

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE JERARQUIZACIÓN VIAL

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD DE LA PROPUESTA

- 1.1. El artículo 3 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la Ley, prescribe que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.
- 1.2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley, la competencia normativa en materia de transporte terrestre consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional, siendo que aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores públicos y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, son de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, el MTC).
- 1.3. Asimismo, la Ley dispone en el artículo 23 que los reglamentos nacionales necesarios para su implementación son aprobados por Decreto Supremo refrendado por el MTC y rigen en todo el territorio nacional de la República.
- 1.4. Así, mediante Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, se aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial (en adelante, el RJV), uno de los reglamentos nacionales derivados del literal f) del artículo 23 de la Ley; que contiene los criterios de clasificación de vías destinados a orientar las decisiones de inversión y operación de éstas en función de los roles que establece, así como, aquellos criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido.
- 1.5. Al respecto, teniendo en consideración que el RJV data del año 2007, y que desde su entrada en vigencia a la fecha se han producido diversos cambios normativos que importan modificaciones sustanciales a las disposiciones contenidas en el Reglamento, resulta necesario realizar la actualización de los criterios de jerarquización y restricción de vías, así como precisar algunos aspectos en la materia a efectos de facilitar la acción eficiente del Estado en la implementación de la infraestructura vial, con un marco legal apropiado que otorgue seguridad jurídica a la inversión y beneficie a los usuarios/as de las redes viales.
- 1.6. Por otro lado, el literal a) del artículo 45 de la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, Ley N° 27867, establece que corresponde al Gobierno Nacional determinar la jerarquización de los activos, empresas y proyectos por su alcance nacional, regional o local, la que se aprueba mediante Decreto Supremo con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, previa opinión técnica del Consejo Nacional de Descentralización.

- 1.7. Mediante el Decreto Supremo N° 007-2007-PCM, se aprueba la fusión del Consejo Nacional de Descentralización con la Presidencia del Consejo de Ministros, en adelante PCM, bajo la modalidad de fusión por absorción, correspondiéndole a la PCM, la calidad de entidad incorporante, y crea la Secretaría de Descentralización como órgano de línea encargado de dirigir y conducir el proceso de descentralización.
- 1.8. En tal sentido es necesario aprobar el nuevo Reglamento de Jerarquización Vial.

II. DESCRIPCION DEL PROBLEMA

- 2.1. La planificación, ejecución y mantenimiento de los proyectos y obras de infraestructura vial son una prioridad en la Política General de Gobierno, la cual fue aprobada mediante Decreto Supremo N°056-2018-PCM, que establece como tercer eje el “*Crecimiento económico equitativo, competitivo y sostenible*” y como lineamiento 3.4 “*Fomentar la competitividad basada en las potencialidades de desarrollo económico de cada territorio, facilitando su articulación al mercado nacional e internacional, asegurando el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales y del patrimonio cultural*”.
- 2.2. De igual forma, el MTC ejerciendo su rol de rector en el ámbito del transporte emitió la Política Nacional de Transportes aprobada mediante la Resolución Ministerial N° 0817-2006-MTC/09. Dicha Política está enfocada en transformar la situación actual del transporte; para tal efecto, establece como uno de sus lineamientos la conservación prioritaria de la infraestructura transporte en los distintos modos y niveles de gobierno.
- 2.3. Así, el Estado busca lograr un racional ordenamiento territorial vinculado a las jurisdicciones política-administrativas, áreas de recursos, producción, mercados y centros poblados, a través de la regulación, promoción, ejecución y supervisión de la de las carreteras cuya concepción se inicia cumpliendo el principio de integración territorial nacional, desarrollo económico de los pueblos y el disfrute de derecho de las personas a movilizarse libremente en todo el territorio
- 2.4. En esa línea, de acuerdo con la estadística¹ del MTC al cierre del año 2019 la infraestructura vial de Perú consta de 27 053.70 KM correspondientes a la Red Vial Nacional, 27 639. 60 km a la Red Vial Departamental y 114 260.590 Km a la Red Vial Vecinal, como se observa en la siguiente tabla:

Tabla N° 1 Red Vial Existente

SUPERFICIE DE RODADURA	SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS			TOTAL
	Nacional	Departamental	Vecinal	
RED VIAL EXISTENTE	27 053.70	27 639.60	114 260.50	168 953.80
Pavimentada	21 172.5	4261.3	2335.80	27 769.00
No Pavimentada	4881.2	23 378,30	111 924.7	140 184.20

Fuente: Grupo Técnico de Trabajo (DGCF, PVN, PVD, OGPP)
Elaboración: MTC-OGPP-Oficina de Estadística

¹ Visto el 05 de octubre de 2021 en: <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/344790-estadistica-infraestructura-de-transportes-infraestructura-vial>.

- 2.5. Ahora bien, corresponde señalar que de acuerdo al artículo 4 de la Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del MTC, este Ministerio es competente de manera compartida con los gobiernos regionales y gobiernos locales, conforme a sus leyes orgánicas y las leyes sectoriales, en materia de infraestructura de transportes de alcance regional y local. En el marco de dichas competencias compartidas, el MTC cumple las funciones de planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, en el ámbito de su competencia, conforme al artículo 7 de la precitada ley.
- 2.6. Asimismo, la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo (en adelante, LOPE) establece en el literal i) del numeral 2 del artículo 4 que la regulación de la infraestructura pública de carácter y alcance nacional es una competencia exclusiva del gobierno central, la cual puede desconcentrarse, pero no delegarse.
- 2.7. De igual forma la Ley establece en los literales c) y j) del artículo 23 que para la implementación de la misma se emitirán el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura y el RJV respectivamente.
- 2.8. En ese sentido, corresponde señalar que en materia de gestión de infraestructura vial existen dos grandes campos: (i) la jerarquización; y, (ii) la gestión. Respecto de la jerarquización, como se ha señalado precedentemente la LOPE establece que le corresponde al Ejecutivo jerarquizar el Sistema Nacional de Carreteras (en adelante, SINAC).²
- 2.9. En virtud de dichas competencias, el MTC aprueba el RJV, mediante Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, el cual encarga a cada nivel funcional, la administración de una determinada red vial. Así pues, el numeral 6.2 del artículo 6 del mencionado Reglamento establece lo siguiente:

“Las autoridades competentes para la aplicación del presente Reglamento, de conformidad con los niveles de gobierno que corresponde a la organización del Estado, son las siguientes:

*a) El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a cargo de la **gestión de la infraestructura de la Red Vial Nacional.***

*b) Los Gobiernos Regionales, a cargo de **la gestión de la infraestructura de la Red Vial Departamental o Regional.***

*c) Los Gobiernos Locales, a través de las municipalidades provinciales y distritales, a cargo de la **gestión de la infraestructura de la Red Vial Vecinal o Rural.**”*

- 2.10. En ese sentido, y en concordancia con el artículo 9 del RJV, el MTC es la autoridad competente para la jerarquización del Sistema Nacional de Carreteras, de conformidad con los criterios establecidos en el artículo 8 del citado Reglamento.
- 2.11. Al respecto, la a Jerarquización Vial es el proceso de selección, clasificación, integración de las carreteras propuestas por las autoridades competentes, para ser incluidas en el SINAC y así como la de reclasificación y actualizaciones de las jerarquías de aquellas que lo conforman, sobre la base de su funcionalidad e importancia para integrarse y conformar una de las redes viales de alcance nacional, regional o local, conforme lo señalado en el artículo 8 del citado

² JÍMENEZ ALEMÁN, Alonzo, Análisis de la distribución de competencias en materia de jerarquización y gestión de infraestructura vial: caso de Lima Metropolitana, Revista de Derecho Administrativo y Propiedad N°14.

