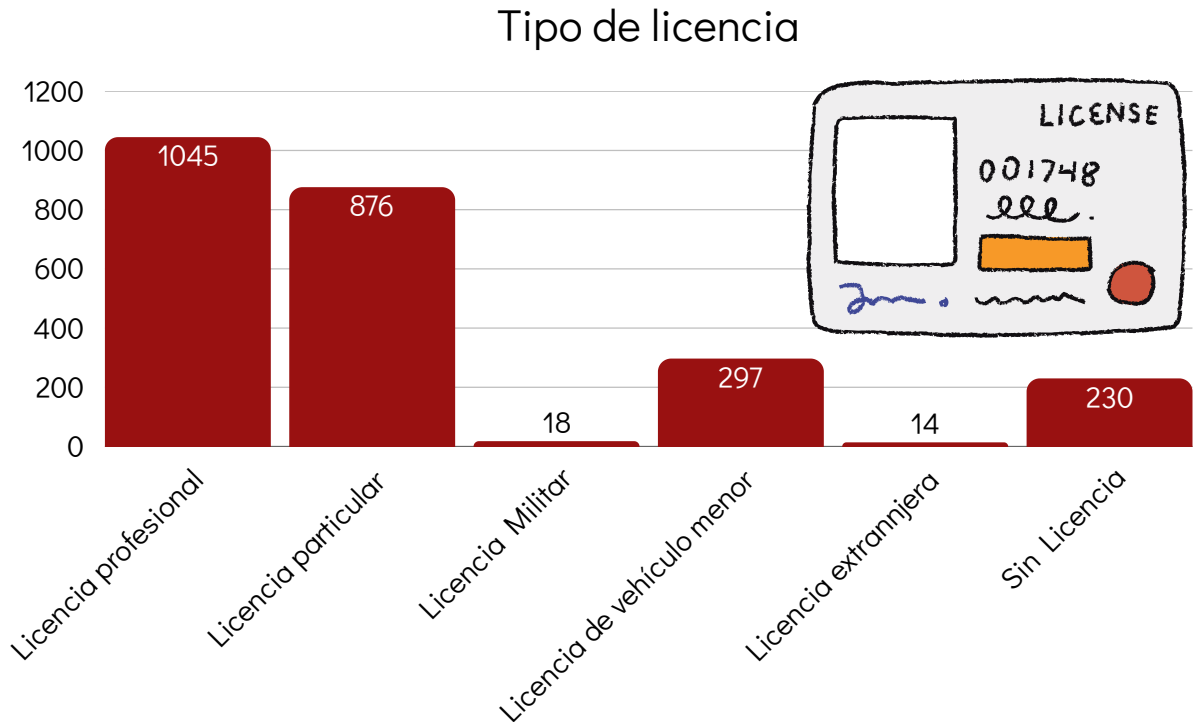
También se registró una participación significativa de conductores particulares, en muchos casos con poca experiencia o bajo los efectos del alcohol, especialmente en zonas urbanas y periurbanas. Un dato preocupante es la intervención de conductores informales, que operan sin autorización ni control técnico, lo que incrementa la vulnerabilidad de los pasajeros.



Entre enero y agosto de 2023, Áncash concentró el 15 % de las infracciones por transporte informal impuestas por SUTRAN, en operativos por prestar servicio sin autorización. (GOB.PE)

Tabla 11: Áncash: Tipo de Licencia en Accidentes de Tránsito 2024

Áncash: Tipo de Licencia en Accidentes de Tránsito 2024



Fuente: Anuario Estadístico Policial 2024

En 2024, el análisis del tipo de licencia de los conductores involucrados en accidentes de tránsito en Áncash evidencia la concentración de siniestros en aquellos que portaban licencias de las categorías A-I y A-II, es decir, choferes de vehículos particulares, taxis y transporte de pasajeros. Este dato muestra que tanto la movilidad cotidiana como el transporte de servicio público estuvieron directamente expuestos a la siniestralidad vial.