Reglamento; asimismo, orienta las decisiones de inversión y operación. Así, la jerarquía de una vía determina la gestión, el control y la regulación del tránsito por parte de la autoridad competente.

- 2.12. El RJV fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, publicado el 26 de mayo de 2007 en el diario El Peruano. Posteriormente es modificado mediante Decreto Supremo N° 006-2009-MTC, publicado el 05 de febrero de 2008, a través del cual se dispone la modificación de los artículos 2, 8, 16 y la Séptima Disposición Complementaria del citado Reglamento.
- 2.13. Por las fechas antes citadas, se observa que han transcurrido más de 13 años desde su emisión, plazo en el cual ha cambiado el contexto administrativo, político, económico, social y normativo del país; por lo que se justifica su actualización integral, a fin de compatibilizar la norma a la situación técnica y legal actual, que permita dinamizar la gestión del SINAC y los requerimientos de desarrollo sostenible del país.
- 2.14. Asimismo, se ha producido avances en la tecnología de la construcción y diseño de carreteras, puentes, túneles, así como el incremento de la flota vehicular en cantidad y capacidad de carga, implementación de métodos modernos para la gestión de las carreteras que demanda la mejora de estándares técnicos de las vías existentes, así como la inversión significativa ejecutada y en ejecución para dicha mejora y ampliación de la frontera vial del SINAC.
- 2.15. De igual forma, se evidencia la modernización de las tecnologías de gestión al alcance de los diferentes niveles de gobierno, el cambio de los conceptos de corredores y plataformas logísticos que hacen que los criterios antes utilizados para jerarquizar una vía deban ser actualizados y complementados, por ejemplo, con nuevos criterios como cumplir con las características operativas de Corredores Logísticos y/o interconectar las Plataformas Logísticas nacional e internacional para el caso de la Red Vial Nacional.
- 2.16. Por otro lado, mediante Resolución Ministerial N° 658-2020-MTC/01, se aprueba el Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del MTC reestructurando con ello la organización de la Institución, razón por la cual, la función normativa de la anterior Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, ha recaído en la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, encargada de la formulación de políticas y normas en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de seguridad e infraestructura vial, mientras que la función para realizar la Jerarquización forma parte de las funciones de la Dirección General de Programas y Proyectos en Transporte.
- 2.17. En ese contexto, no hay claridad respecto a las competencias para la clasificación de una vía, motivo por el cual las autoridades que participan en la jerarquización ingresan sus solicitudes por otras vías o direcciones para luego tener que reconducirse por el canal respectivo y correcto, pero esto hace que se pierda tiempo y costos en la atención de la jerarquización de una vía.
- 2.18. Así, en el entorno de la ingeniería vial y gestión de infraestructura vial del SINAC, se ha identificado dificultades para que los gobiernos regionales y Locales apliquen lo establecido en el reglamento debido a lo siguiente:
 - No cuenta con una ruta clara sobre la jerarquización.

- No adjuntan documentación para que se realice una clasificación vial, pues el RJV no lo establece.

2.19. A lo expuesto, se suman las dificultades identificadas por Provias Nacional, Provias Descentralizado y la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes en la aplicación del reglamento:

- Criterios para la clasificación de las carreteras del SINAC que necesitan ser actualizados.
- Trámites innecesarios entre autoridades competentes ante el MTC.
- Las autoridades competentes no cuentan con facilidades para efectuar convenios de cooperación interinstitucional.
- El MTC no cuenta con la competencia de efectuar y actualizar anualmente los Clasificadores de Carreteras, Mapas Viales y el RENAC.
- Desconocimiento sobre los Clasificadores de Carreteras, Mapas Viales y el RENAC.
- El MTC no cuenta con los listados de carreteras y datos necesarios para la realización de su labor, teniendo que solicitarla a las autoridades competentes.
- Desconocimiento por parte de las autoridades competentes, los usuarios nacionales e internacionales respecto del patrimonio vial y proyectos viales del país.

2.20. Asimismo, se ha identificado un elevado número de procesos de jerarquización, de acuerdo a la estadística remitida por la DGPPT. Durante el año 2017 se realizaron 22 Jerarquizaciones; en el año 2018, 11 jerarquizaciones y hasta mediados del año 2019, se realizaron 11 jerarquizaciones.

Tabla Nº2 Jerarquizaciones año 2017

Departamento	JERARQUIZACION		Nº de Resoluciones
	DE	A	
Apurímac	Departamental o Regional y Vecinal o Rural	Nacional	1
Arequipa	Nacional	Departamental o Regional	1
Ayacucho	Departamental o Regional	Nacional	1
	Nacional	Departamental o Regional	1
Cusco	Nacional	Departamental o Regional	1
	Vecinal o Rural	Departamental o Regional	1
	Nacional	Vecinal o Rural	1
Huánuco	Departamental o Regional	Nacional	1
	Departamental o Regional	Vecinal o Rural	1
Ica	Departamental o Regional	Vecinal o Rural	1
Junín	Vecinal o Rural	Departamental o Regional	1
La Libertad	Vecinal o Rural	Departamental o Regional	2
Lima	Nacional	Vecinal o Rural	1
Madre de Dios	Vecinal o Rural	Nacional	1

Piura	Nacional	Vecinal o Rural	1
Puno	Vecinal o Rural	Departamental o Regional	3
	Vecinal o Rural	Nacional	1
	Departamental o Regional	Nacional	1
		Departamental o Regional	1
TOTAL			22

Elaboración: DGPPT-MTC

Tabla N°3 Jerarquizaciones año 2018

Departamento	JERARQUIZACION		Número de Resoluciones
	DE	A	
Apurímac	Departamental o Regional	Nacional	1
Cusco	Vecinal o Rural	Nacional	1
Huánuco	Vecinal o Rural	Departamental o Regional	1
	Clasificación + Reclasificación	Nacional	1
Junín	Vecinal o Rural	Departamental o Regional	1
	Departamental o Regional	Nacional	1
		Departamentales o Regionales y Vecinales o Rurales	1
Loreto		Departamentales o Regionales y Vecinales o Rurales	1
Madre de Dios	Vecinal o Rural	Departamentales o Regionales y Vecinales o Rurales	1
Ucayali		Departamentales o Regionales y Vecinales o Rurales	1
	Nacional	Departamentales o Regionales y Vecinales o Rurales	1
TOTAL			11

Elaboración: DGPPT-MTC

Tabla N°4 Jerarquizaciones medio semestre del 2019

Departamento	JERARQUIZACION		Número de Resoluciones
	DE	A	
Ayacucho	Departamental o Regional	Nacional	1
	Nacional	Vecinal o Rural	1
Huancavelica	Vecinal o Rural	Departamental o Regional	1
Moquegua	Vecinal o Rural	Departamental o Regional	1
Puno	Departamental o Regional	Nacional	1
Tacna	Vecinal o Rural	Departamental o Regional	2
Tumbes	Vecinal o Rural	Departamental o Regional	1
Total a la Fecha			9

Elaboración: DGPPT-MTC

- 2.21. En ese sentido, la presente propuesta de Reglamento busca dar valor y realce a los activos del Estado como son las carreteras que deben tener criterios claros y únicos para su identificación y jerarquización.
- 2.22. Así a la fecha, al no tener claro los criterios establecidos en el reglamento, hace que las autoridades competentes no tengan suficientes argumentos para la toma de decisiones para la inversión en dichas vías.
- 2.23. Asimismo, es necesario tener un Sistema Nacional de Carreteras ordenado y operativo que permita interconectar a todas las ciudades del país, pues con ello se reducirían los altos costos de transporte, que es uno de los factores más disruptivos que contribuyen a debilitar los nexos entre los mercados.
- 2.24. En América Latina, donde las economías dependen en gran parte de las materias primas y en los modelos económicos y demográficos desarrollados en torno a las agrupaciones urbanas a menudo lejos de las poblaciones rurales dispersas —la actividad económica y movilidad de la población dependen en gran medida del transporte. Los costos de transporte pueden representar hasta el 70 por ciento de los costos comerciales asociados a las exportaciones e importaciones intrarregionales (Moreira y otros, 2013).
- 2.25. La economía exportadora del Perú también depende grandemente de las carreteras. La mayoría de los productos exportados se transportan por carretera desde las diversas regiones a los principales puertos de exportación. Sin embargo, la topografía y el clima del Perú presentan serios desafíos a sus 168 473,10 km de redes viales. Las altitudes medias oscilan desde menos de 500 metros sobre el nivel del mar en las regiones de la costa (“Costa”) y la región Amazónica (“Selva”), a más de 3,000 metros en las áreas montañosas (“Sierra”).³
- 2.26. Por ejemplo, en el siguiente gráfico se evidencia la relación entre el crecimiento económico y la infraestructura vial:

Gráfico N.º 01 Crecimiento económico y la infraestructura vial



³ Banco Mundial Práctica Global para Transporte y TIC Región América Latina y El Caribe, Mejorando la confiabilidad de la red vial del Perú, 2016, visto en https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Improving_the_Reliability_Peru_Road_Network_castellano.pdf

Fuente: CIES Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico

- 2.27. En los últimos 5 años (2013-2018) se han construido y/o pavimentado 7 877 kilómetros de la vía nacional (carretera), haciendo un total de 27 769.00 Km de red nacional pavimentada. Esto representa un buen avance para el desarrollo del país, sin embargo, estas acciones deben estar acompañadas de una norma que permita continuar con la implementación. Esto con el objetivo de homogeneizar el diseño de las vías según criterios prestablecidos por el MTC, y que en las nuevas zonas que se desarrollen se cuente con un esquema vial claramente jerarquizado y eficiente para su función.
- 2.28. En esa línea es necesario establecer que el MTC es el encargado de efectuar y aprobar los Clasificadores de Carreteras, Mapas Viales y el RENAC.
- 2.29. Adicionalmente, cabe señalar que uno de los objetivos del RJV también es establecer los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido, dado que los criterios establecidos en el reglamento vigente también se encuentran desfasados haciendo que exista un descontrol en las restricciones que emiten los Gobiernos regionales y Locales.
- 2.30. En ese sentido, el MTC como órgano rector debe dictar las pautas para que las restricciones viales que se emiten en los tres niveles de gobierno cumplan con los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido y se pueda hacer un debido seguimiento y evaluación de las medidas para que no tengan impacto sobre las condiciones operacionales de las restricciones que se propongan sobre la vía y su área de influencia o vías complementarias o alternas.
- 2.31. Finalmente, mediante la intervención de la red vial conseguimos un desarrollo progresivo de las regiones con inclusión social, acceso a los servicios básicos de educación; así, como mejora de la calidad de vida de la población. Por ello, es necesario que el Sistema Nacional de Carreteras se encuentre jerarquizado conforme a los criterios establecidos en la presente propuesta que permitirán ordenar, sistematizar y dar valor a las carreteras beneficiando a toda la población peruana, ya que contará con mayor acceso a los lugares más alejados, cumpliéndose con los objetivos del gobierno y con las políticas propuestas para el desarrollo social y económico del país, y al incremento de la calidad de vida de la población.
- 2.32. Respecto a las restricciones del tránsito vehicular que se vienen aplicando por parte de las autoridades del Gobierno Local, dirigidas al aislamiento de las externalidades negativas que afecten las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, se ha evidenciado los siguientes problemas:
- La falta de evaluación de los impactos de las medidas sobre las vías periféricas, en la medida en que se espera gran desviación de tránsito por dichas vías a corto.
 - La falta de definición de las responsabilidades de la ejecución y la fiscalización de la medida, en coordinación con el órgano competente del control del tránsito.

- La falta de realización de un protocolo de intervención a los infractores, por ejemplo, la situación de los que se encuentran transitando en las vías restringidas al iniciarse la ventana de aplicación.
- La falta de evaluación del impacto a largo plazo de la medida sobre las externalidades de contaminación y ampliación del parque vehicular

III. EXPOSICIÓN Y ANÁLISIS DE LA PROPUESTA NORMATIVA

3.1 La propuesta normativa se encuentra conformada por el desarrollo del Reglamento de Jerarquización Vial, que consta de treinta (30) artículos, siete (7) disposiciones complementarias finales, una (1) disposición complementaria transitoria y un (1) anexo, el mismo que, forma parte integrante del proyecto de Decreto Supremo, los cuales son detallados en los siguientes párrafos:

- **Del contenido de la propuesta normativa**

3.2 El objeto del Reglamento ha sido desarrollado de conformidad con lo dispuesto en el inciso f) del artículo 23, de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, conforme a los siguiente tiene por objeto regular el proceso de jerarquización de las carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras, estableciendo los criterios para la jerarquización de vías destinados a orientar las decisiones de inversión y operación de las mismas, así como establecer los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido.

- a. **Sobre las definiciones en el Reglamento**

3.3 Al respecto, es necesario señalar que cuando se emitió el RJV este contaba con sus definiciones. Sin embargo, en el año 2009 se emitió el Decreto Supremo N° 006-2009-MTC que modifica el artículo 2 del citado reglamento en los siguientes términos:

“Las definiciones de los términos utilizados en el presente Reglamento, se encuentran señaladas en el Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial, aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones mediante Resolución Ministerial N° 660-2008-MTC/02.”

3.4 Así, la única modificación que se realizó al RJV constó en la eliminación de las definiciones, indicando que estas se encontraban en el citado glosario, el cual es una compilación que recoge y ordena las definiciones establecidas en los Reglamentos y Manuales de Infraestructura Vial, con la finalidad de facilitar el uso a los operadores de la materia.

3.5 Al respecto, debemos indicar que, de acuerdo a lo señalado en la Guía de Técnica Legislativa para la elaboración de Proyectos Normativos de las Entidades del Poder Ejecutivo, aprobada por Resolución Directoral N° 002-2019-JUS/DGDNCR, un glosario es como un texto único ordenado que recoge y ordena las definiciones que están contenidas en la norma. **Motivo por el cual, es necesario que las definiciones se encuentren contempladas en el RJV.**

3.6 Para tal efecto, se han establecido 31 definiciones en el artículo 4 del proyecto de RJV. Asimismo, se ha dispuesto en una disposición complementaria final la

actualización posterior del referido Glosario en un plazo no mayor de sesenta (60) días calendario computados desde el día siguiente de la publicación de los Reglamentos y Manuales de Infraestructura Vial que dispongan modificaciones, incorporaciones o derogaciones en las definiciones.

b. Sobre las autoridades competentes

- 3.7 Lo establecido en el artículo 6 busca guardar coherencia con lo establecido en la Resolución Ministerial Nº 658-2021-MTC/01, que aprueba el Texto Integrado Actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del MTC, reestructurando con ello la organización de la Institución. Razón por la cual, la función normativa de la anterior Dirección General de Caminos y Ferrocarriles ha recaído en la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial, que es la unidad orgánica de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, encargada de la formulación de políticas y normas en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de seguridad e infraestructura vial, mientras que la función sobre la jerarquización de las vías forma parte de las funciones de la Dirección General de Programas y Proyectos.
- 3.8 Respecto a la actualización de la denominación de las unidades orgánicas competentes, debemos precisar que en atención a que la estructura orgánica del MTC puede ser objeto de modificaciones, es que se ha considerado conveniente señalar “(...) **o la que haga sus veces**” en el proyecto normativo refiriéndose a la unidad orgánica por la que podría ser reemplazada.

c. Jerarquización vial de Carreteras, el SINAC y los Criterios de Jerarquización

- 3.9 La Jerarquización Vial es el proceso de selección, clasificación, integración de las carreteras propuestas por las autoridades competentes, para ser incluidas en el SINAC, así como de reclasificación y actualización de las jerarquías de aquellas que lo conforman, sobre la base de su funcionalidad e importancia para integrarse y conformar una de las redes viales de alcance nacional, regional o local, conforme lo señalado en el artículo 9 del presente Reglamento; asimismo, la jerarquización vial orienta las decisiones de inversión y operación de las carreteras.
- 3.10 Asimismo, el 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 9 del Reglamento.