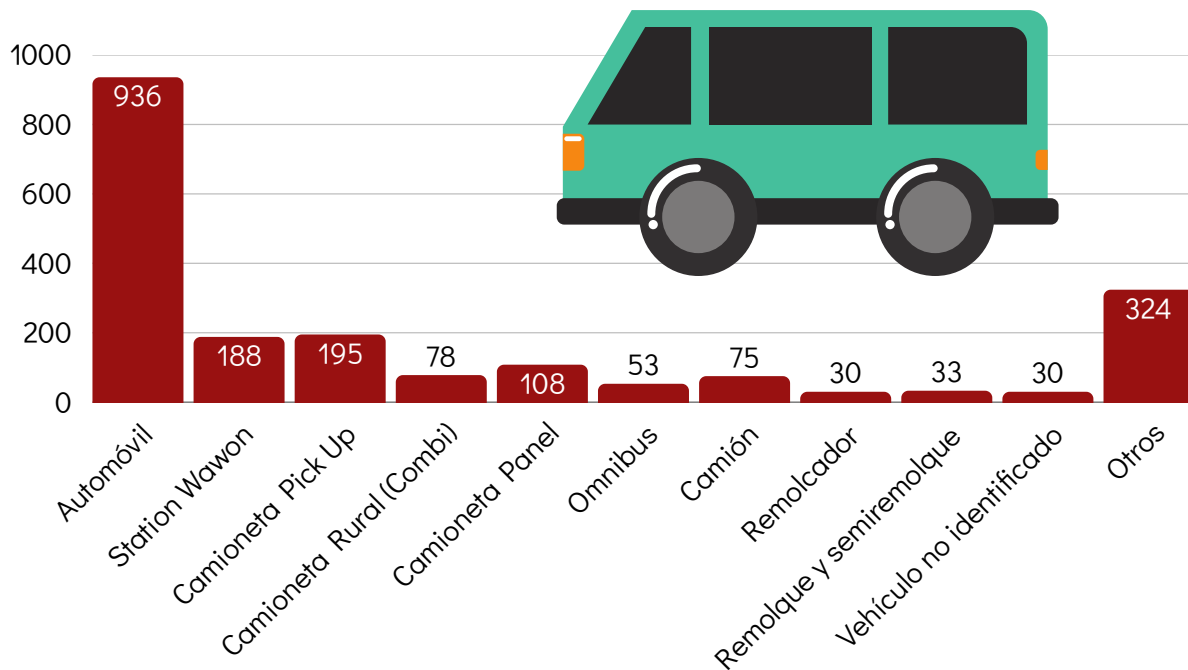
Asimismo, se registraron casos relevantes vinculados a licencias A-III y A-IV, correspondientes a buses y camiones de carga pesada, lo que confirma el riesgo asociado al intenso tránsito logístico que atraviesa la región por la Red Vial N.º 4. La presencia de accidentes con conductores sin licencia o con documentación vencida añade un elemento de informalidad y falta de control que agrava la problemática.



En Áncash, en enero de 2025, la SUTRAN realizó 12.675 fiscalizaciones al transporte terrestre, de las cuales 6.256 fueron al transporte de pasajeros y se detectaron 264 infracciones por exceso de velocidad.

Tabla 12: Áncash: Tipo de vehículo (Mayor) en Accidentes de Tránsito 2024

Áncash: Tipo de vehículo (Mayor) en Accidentes de Tránsito 2024



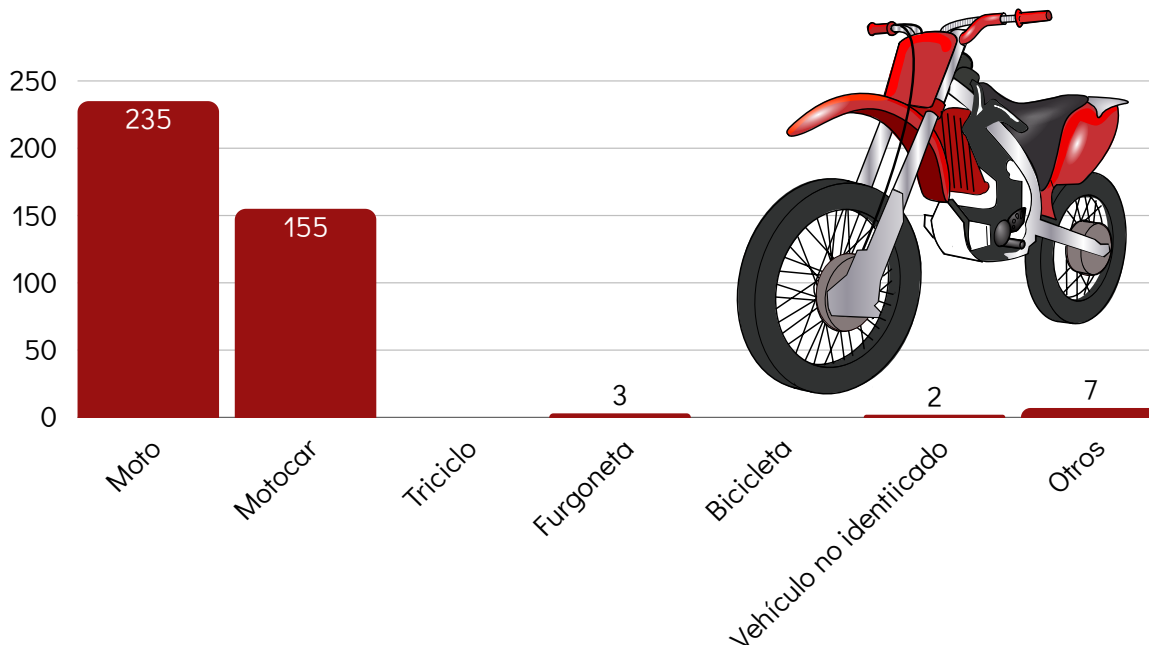
Fuente: Anuario Estadístico Policial 2024

En 2024, el análisis del tipo de vehículo con mayor participación en los accidentes de tránsito en Áncash muestra que los automóviles particulares y las motocicletas concentraron la mayor proporción de siniestros, reflejando su masivo uso en zonas urbanas y rurales. Las motocicletas, en particular, han incrementado su presencia en los últimos años como medio de transporte accesible y rápido, pero también se han convertido en un foco de riesgo debido a la falta de capacitación de los conductores, el incumplimiento de normas básicas como el uso del casco y la ausencia de fiscalización efectiva.

Asimismo, los buses interprovinciales y camiones de carga pesada tuvieron una incidencia significativa en los accidentes más graves y fatales, especialmente en la Red Vial N.º 4 y en carreteras de la sierra, donde la geografía accidentada incrementa los riesgos de despistes y colisiones. Esta composición revela que la problemática vial en Áncash combina la vulnerabilidad de los vehículos menores con el impacto de los de gran tonelaje, lo que exige medidas diferenciadas de seguridad vial para reducir la siniestralidad.

Tabla 13: Áncash: Tipo de vehículo (Menor) en Accidentes de Tránsito 2024

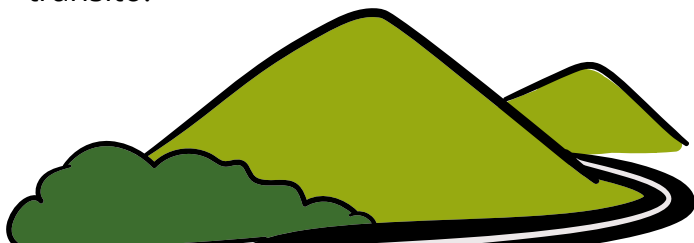
Áncash: Tipo de vehículo (Menor) en Accidentes de Tránsito 2024



Fuente: Anuario Estadístico Policial 2024

En 2024, los vehículos menores involucrados en accidentes de tránsito en Áncash estuvieron representados principalmente por motocicletas, mototaxis y bicicletas, medios de transporte de uso cotidiano en zonas urbanas, periurbanas y rurales. Su creciente presencia responde a la necesidad de movilización económica y accesible, pero también expone a los usuarios a un alto nivel de vulnerabilidad debido a la falta de protección física, la circulación en vías con tráfico pesado y el escaso respeto a las normas de tránsito.

Las motocicletas y mototaxis, en particular, fueron protagonistas de accidentes con víctimas graves, asociadas al exceso de velocidad, la sobrecarga de pasajeros y la informalidad en el servicio. En el caso de las bicicletas, aunque en menor proporción, los accidentes reflejan la carencia de infraestructura adecuada como ciclovías y señalización. Este panorama evidencia la necesidad de fortalecer la fiscalización del transporte menor, promover la formalización de los mototaxis y fomentar campañas de educación vial, a fin de reducir los riesgos en los grupos más expuestos de la población.



Cada brecha identificada en la mesa temática responde a un análisis participativo mediante la metodología del semáforo, que permitió diagnosticar los principales problemas y plantear objetivos orientados a superarlos."

¿Cómo nos encontramos, según los expertos?



3 Análisis de brechas



Brecha en mantenimiento e carreteras departamentales y locales



En Áncash, gran parte de las carreteras departamentales y locales presentan deterioro por la falta de mantenimiento oportuno y presupuestos limitados, lo que afecta la transitabilidad, incrementa costos de transporte y restringe el acceso de comunidades rurales a mercados y servicios básicos.



Fortalecer el mantenimiento de carreteras departamentales y locales en Áncash mediante planes sostenibles, financiamiento adecuado y coordinación interinstitucional que asegure conectividad y seguridad vial.

Brecha de infraestructura vial en zonas rurales y altoandinas



En Áncash, muchas zonas rurales y altoandinas carecen de infraestructura vial adecuada, lo que limita la conectividad, dificulta el acceso a servicios básicos y restringe la salida de productos hacia los mercados. Esta situación aumenta las brechas territoriales y sociales en la región.



Reducir la brecha de infraestructura vial en zonas rurales y altoandinas de Áncash mediante inversiones sostenibles y proyectos integrales que mejoren la conectividad y promuevan la inclusión territorial.

Brecha en seguridad vial y reducción de siniestros



En Áncash persisten altos índices de siniestros viales por falta de educación en seguridad vial, deficiente señalización, control limitado de tránsito y condiciones inadecuadas de la infraestructura. Esto expone a conductores y peatones a mayores riesgos.



Mejorar la seguridad vial en Áncash mediante programas de educación, fiscalización efectiva y adecuación de la infraestructura, con el fin de reducir los siniestros y proteger la vida de los ciudadanos.