De acuerdo al siguiente detalle:

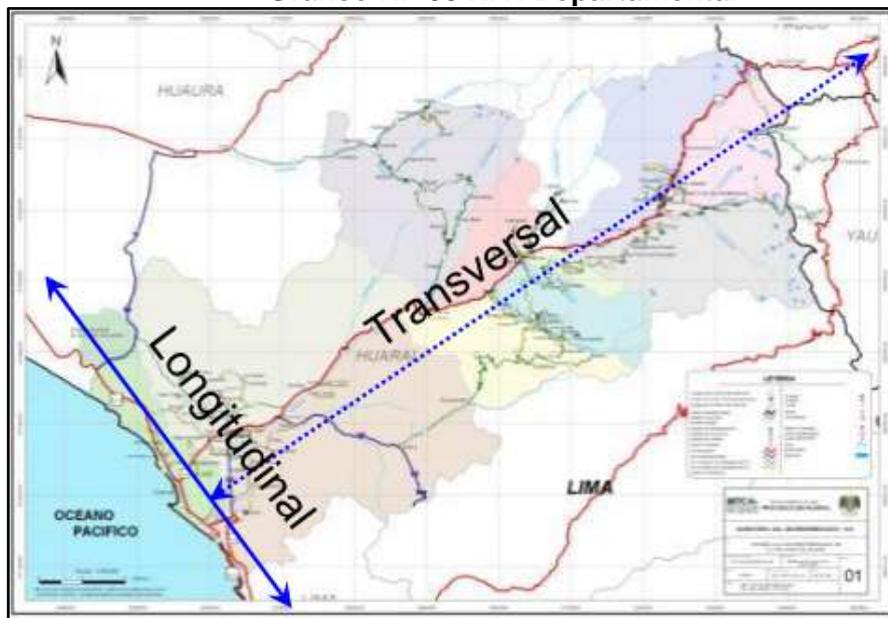
- a) **Red Vial Nacional.** - Corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los ejes longitudinales y transversales de ámbito nacional que constituyen la base del SINAC. Sirve como elemento de conexión las capitales de departamento.

Gráfico N.º 02 Sistema de Vías del Perú



- b) **Red Vial Departamental o Regional.** - Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito de un gobierno regional. Interconecta la capital del departamento con las capitales de sus provincias o éstas entre sí.

Gráfico N.º 03 R.V. Departamental



- 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, éstos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional

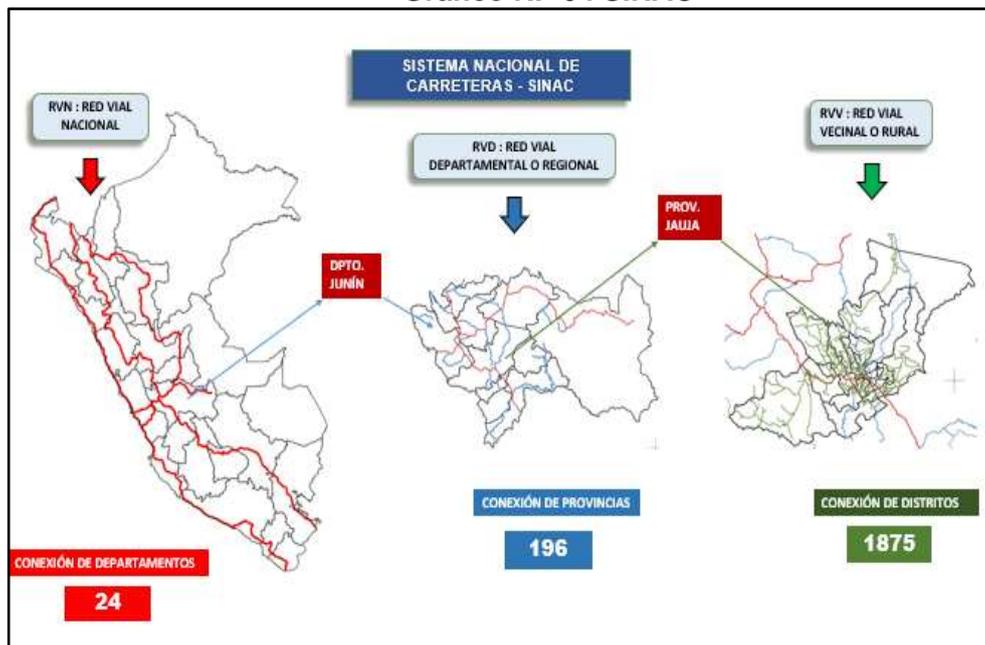
Tabla N.º 05 R.V. Vecinal Lima

ID	N.º de rutas	Provincia
125	7	Barranca

126	12	Oyón
127	20	Huaral
128	11	Canta
129	26	Huaura
130	23	Lima
131	33	Huarocharí
132	29	Cañete
133	11	Yauyos
Total	172	

3.11 La clasificación antes mencionada es usada por el Estado para determinar la competencia territorial de las vías. Así, podemos encontrar en los mapas viales de las redes antes mencionadas las rutas que conectan las carreteras de los tres niveles que facilitan el despegue económico rural peruano, motivo por el cual es vital que las redes viales se encuentren clasificadas para asegurar el máximo valor social del uso de la misma, beneficiando a los/las ciudadanos/as de las áreas rurales y alejadas del país.

Gráfico N.º 04 SINAC



3.12 Respecto a los criterios de jerarquización del SINAC se han establecido los siguientes por cada Red Vial:

3.13 La Red Vial Nacional es una parte importante del sistema de transporte integral, y está constituida por las carreteras principales de importancia política y económica nacional facilitando el acceso al servicio básico de transporte eficiente y rápido. Son parte de la Red Vial Nacional, las carreteras que cumplan con alguno de los siguientes criterios:

- a) Interconectar al país longitudinalmente o transversalmente, permitiendo el enlace con los países vecinos.
- b) Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Nacional.
- c) Interconectar las capitales de departamento.
- d) Soportar regularmente el tránsito de larga distancia nacional y/o internacional de personas y/o mercancías, facilitando el intercambio comercial interno o del comercio exterior.
- e) Articular los puertos, aeropuertos y ferrocarriles de nivel nacional e internacional.
- f) Interconectar los principales centros de producción con los principales centros de consumo.
- g) Cumplir con las características operativas de Corredores Logísticos y/o interconectar las Plataformas Logísticas nacional e internacional.

3.14 Son parte de la Red Vial Departamental o Regional, las carreteras que cumplan con alguno de los siguientes criterios:

- a) Interconectar la capital del departamento con las capitales de sus provincias o éstas entre sí.
- b) Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Departamental o Regional.
- c) Facilitar principalmente, el transporte de personas y el intercambio comercial a nivel departamental o regional, y que tengan influencia en el movimiento económico.
- d) Soportar el tránsito de larga distancia en su ámbito geográfico de competencia para interconectar capitales de distritos pertenecientes a más de una provincia o permitir la conformación de circuitos con otras carreteras departamentales o nacionales.
- e) Articular los puertos, aeropuertos y ferrocarriles de nivel regional.

3.15 Son parte de la Red Vial Vecinal o Rural, las carreteras que cumplan con alguno de los siguientes criterios:

- a) Interconectar la capital de la provincia con sus distritos o éstos entre sí.
- b) Facilitar principalmente, el transporte de personas y el intercambio comercial a nivel provincial, así como los Centros Poblados que tengan influencia en el movimiento socio económico.
- c) Soportar el tránsito de larga distancia en su ámbito geográfico de competencia para interconectar los principales circuitos turísticos y/o zonas de producción, mediante la conformación de ejes provinciales.
- d) Interconectar dos o más carreteras de la red vial vecinal o rural.

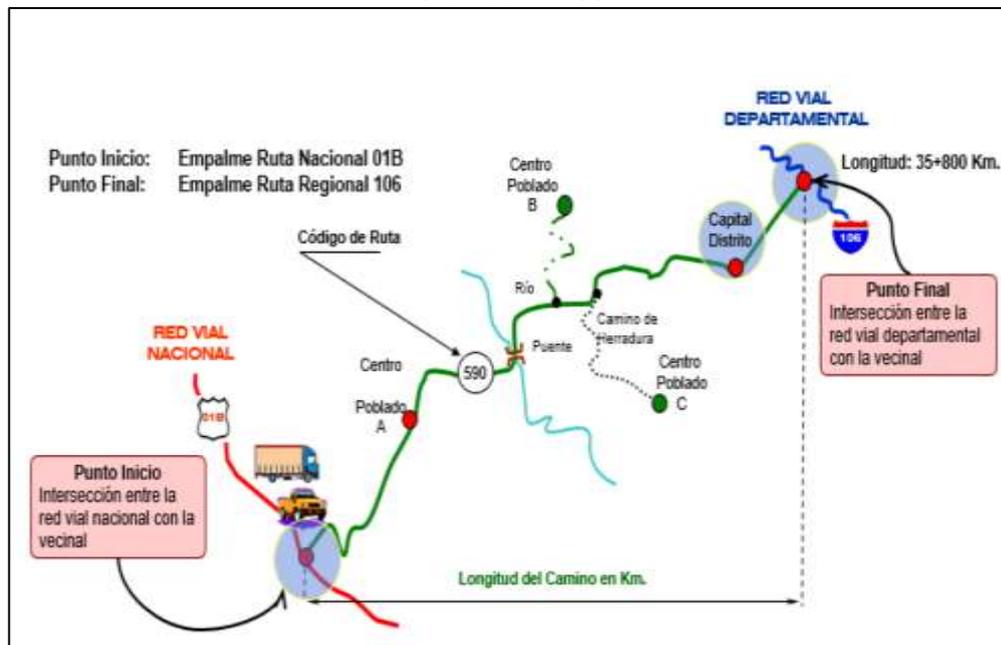
3.16 Los criterios están asociados al uso que se le da a la vía para interconectar y facilitar principalmente, el transporte de personas y el intercambio comercial, y que tengan influencia en el movimiento económico

3.17 En ese sentido, la existencia de infraestructura vial en una economía genera una serie de beneficios para el desarrollo de las actividades privadas, dado que se constituye en un conjunto de activos públicos que generalmente afectan las decisiones de producción y de consumo de las empresas y de los hogares sin que medien para ello mecanismos de mercado. Así, por ejemplo, los negocios privados

requieren una red de carreteras y caminos en buen estado para desarrollarse satisfactoriamente lo que evita la duplicación y el desperdicio de recursos escasos.

- 3.18 Dentro de la gestión de las vías, la jerarquización juega un papel importante, sobre todo desde el punto de vista del planeamiento, ya que las autoridades competentes pueden ejercer acciones directas sobre las vías de su competencia.
- 3.19 Para la jerarquización de una carretera las autoridades competentes señaladas el numeral 6.4 del artículo 6 del Reglamento, presentan al Titular del MTC la solicitud de jerarquización vial, adjuntando un “Informe Técnico” conforme al Anexo del Reglamento, en el cual se identifica la propuesta de carretera a ser jerarquizada y la documentación señalada en el numeral 11.3 del Reglamento. Asimismo, la infraestructura propuesta no debe tener intervenciones relacionadas a la gestión vial.

Gráfico N.º 05



d. Actualizaciones o retiro de carreteras jerarquizadas

- 3.20 En la actualización del RJV se ha considerado incorporar las actualizaciones o retiros que actualmente vienen solicitando los gobiernos locales y regionales con la finalidad de dotar de lineamientos claros para su aplicación, siendo los siguientes:

- De la actualización de eje geométrico

La actualización de eje geométrico de una carretera que está en el SINAC, es el cambio del trazo que se efectúa, sin modificar los puntos de trayectoria de la ruta asignada.

- **De la actualización de la trayectoria**

La actualización de la trayectoria de una carretera que está en el SINAC, es el cambio de los puntos de trayectoria de la ruta asignada.

- **Del retiro de una Carretera del Sistema Nacional de Carreteras**

El retiro de una carretera del SINAC es la no consideración en el Clasificador de Rutas vigente.

e. Identificación, Código De Ruta, Simbología de las Carreteras

3.21 La identificación de las vías del SINAC es establecida y asignada por el MTC de manera exclusiva y excluyente. Las vías se identifican con un Código de Ruta conformado letras y números, el cual representa su jerarquía y ubicación geográfica. Para la identificación gráfica de la jerarquía de las vías, también se utiliza un símbolo en cada clasificación.

Gráfico N.º 06 Ejemplos de identificación

Carreteras de la Red Vial Nacional	Carreteras de la Red Vial Departamental o Regional	Carreteras de la Red Vial Vecinal o Rural
 PE-01	 AN-107	 AN-542

Asimismo, las carreteras deben identificarse con las siguientes señales, conforme a lo establecido en el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito para Calles y Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 016-2016-MTC/14 y demás normas complementarias que emita el MTC.

Red Vial	Descripción	Simbolo
a) Red Vial Nacional:	“escudo” Con el código de ruta del del N° 01 al 99	

b) Red Vial Departamental o regional:	“emblema” Con el código de ruta del N° 100 al 499	
c) Red Vial Vecinal o Rural:	“circulo” Con el código de ruta A partir del 500	

a) De los mapas viales y su simbología

3.22 Los Mapas Viales son mapas temáticos donde se muestran las representaciones gráficas georreferenciadas del eje de las carreteras en el sistema WGS84, los mismos que pueden ser de carácter nacional, departamental o provincial. La Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes o la unidad orgánica que haga sus veces, es responsable de elaborar los Mapas Viales, en coordinación con los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, así como de aprobarlos mediante Resolución Ministerial, a los 30 días calendario de aprobada la actualización del Clasificador de Rutas y cuando se determine su actualización.