Brecha en integración de transporte urbano y periurbano



En Áncash, el transporte urbano y periurbano carece de integración adecuada, lo que genera desorden en la movilidad, tiempos de viaje prolongados y dificultades de acceso a zonas periféricas. La falta de planificación articulada limita la eficiencia del sistema de transporte.



Promover la integración del transporte urbano y periurbano en Áncash mediante planificación territorial, modernización de rutas y coordinación entre autoridades locales y regionales para mejorar la movilidad y el acceso equitativo.

Brecha en formalización e inclusión de vehículos menores a nivel nacional



En Áncash, los vehículos menores como motos y mototaxis operan en gran medida de manera informal, sin controles técnicos ni mecanismos de regulación adecuados. Esto genera problemas de seguridad vial, contaminación y desorden en el servicio de transporte público.



Impulsar la formalización e inclusión de vehículos menores en Áncash mediante normativas claras, registros oficiales y programas de capacitación que garanticen seguridad, sostenibilidad y orden en la movilidad.

El transporte en Áncash requiere una mirada integral que abarque la formalización de servicios, la seguridad vial y la articulación institucional.

Temas como las revisiones técnicas, el control sobre parqueaderos, la informalidad en zonas como Pampa Recuay, el exceso de velocidad y la conducción en estado de ebriedad muestran la necesidad de reforzar el cumplimiento de las leyes existentes. Asimismo, se resaltó la importancia de un transporte urbano regulado que atienda en horas punta a escolares y personas adultas mayores, así como la mejora del acceso vial hacia destinos turísticos, lo que implica mayor coordinación entre SUTRAN, la PNP y los gobiernos locales.

Estas acciones, junto con un sistema de control más riguroso y servicios de calidad, permitirían que el transporte en la región sea más seguro, ordenado e inclusivo. Además, se requiere incorporar la planificación territorial en la gestión del transporte y promover campañas sostenidas de educación vial que generen conciencia ciudadana.



4 Seguimiento de acciones

03 de enero del 2025: Menciona La República, un bus de la empresa Conchucos Express que viajaba de Lima a Pomabamba cayó al río Pacosbamba en Piscobamba (Mariscal Luzuriaga), dejando 6 fallecidos, 32 heridos y 10 desaparecidos. Los pobladores responsabilizaron al mal estado de la vía longitudinal de Conchucos y exigieron al Gobierno Regional de Áncash mejorar la transitabilidad de la carretera.

22 de abril del 2025: Menciona Infobae, un choque en la Panamericana Norte, a la altura del óvalo de Tortugas en Casma, dejó 2 fallecidos (una docente y un técnico en enfermería) y 15 heridos. El accidente, que involucró a una miniván impactada por un tráiler, evidenció los riesgos por exceso de velocidad, imprudencia y falta de señalización en las vías de la región.

07 de septiembre del 2025: Menciona Infobae, una camioneta cayó a un abismo de 800 metros en Áncash, provocando la muerte de 4 personas y dejando a 2 heridos graves. El hecho puso nuevamente en agenda la vulnerabilidad vial de las rutas de sierra, donde las condiciones geográficas extremas, sumadas a la falta de señalización y barandas de seguridad, incrementan el riesgo de siniestros.



Medios de comunicación

03 de diciembre del 2024: Menciona La República, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) ha licitado la reconstrucción de 37,37 km de la carretera Huallanca-Caraz, en Áncash, que ha sido identificada como una de las vías más peligrosas de Sudamérica según un informe de History Channel.

21 de marzo del 2025: Menciona Andina, las lluvias intensas en Áncash ocasionaron 461 emergencias viales, entre ellas 215 derrumbes, 72 deslizamientos, 56 huaicos, 49 derrumbes de cerros y 11 inundaciones. La vía PE-12A (Chimbote-Huallanca) fue una de las más afectadas, con caídas de rocas que interrumpieron el tránsito pesado y generaron reclamos por la falta de obras de prevención.

06 de junio del 2025: Menciona Exitosa Noticias, un bus interprovincial de la empresa Trans Andina se volcó en el km 261 de la Panamericana Norte, en Huarmey, dejando 5 heridos, entre ellos un menor de edad y el conductor. El accidente volvió a cuestionar las condiciones de seguridad del transporte público, incluso en tramos concesionados de alto tránsito.

25 de febrero del 2025: Menciona el Gobierno Regional de Áncash, la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones habilitó la vía Carhuaz-Chacas-San Luis tras derrumbes ocasionados por emergencias climáticas.

5 Avances y resultados

28 de noviembre del 2024: Menciona Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), el MTC lanzó la licitación pública para la rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huallanca-Caraz (Áncash) —un tramo de 37.37 km que incluye la construcción de 9 puentes y la rehabilitación de 26 túneles— con el objetivo de reforzar la seguridad vial y la conectividad entre la sierra ancashina y los corredores costeros; el proyecto beneficiará a miles de habitantes de Caraz y la provincia de Huaylas y fue presentado como parte de la priorización de obras en la región.

03 de diciembre del 2024: Menciona La República / cobertura del Estado, el MTC/Provías y el Gobierno Regional anunciaron medidas para intervenir la vía Huallanca-Caraz, catalogada en diversos informes mediáticos como una de las más peligrosas de la zona andina; la iniciativa incluye un paquete de obras de emergencia y la licitación para su reconstrucción con inversión pública para reducir riesgos y restituir la transitabilidad.

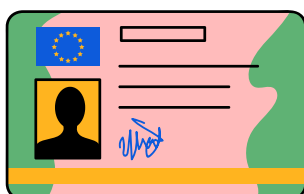
31 de enero del 2025: Menciona INEI / informe técnico, el Instituto Nacional de Estadística e Informática publicó indicadores sobre el flujo vehicular (enero 2025) que muestran un aumento del

movimiento de vehículos pesados en peajes (expansión en ejes cobrables)

25 de febrero del 2025: Menciona Gobierno Regional de Áncash (DRTC), la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones informó la habilitación temporal de la vía Carhuaz-Chacas-San Luis luego de trabajos de emergencia en la quebrada Ulta; la intervención incluyó brigadas viales y maquinaria pesada para despejar deslizamientos y restablecer la transitabilidad, acción que el gobierno regional presentó como respuesta inmediata a las emergencias climáticas en la sierra.

24 de junio del 2025: Menciona OSITRAN, el regulador público reportó que la inversión en infraestructura de transporte en el primer semestre del año superó los USD 382 millones (enero-mayo 2025), señalando que la mayor parte de esa inversión fue destinada a metros y aeropuertos, aunque el informe destaca ejecución de recursos en corredores viales que benefician regiones como Áncash; OSITRAN utiliza estos datos para medir ejecución y priorizar seguimientos a proyectos en regiones.

11 de julio del 2025: Menciona Provías Nacional (nota de adjudicación/"buena pro"), Provías Nacional emitió la buena pro (adjudicación) para la ejecución del proyecto de rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huallanca-Caraz, confirmándose la inversión y el compromiso contractual para iniciar obras, lo que representa un avance administrativo clave para



que la ejecución física del proyecto comience en los meses siguientes.

03 de marzo del 2025: Menciona Provías Nacional, la entidad inició la convocatoria para la conservación (contratación) de la carretera Santa-Chuquicara (PE-12) en Áncash, un contrato orientado a conservar más de 67 km de vía para mejorar su operatividad y reducir interrupciones por emergencias climáticas; la acción forma parte de programas de conservación preventiva en tramos de la Panamericana Norte que atraviesan la región.

29 de mayo del 2025: Menciona el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Se iniciaron los trabajos de reciclado y recapeo de la carretera Conococha - Catac - Huaraz, con una inversión superior a los S/ 92 millones, beneficiando directamente a más de 100,000 habitantes de los distritos de Ticapampa, Huaraz, Olleros, Catac y Recuay. Incluye señalización, mejoras estructurales y medidas de seguridad vial. También se informó que se está avanzado con el proyecto de la carretera Tauca - Pallasca (56 km) con inversión prevista para culminar en abril de 2026, y que pronto se adjudicará la mejora de la carretera Huallanca - Caraz con S/ 617 millones.

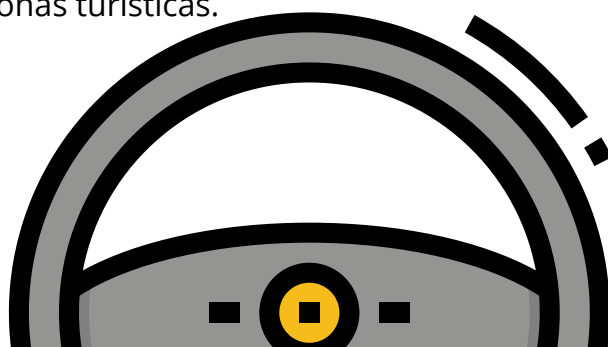
28 de octubre del 2024: Menciona la Gerencia Subregional El Pacífico del Gobierno Regional de Áncash. Se impulsa la modernización de la vía Jimbe - Cólcap (Distrito de Cáceres del Perú, provincia del Santa): tramo de

15.6 km de trocha a vía mejorada, entre los km 20+470 y 36+136 de la ruta AN-913. Proyecto esencial para mejorar el acceso de productos agrícolas de la zona.

7 de febrero del 2025: Menciona Autoridad Nacional de Infraestructura (ANIN). Incorporó a su cartera de obras un proyecto vial en Áncash: la carretera Yungay - Yanama, obra que beneficia a más de 60,000 habitantes, reducirá tiempos de transporte en más de una hora, y mejorará en más de 60 % los ingresos de actividades económicas locales.

31 de marzo del 2025: Menciona MTC / Provías Nacional / Gobierno Regional Áncash. Firmado un convenio para elaborar estudios técnicos para optimizar 226 km de la Carretera Longitudinal de Conchucos, divididos en tres tramos (Emp. PE-12A - Pomabamba - Piscobamba - Llumpa - San Luis - Huamparán - Emp. PE-14B). Este proyecto permitirá modernizar dicha vía y mejorar la transitabilidad, especialmente en zonas altoandinas rurales.

04 de abril del 2025: Menciona Agencia Andina / Gobierno Regional de Áncash. El Gore destinará S/ 12 millones para el mejoramiento de carreteras departamentales; la DRTC rehabilitará 1,500 km de vías en 11 vías departamentales, para garantizar transitabilidad especialmente hacia zonas turísticas.



6

Conclusiones y recomendaciones



La infraestructura vial en Áncash presenta graves limitaciones que afectan la conectividad regional y nacional. Las carreteras de la sierra son vulnerables a huaicos y deslizamientos, mientras que en la costa el tránsito pesado de la Panamericana Norte incrementa el riesgo de siniestralidad. La limitada inversión en mantenimiento, la presencia de transporte informal y la falta de modernización en los aeropuertos de Huaraz y Chimbote profundizan las brechas de movilidad y competitividad. **SE RECOMIENDA:** Fortalecer la conservación rutinaria y preventiva de carreteras, priorizando zonas críticas expuestas a desastres naturales. Aumentar la fiscalización al transporte informal y reforzar la seguridad vial en corredores de alto tránsito pesado. Impulsar la modernización de aeropuertos y vías secundarias que integren las provincias altoandinas, garantizando un transporte seguro, eficiente y equitativo en Áncash.



La siniestralidad vial en Áncash alcanzó niveles críticos en 2024 con 93 fallecidos, principalmente en carreteras de la sierra y la Panamericana Norte. Las causas más frecuentes fueron exceso de velocidad, informalidad en el transporte interprovincial y falta de control en la seguridad de las unidades. **SE RECOMIENDA:** Implementar programas de fiscalización permanente, reforzar la capacitación de conductores y promover campañas de educación vial focalizadas en zonas de mayor riesgo.



Las carreteras rurales y departamentales en Áncash continúan presentando deficiencias en su transitabilidad, lo que limita el acceso a mercados, salud y educación para poblaciones altoandinas. **SE RECOMIENDA:** Priorizar proyectos de rehabilitación y conservación de vías secundarias y terciarias, articulando la inversión pública con programas de desarrollo económico rural para garantizar inclusión y equidad territorial.



El tráfico pesado en las carreteras de Áncash supera al ligero, reflejando la importancia de la región como eje logístico nacional. Sin embargo, este flujo intensivo acelera el deterioro de la infraestructura y aumenta la probabilidad de accidentes. SE RECOMIENDA: Diseñar planes de mantenimiento diferenciados para tramos de alto tránsito de carga, instalar balanzas de control y fomentar el transporte multimodal que reduzca la presión sobre la red vial.



En Áncash, el sector transporte presenta deficiencias estructurales que se expresan en el deterioro de carreteras locales y departamentales, la falta de infraestructura vial en zonas rurales y altoandinas, la desarticulación del transporte urbano y periurbano, y la informalidad de vehículos menores. A ello se suman problemas de seguridad vial, exceso de velocidad, ausencia de revisiones técnicas y débil articulación entre autoridades, lo que incrementa los siniestros y limita la conectividad hacia mercados y destinos turísticos, afectando la competitividad y la calidad de vida de la población. SE RECOMIENDA: Fortalecer la política regional de transporte mediante programas sostenibles de mantenimiento vial, formalización e inclusión de vehículos menores, y planificación de sistemas urbanos y periurbanos regulados. Asimismo, se requiere intensificar el control y las revisiones técnicas, promover campañas de educación vial y articular acciones entre SUTRAN, PNP y gobiernos locales, priorizando la seguridad de escolares, personas adultas mayores y usuarios en general, con el fin de lograr un transporte seguro, inclusivo y orientado al desarrollo económico y social de la región.



Los aeropuertos de Huaraz y Chimbote permanecen subutilizados, a pesar de su potencial para dinamizar el turismo, el comercio y la integración regional. La falta de infraestructura moderna y la escasa frecuencia de vuelos limitan su aporte al desarrollo de Áncash. SE RECOMIENDA: Impulsar su modernización con inversiones sostenidas, promover alianzas con aerolíneas para ampliar rutas y garantizar estándares internacionales de operación y seguridad.

7 Referencias

- Agencia Andina. (2025, marzo 21). Carreteras de región Áncash afectadas por huacos, deslizamientos y derrumbes. Andina. <https://andina.pe/agencia/noticia-carreteras-de-region-ancash-afectadas-huacos-deslizamientos-y-derrumbes-1021086.aspx>
- Agencia Andina. (2025, abril 4). Áncash destinará S/ 12 millones para obras de mejoramiento de carreteras departamentales. Andina. <https://andina.pe/agencia/noticia-ancash-destinara-s-12-millones-para-obras-mejoramiento-carreteras-departamentales-981192.aspx>
- Autoridad Nacional de Infraestructura [ANIN]. (2025, febrero 7). ANIN incorpora 3 proyectos a su cartera de obras en beneficio de 179 mil ciudadanos de las regiones La Libertad y Áncash. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/anin/noticias/1104837-anin-incorpora-3-proyectos-a-su-cartera-de-obras-en-beneficio-de-179-mil-ciudadanos-de-las-regiones-la-libertad-y-ancash>
- Exitosa Noticias. (2025, junio 6). Áncash: Volcadura de bus interprovincial deja 5 heridos en la Panamericana Norte. Exitosa. <https://www.exitosanoticias.pe/exitosa-peru/ancash-volcadura-de-bus-interprovincial-deja-5-heridos-panamericana-norte-n152634>
- Gobierno Regional de Áncash. (2025, febrero 25). Habilitamos la vía Carhuaz-Chacas-San Luis. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/regionancash-drct/noticias/1116022-habilitamos-la-via-carhuaz-chacas-san-luis>
- Gobierno Regional de Áncash – Subregión Pacífico. (2024, octubre 28). Gerencia Subregional El Pacífico impulsa la modernización de la vía Jimbe-Cócap para fortalecer la conexión vial y el desarrollo en Cáceres del Perú. Subregión Pacífico. <https://subregionpacifico.gob.pe/2024/10/28/gerencia-subregional-el-pacifico-impulsa-la-modernizacion-de-la-via-jimbe-colcap-para-fortalecer-la-conexion-vial-y-el-desarrollo-en-caceres-del-peru>
- Infobae. (2025, enero 2). Tragedia y sufrimiento: accidentes de tránsito tiñeron de sangre las carreteras del Perú en 2024. Infobae. <https://www.infobae.com/peru/2025/01/02/tragedia-y-sufrimiento-accidentes-de-transito-tineron-de-sangre-las-carreteras-del-peru-en-2024>
- Infobae. (2025, abril 23). Trágico accidente en Áncash: Choque en la Panamericana Norte deja dos muertos y 15 heridos. Infobae. <https://www.infobae.com/peru/2025/04/23/tragico-accidente-en-ancash-choque-en-la-panamericana-norte-deja-dos-muertos-y-15-heridos>
- Infobae. (2025, septiembre 7). Tragedia en Áncash: caída de camioneta a un abismo de 800 metros deja cuatro fallecidos y dos heridos de gravedad. Infobae. <https://www.infobae.com/peru/2025/09/07/tragedia-en-ancash-caida-de-camioneta-a-un-abismo-de-800-metros-deja-cuatro-fallecidos-y-dos-heridos-de-gravedad>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI]. (2025, enero 31). Informe técnico: Estadísticas de transporte y comunicaciones, enero 2025. INEI.
- La República. (2025, enero 3). Accidente en Áncash: Bus cae al río y deja varias personas fallecidas y heridas. La República. <https://larepublica.pe/sociedad/2025/01/03/accidente-en-ancash-bus-cae-al-rio-y-deja-varias-personas-fallecidas-y-heridas-215214>
- La República. (2024, diciembre 3). Una de las carreteras más peligrosas del mundo se encuentra en Perú: MTC licita su reconstrucción a lo largo de 37 km. La República. <https://larepublica.pe/sociedad/2024/12/03/una-de-las-carreteras-mas-peligrosas-del-mundo-se-encuentra-en-peru-mtc-licita-su-reconstruccion-a-lo-largo-de-37-km-53772>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC]. (2025, marzo 31). MTC firma convenio para mejorar carretera en Conchucos y fortalecer la conectividad en Áncash. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1136928-mtc-firma-convenio-para-mejorar-carretera-en-conchucos-y-fortalecer-la-conectividad-en-ancash>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC]. (2025, mayo 29). MTC impulsa obras para mejorar la conectividad vial en Áncash. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1177659-mtc-impulsa-obras-para-mejorar-la-conectividad-vial-en-ancash>
- Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público [OSITRAN]. (2025, junio 24). Informe de inversiones en infraestructura de transporte: enero - mayo 2025. OSITRAN.
- Proviás Nacional. (2025, julio 11). Proviás Nacional otorgó la buena pro para la rehabilitación y mejoramiento de la carretera Huallanca-Caraz. Gobierno del Perú.
- Proviás Nacional. (2025, marzo 3). Convocatoria para la conservación del tramo Santa-Chuquicara (PE-12), Áncash. Gobierno del Perú.
- Radio Santo Domingo Noticias. (2025, enero 2). Áncash cerró 2024 con 93 fallecidos por accidentes de tránsito. RSD Noticias. <https://radiorsd.pe/noticias/ancash-cerro-2024-con-93-fallecidos-por-accidentes-de-transito>
- Wikipedia. (s. f.). Departamento de Áncash. En Wikipedia.
- SiseVe. (s. f.). <https://siseve.minedu.gob.pe/web/>
- Sunafil regula inspecciones al trabajo infantil y forzoso. (s. f.). Noticias | Diario Oficial el Peruano. <https://elperuano.pe/noticia/216007-sunafil-regula-inspecciones-al-trabajo-infantil-y-forzoso>
- Soto, B. G. (2024a, mayo 1). Alerta por deserción escolar: Más de 46 mil niños no van al colegio, advierte la Defensoría. infobae. <https://www.infobae.com/peru/2024/05/01/alerta-por-desercion-escolar-mas-de-46-mil-ninos-no-van-al-colegio-advierte-la-defensoria/>
- Soto, B. G. (2024b, junio 13). Trabajo infantil afecta a 760 mil niños, niñas y adolescentes en el Perú: ¿cómo y dónde denunciar estos casos? infobae. <https://www.infobae.com/peru/2024/06/13/trabajo-infantil-afecta-a-760-mil-ninos-ninas-y-adolescentes-en-el-peru-como-y-donde-denunciar-estos-casos/>
- (S/f-a). Gob.pe. Recuperado el 22 de enero de 2025, de https://www.regionancash.gob.pe/doc_transparencia/coresec/2024/2024_5125af9430b3ccc252457489a60859b7.pdf
- (S/f-b). Recuperado el 22 de enero de 2025, de http://chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/14834/1/IV_FCE_313_TE_Acosta_Quispe_2024.pdf
- (S/f-c). Gob.pe. Recuperado el 22 de enero de 2025, de <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/investigaciones/desercion-escolar.pdf>
- (S/f-d). Recuperado el 22 de enero de 2025, de <http://chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://repositorio.minedu.gob.pe/bitstream/handle/20.500.12799/6670/Sistema%20Especializado%20en%20reporte%20de%20casos%20sobre%20Violencia%20Escolar%20-%20S%3ADseVe%20informe%202013-%202018.pdf?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=Por%20otro%20lado%2C%20el%20porcentaje%20de%20casos%20de%20violencia%20sexual,disminuyeron%20en%20un%2013%20%25%20aproximadamente.&text=Fuente:%20S%3ADseVe%2C%202018.,Page%2013&text=En%20el%2064%20%25%20de%20casos,reportados%20el%20agresor%20fue%20hombre>
- User, S. (2023, 10 abril). Áncash: 6 de cada 10 colegios públicos no contaba con acceso a servicios básicos en 2022. <https://incoreperu.pe/portal/index.php/noticias/item/269-ancash-6-de-cada-10-colegios-publicos-no-contaba-con-acceso-a-servicios-basicos-en-2022>
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). (s.f.). Deserción escolar en América Latina: causas y consecuencias. Recuperado de https://es.wikipedia.org/wiki/Deserción_escolar
- Gobierno Regional de Áncash. (2024). Plan de Desarrollo Regional Concertado de Áncash 2024 - 2034. Recuperado de <https://www.regionancash.gob.pe>
- Infobae. (2024). Inicio del año escolar 2025: Más de 19 mil casos de violencia escolar fueron reportados en 2024, según MINEDU. Recuperado de <https://www.infobae.com/peru/2025/02/25/inicio-del-ano-escolar-2025-mas-de-19-mil-casos-de-violencia-escolar-fueron-reportados-en-2024-segun-minedu/>
- Radio RSD. (2023). Áncash: Estas son las cifras de violencia contra escolares en este 2023. Recuperado de <https://radiorsd.pe/noticias/ancash-estas-son-las-cifras-de-violencia-contra-escolares-en-este-2023>
- Áncash Noticias. (2024). Fiscalía reporta reducción del 50% en casos de bullying. Recuperado de <https://ancashnoticias.com/2024/12/20/fiscalia-reporta-reduccion-del-50-en-casos-de-bullying/>

8 Anexos



Mesas temáticas en el marco del Acuerdo de Gobernabilidad de Áncash 2023-2026: Estuvieron presente algunos funcionarios del GRA y representantes de instituciones. La metodología de las mesas temáticas se basó en un semáforo de diagnóstico de brechas, que permitió identificar de manera participativa los principales problemas en cada indicador. En cada mesa, los actores discutieron colectivamente sobre la brecha priorizada, aportando percepciones, experiencias y evidencias locales. Posteriormente, se planteó un objetivo específico frente a cada brecha, orientado a guiar la formulación de propuestas y acciones concertadas para reducir las desigualdades identificadas en la región.





Alguna de nuestras acciones







Beec con un Click



Reportes Áncash

Vigilancia Ciudadana del Desempeño Democrático



Mesa de Concertación
Para la Lucha Contra la Pobreza

ÁNCASH



Brot
für die Welt