3.23 La simbología de los mapas viales se realiza de acuerdo con la siguiente tabla:

SIGLA	RED VIAL	TIPO	SIMBOLO
RVN	NACIONAL	ESCUDO	
RVD	DEPARTAMENTAL O REGIONAL	EMBLEMA	
RVV	VECINAL O RURAL	CIRCULO	

3.24 Para efectos de la identificación de los ejes geométrico de las carreteras de las Red Vial Nacional, Departamental o Regional y Vecinal o Rural, se realiza de acuerdo con la siguiente tabla:

RED VIAL	COLOR	SÍMBOLO
RED VIAL NACIONAL	ROJO	
RED VIAL DEPARTAMENTAL O REGIONAL	AZUL	
RED VIAL VECINAL O RURAL	VERDE	

f. De la declaración de áreas o vías de acceso restringido

3.25 Las áreas o vías de acceso restringido son aquellas en las que se requiere aislar las externalidades negativas que afecten las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre, tales como la geodinámica interna y externa de la vía, las mismas que puedan influir directa o indirectamente contra la seguridad vial de los usuarios, el prisma vial, el medio ambiente, zonas protegidas y aspectos operativos de la vía.

- 3.26 Así, las restricciones vehiculares son medidas de gestión de la demanda de transporte usada para establecer prohibiciones a la circulación de diversas clases de vehículos, en cierto tiempo o en cierto lugar.
- 3.27 En razón de lo expuesto, respecto a la problemática que se viene presentando en la aplicación de las medidas de restricciones por parte de los Gobiernos Locales, y a fin de que dichas medidas se efectúen en base a una evaluación integral de la medida a adoptar por parte de la autoridad competente, resulta necesario aprobar los lineamientos para la ejecución de medidas de restricción de la circulación en determinadas vías, con la finalidad de que las medidas a aplicar sean idóneas, razonables y efectivas para atender la problemática identificada, dentro de los cuales las medidas puedan ser planteadas e implementadas.
- 3.28 En ese sentido, artículo 19 del proyecto normativo tiene como objeto sustentar los lineamientos para la ejecución de medidas de restricción en determinadas vías, los cuales serán de aplicación obligatoria por las autoridades competentes, como los siguientes:

g. Dispositivo normativo de declaración de restricción

- 3.29 Se establece que el dispositivo normativo de declaración de la restricción, señala en su parte considerativa las principales motivaciones de la adopción de la medida de restricción, asimismo el cuerpo normativo contiene medidas de seguimiento y de evaluación de la medida conforme a lo establecido en artículo 27 del presente Reglamento.
- 3.30 Se ha tenido en cuenta que todo acto administrativo debe estar redactado de manera clara y entendible para los involucrados, ello en concordancia al artículo 6 del Texto Unico del Ordenado de la Ley N 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N 004-2019-JUS⁴.

h. Obligación de difundir las medidas de restricción

- 3.31 El objetivo de esta exigencia se sustenta en que la decisión de la autoridad competente incidirá principalmente en la percepción de los conductores y en el cambio de sus decisiones de viaje toda vez que los puede afectar de manera directa e indirectamente a la ciudadanía en general.
- 3.32 Las ventajas de la publicación es que permite a la autoridad competente identificar a los posibles afectados con la medida a aplicar, pudiendo advertir riesgos de consecuencias no estimadas al momento de la evaluación de la medida, a identificar otras opciones o métodos de implementación y legitima la medida a implementar toda vez que incluye al público en el proceso.
- 3.33 Respecto al Principio de Publicidad, el Tribunal Constitucional en la Sentencia recaída en el Expediente N° 02814-2008-PHD/TC, establece lo siguiente:

⁴ **Artículo 6.- Motivación del acto administrativo**

6.1 La motivación debe ser expresa, mediante una relación concreta y directa de los hechos probados relevantes del caso específico, y la exposición de las razones jurídicas y normativas que con referencia directa a los anteriores justifican el acto adoptado.

6.2 Puede motivarse mediante la declaración de conformidad con los fundamentos y conclusiones de anteriores dictámenes, decisiones o informes obrantes en el expediente, a condición de que se les identifique de modo certero, y que por esta situación constituyan parte integrante del respectivo acto. Los informes, dictámenes o similares que sirvan de fundamento a la decisión, deben ser notificados al administrado conjuntamente con el acto administrativo.

“El principio de publicidad es propio de la cultura de la transparencia, cuyo extremo opuesto es la “cultura del secreto”, costumbre muy arraigada en la realidad de la Administración Pública de nuestro país. Esta llamada “cultura del secreto” supone (erróneamente) que la documentación sobre el funcionamiento de las instituciones públicas le pertenece al servidor público y que se debe evitar que tal información pueda ser develada y expuesta ante la opinión pública. Esta conducta antitética con la democracia constitucional se encuentra no obstante arraigada en numerosos empleados públicos, por lo que la lucha por desterrar tales prácticas se enmarca en un proceso que exige un cambio de paradigmas, lo que resulta imposible tan solo con la emisión de una norma tan importante como lo es Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública (Ley N.º 27806). Se requiere también que tal paradigma se materialice y que el acceso a la información pública se concrete, esto es, hacer este derecho una práctica común y efectiva en el quehacer de la ciudadanía y la opinión pública. Con ello se asegura un control mayor de la ciudadanía sobre la administración pública. (Fundamento 9)”

- 3.34 Como se puede observar, que el Tribunal Constitucional considera que el principio de publicidad se desprende del principio de transparencia, toda vez que este se encargaría de impulsar y orientar las distintas actividades del Estado; así, en la Sentencia recaída en el Expediente N° 00566-2010-PHD/TC indica lo siguiente:

“(…) el principio de transparencia no agota aquí sus contenidos, en la medida en que impone también una serie de obligaciones para los entes públicos no solo con relación a la información, sino en la práctica de la gestión pública en general.”

- 3.35 Entendiéndose, que el principio de publicidad incluye la toma de decisiones por parte de la autoridad, es por ello que la propuesta normativa establece la obligación de difusión de las medidas de restricción de circulación a fin de que esta sea conocida por los actores que pudieran verse afectados por la aplicación de la misma.

i. **Coordinación con la autoridad encargada de la aplicación de la medida de restricción de circulación**

- 3.36 La vulneración de la declaratoria de áreas restringidas constituye una infracción de tránsito, por lo que se requiere coordinar con la Policía Nacional del Perú, ya sea con la División de Tránsito o la División de Control de Carreteras, de acuerdo al área en la que se ejecute la medida de restricción (zona urbana o carretera), con la SUTRAN en el caso sea a nivel Nacional y con los fiscalizadores de los gobiernos locales de ser el caso una vía de jerarquía local.
- 3.37 Ello, con el fin de asegurar la implementación de la medida de manera efectiva y con el objetivo de lograr un esquema sancionador efectivo es necesario coordinar con las autoridades encargadas de la aplicación de la medida.

3.38 Los procedimientos acordados entre las autoridades deben constituirse en un protocolo de fiscalización, teniendo en consideración que la intervención resultante es de naturaleza específica

j. De los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido

3.39 Para la declaración de áreas o vías de acceso restringido, la autoridad competente, dentro del ámbito de su jurisdicción, tiene en cuenta los siguientes criterios:

- 1) Congestión de vías identificada mediante parámetros técnicos sobre el nivel de servicio previsto en las normas viales del sistema de transporte. Asimismo, la restricción debe considerar el impacto vial o impacto de flujo de tránsito a las vías alternas, lo cual conlleva al análisis y desarrollo de medidas de mitigación.
- 2) Contaminación ambiental en niveles no permisibles, de acuerdo los índices de contaminación vigentes.
- 3) Ejecución de obras en vías y áreas colapsadas, donde debe fijarse el periodo de intervención señalando la fecha de inicio y la fecha de culminación de la restricción.
- 4) Peso de carga bruta, de acuerdo con los resultados de las labores de fiscalización y que representen un peligro para otros medios de transporte o usuarios de la vía o estabilidad de la vía.
- 5) Tipo de vehículo, por no encontrarse la vía apta para las dimensiones o no cuente con la capacidad suficiente.
- 6) Establecer carriles exclusivos o preferenciales para el transporte público con alta carga de personas usuarias.
- 7) Defensa nacional y/o seguridad, debidamente sustentadas, mientras dure el evento que origina la restricción.
- 8) Restricciones por características técnicas de la vía, de seguridad vial y de estacionamiento., para tal efecto se debe precisar si la restricción es temporal o definitiva.
- 9) Eventos patrióticos, deportivos y comunales o sociales, debiendo considerar si la ruta cuenta o no con otras rutas alternas.
- 10) Por tratarse de áreas de protección ecológica o reservas nacionales, zonas arqueológicas, parques de protección agrícola y turística.
- 11) Peligro de desastre natural, por geodinámica interna y externa declarado por la correspondiente instancia competente.

3.40 Los criterios antes establecidos van a permitir que se realicen restricciones con el debido sustento y análisis de cada situación sin afectar el tránsito o causar congestión a vías aledañas.

k. Contenido del informe técnico Legal

3.41 Al respecto, se establece que la autoridad competente debe considerar algunos aspectos para el sustento del informe técnico-legal.

3.42 Así el análisis de los flujos vehiculares en la zona de influencia de la restricción, identificando la clase de vehículos y los horarios durante los cuales se presenta la problemática.

- 3.43 Otro de los puntos a considerar en el informe es el modelamiento de los flujos de transporte locales, para el caso de restricción en zonas urbanas, a efectos de evaluar el posible impacto de las restricciones que se propongan y de no contarse con información disponible, es necesario realizar un levantamiento de información, en la forma de conteos vehiculares u otros modos de adquisición de información de tránsito.
- 3.44 Se debe tener en cuenta, además, que la medida de restricción propuesta tiene beneficios y costos no directamente cuantificables con la información disponible, debiéndose realizar una evaluación posterior de la ejecución de la medida. Sin embargo, los beneficios y costos se pueden apreciar de manera cualitativa, señalando los objetivos que tiene la medida propuesta, por lo cual, es necesario que el informe contenga un análisis costo beneficio de la medida de restricción, valorizando los ahorros en tiempos para el flujo vehicular beneficiado por la medida, en contraposición con el flujo vehicular restringido, debiendo considerar también los impactos sobre las operaciones de transporte interrumpidas, de ser el caso.
- 3.45 Adicionalmente, en el caso de que la medida de restricción esta direccionada y/o afecte a los vehículos que presten el servicio de transporte de personas y/o mercancías, debe realizarse un análisis respecto al impacto en la productividad y competitividad.

I. Seguimiento y evaluación de la medida de restricción de circulación

- 3.46 La restricción propuesta estará sujeta a evaluación permanente durante su periodo de vigencia a fin de disponer las modificaciones que sean necesarias, ampliaciones o medidas complementarias correspondientes. Como parte del seguimiento y la evaluación de la restricción, será necesario que la autoridad competente solicite la información necesaria por parte de las autoridades nacionales y locales correspondientes, así como de la empresa concesionaria administradora de la vía, de ser el caso.
- 3.47 En ese sentido, mediante el seguimiento y evaluación puede medirse el éxito de la medida adoptada y permitirá establecer correcciones y ajustes a la medida de restricción de tránsito y adicionalmente contar con información para el desarrollo de futuras propuestas respecto a las medidas de restricción de circulación.

m. Plan Piloto de la medida de restricción de circulación

- 3.48 Esta acción permitirá evaluar la aplicación de la medida y detectar los problemas que podrían surgir, así como una estimación del volumen de vehículos afectados por la medida y realizar ajustes sobre la medida, de ser el caso.

n. Señalización de las medidas de restricción

- 3.49 Se establece que, en caso la restricción sea de carácter permanente o temporal, es imprescindible señalar la prohibición, de acuerdo a lo contemplado en el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 016-2016-MTC/14 y demás normas complementarias que emita el MTC.
- 3.50 Respecto a este punto, se cuenta con el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado mediante Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, el

cual tiene por objeto, entre otros, definir las pautas para las especificaciones y características de fabricación de los elementos de señalización.

- 3.51 El referido Reglamento prevé en su artículo 18, que los manuales son documentos de carácter normativo y de cumplimiento obligatorio, que sirven como instrumentos técnicos de diferentes fases de gestión de la infraestructura vial y en el literal a) del numeral 20.3 del artículo 20 se encuentra el Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, el cual, según el numeral 29.1 del artículo 29 establece los criterios que determina la uniformidad en el diseño; así como, la utilización de los dispositivos de control del tránsito (señales verticales y horizontales o marcas en pavimento, semáforos y dispositivos auxiliares). Contiene los diseños gráficos de las señales reglamentarias, preventivas y de información; igualmente, incorpora señales reguladoras y preventivas en zonas de trabajo e incluye señales turísticas, entre otros
- 3.52 El Manual constituye el documento técnico oficial, destinado a establecer la necesaria e imprescindible uniformidad en el diseño y utilización de los dispositivos de control del tránsito (señales verticales y horizontales o marcas en pavimento, semáforos y dispositivos auxiliares). Contiene los diseños gráficos de las señales reglamentarias, preventivas y de información; igualmente, incorpora señales reguladoras y preventivas en zonas de trabajo e incluye señales turísticas, con el cual, se logrará uniformizar los dispositivos de control del tránsito, y se contribuirá a mejorar la seguridad en las vías urbanas y carreteras del país.

o. Restricciones en las Vías Nacionales

- 3.53 Al respecto, cuando la medida de restricción a aplicar por parte de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales no puede afectar vías de jerarquía nacional, éstas deben ser realizadas solo por el MTC por ser la autoridad competente; ello, con el objetivo de evitar impactos negativos sobre los flujos logísticos que circulan por las vías nacionales, y, por ende, sobre las actividades económicas del país.

IV. NORMATIVA COMPARADA

- 4.1 En relación a la legislación comparada, resulta oportuno señalar cómo se regula la Jerarquización de la infraestructura vial en otros países, para lo cual describiremos algunos alcances en los siguientes cuadros:

Tabla Nº 14: Tipos de Jerarquización en Latinoamérica

Característica	CHILE	ECUADOR	ARGENTINA
Concepto de RED VIAL	Son caminos públicos las vías de comunicación terrestres destinadas al libre tránsito, situadas fuera de los límites urbanos de una población y cuyas fajas son bienes nacionales de uso público. Se considerarán también caminos públicos, para los efectos de esta ley, las calles o avenidas que unan caminos públicos, declaradas como tales por decreto supremo.	Se define como red vial estatal al conjunto de caminos de propiedad pública sujetos a la normatividad y marco institucional vigente.	La Red Vial de Argentina se encuentra integrada por toda superficie terrestre, pública o privada, por donde circulan peatones y vehículos, la cual está señalizada bajo la jurisdicción de las autoridades nacionales, provinciales o municipales responsables de la aplicación de las leyes de tránsito argentino.

Característica	CHILE	ECUADOR	ARGENTINA
Clasificación	<p>CLASE A: CAMINOS NACIONALES Son caminos nacionales el Camino Longitudinal (Ruta 5) y Los que unen el longitudinal con las Capitales regionales, con Puertos y/o Aduanas marítimas mayores y con Aeropuertos Internacionales.</p>	<p>Está integrado por las redes primaria y secundaria, que se la ha denominado red nacional; más las redes terciaria y vecinal, denominada provincial. El conjunto de vías primarias y secundarias son los caminos principales que registran el mayor tráfico vehicular, intercomunican a las capitales de provincia, cabeceras de cantón, los puertos de frontera internacional con o sin aduana y los grandes y medianos centros de actividad económica. La red provincial está compuesta de caminos terciarios, que conectan cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la red nacional y caminos vecinales, de un reducido tráfico.</p>	<p>Red de carreteras troncales. con una longitud de 38 000 km, son aquellas carreteras que tienen jurisdicción nacional. Constituyen parte de esta red las rutas nacionales, las autopistas y autovías concesionadas.</p>
	<p>CLASE B: CAMINOS REGIONALES PRINCIPALES Son caminos Regionales Principales aquellos no clasificados como Nacionales, que unen un Camino Nacional con una Capital Provincial o con tres Capitales Comunes o con la Frontera pasando por una Capital Comunal.</p>		
	<p>CLASE C: CAMINOS REGIONALES SECUNDARIOS Son caminos Regionales Secundarios aquellos no clasificados como Nacionales ni Regionales Principales, que son el acceso principal a las Capitales Comunes y</p>	<p>Caminos Primarios Caminos Secundarios Caminos Terciarios Caminos Vecinales Caminos Locales</p>	<p>Red de carreteras terciarias. totalizan aproximadamente unos 400 000 km, está formada por el conjunto de las carreteras de titularidad municipal o comunal. Red de autopistas y autovías</p>
	<p>CLASE D: CAMINOS COMUNALES PRIMARIOS CLASE E: CAMINOS COMUNALES SECUNDARIOS Son caminos Comunes todos los caminos no clasificados como Nacionales o Regionales. Su división en Comunes Primarios o Secundarios corresponde a un trabajo ejecutado por la dirección de Vialidad con las Municipalidades en la década de los 80.</p>		

Tabla Nº 15: Tipos de Jerarquización en Norteamérica

Característica	CARRETERAS DE ESTADOS UNIDOS	CARRETERAS DE MÉXICO	RED VIAL DE ESPAÑA RED ESTATAL
Clasificación	<p>Se agrupan en, al menos, cuatro categorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Red de Autopistas Interestatales (Interstate Highways) • Red de Carreteras Federales (U.S. Highways) • Carreteras Estatales (State Highways) • Carreteras Locales o de Condado (County Highways) 	<p>Carreteras Federales Autopistas Federales Carreteras Estatales Caminos Rurales Brechas Mejoradas Según superficie Pavimentada de cuatro carriles o más Pavimentada de dos carriles Revestida Baches mejorados Brechas mejoradas</p>	<p>(carreteras del Estado) Red Autonómica (carreteras de la comunidad autónoma) Red Provincial (carreteras de la Diputación Provincial) Red Comarcal Red Local Red Municipal (carreteras del Ayuntamiento) Red local, carreteras</p>

V. **ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO**

- 5.1 La infraestructura vial es un tipo de infraestructura de transporte que está compuesta por una serie de instalaciones y de activos físicos que sirven para la organización y para la oferta de los servicios de transporte de carga y/o de pasajeros por vía terrestre.
- 5.2 Así, la existencia de infraestructura vial en una economía genera una serie de efectos positivos (externalidades positivas) para el desarrollo de las actividades privadas, puesto que esta se constituye en un conjunto de activos públicos que influyen en las decisiones de producción y de consumo de las empresas y de los hogares.
- 5.3 En ese sentido, la infraestructura vial influye de manera positiva sobre la actividad económica del Perú, lo que la constituye en un elemento importante para estimular el crecimiento económico.
- 5.4 Por ello, resulta pertinente el establecimiento de criterios para la jerarquización de las vías, lo que permite orientar las decisiones de inversión y operación, definiendo roles de los distintos actores involucrados; así como el establecimiento de los criterios para la restricción del acceso a vías o áreas.

A) **ACTORES INVOLUCRADOS**

- 5.5 A fin de realizar el análisis costo beneficio de la propuesta normativa se ha identificado a los principales actores involucrados, quienes se agrupan en categorías. Si bien los costos y beneficios no son idénticos dentro de cada categoría, es posible realizar una aproximación analítica, conforme se detalla a continuación:
- 5.6 Los actores involucrados para la aplicación del Reglamento son las autoridades competentes, el MTC, los 25 gobiernos regionales y los 1870 gobiernos locales; no obstante, este Reglamento tiene un impacto para el desarrollo de futuras carreteras, así como para los usuarios de las mismas los cuales van a ser considerados en este análisis.
 - **Usuarios de las carreteras**
 - Conductores de vehículos de transporte de mercancías que realizan trayectos o circulan por carreteras.
 - Conductores de vehículos de transporte de pasajeros que realizan trayectos o circulan por carretera.
 - Conductores de autos particulares y acompañantes que realizan trayectos o circulan por carretera.
 - Pasajeros usuarios de los servicios de transporte terrestre nacional e internacional, regional y provincial.
 - Transeúntes y población en general adyacente a las carreteras.
 - **Entidades encargadas de las Redes viales**
 - Ministerio de Transportes y Comunicaciones
 - Gobiernos Regionales y Locales.

B) BENEFICIOS Y COSTOS

5.7 A partir de las categorías de actores anteriormente señalados, se identifica, de manera general, los principales costos o beneficios del cambio normativo:

Usuarios de las carreteras	
Actor Relevante	Beneficios (+) o costos (-)
Usuarios de las carreteras	<p>+Permite a los usuarios nacionales e internacionales conocer el patrimonio vial sus itinerarios y los proyectos viales del Perú.</p> <p>+Permite a los usuarios establecer de manera ordenada el itinerario a seguir.</p> <p>-Limitaciones a la circulación y al tránsito producto de las restricciones realizadas.</p>
Entidades encargadas de las Redes viales	<p>+Al jerarquizar y clasificar las carreteras permite un ordenamiento y dominio territorial por parte del Estado.</p> <p>+No genera gastos adicionales al Estado, toda vez que el MTC cuenta en su organización estructural una dependencia dedicada a realizar y actualizar los clasificadores de carreteras, mapas viales y RENAC</p> <p>+Integrar las carreteras en sistemas completos que atienden las necesidades de transporte por carreteras.</p> <p>+Permite la planificación integrada y sistemática y el desarrollo ordenado de los programas viales según las necesidades actuales y futuras.</p> <p>+Agrupar las carreteras y de manera que se puedan clasificar para responder a necesidades específicas.</p> <p>+Se logra mayor eficiencia administrativa.</p> <p>-Aprendizaje de las autoridades del nuevo Reglamento.</p> <p>-Demora en la implementación de las nuevas reglas.</p> <p>- Eventuales costos adicionales asociados a estudios y/o adecuación de nuevas disposiciones</p>

- 5.8 Los principales beneficios de la modificación propuesta corresponden a la mejora de la gestión de las carreteras, así como de normas claras para la jerarquizaciones y restricciones que se realicen, lo que se expresará en el beneficio de los usuarios/as de la carretera, la prevención de accidentes, tiempos de desplazamiento razonablemente previstos, y reducción de la contaminación ambiental.
- 5.9 Además, se ofrecen lineamientos claros y aplicables a los responsables de la jerarquización de las redes viales y a las autoridades competentes. Finalmente, se puede contar con información estandarizada para la gestión de las restricciones viales, así como para su desarrollo y seguimiento.
- 5.10 Los principales costos de la modificación propuesta están asociados a la adecuación de las exigencias en la normativa.
- 5.11 Para los usuarios de las vías, el balance es claramente positivo, pues en todo caso, la puesta en valor de las redes viales beneficia el desarrollo social y económico del país.
- 5.12 En tal sentido, se concluye que los beneficios son superiores a los costos del cambio normativo propuesto.

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

La propuesta normativa se enmarca en lo dispuesto por el artículo 23 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, y deroga el Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial.