

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE INCORPORA EL ARTÍCULO 6-A EN EL DECRETO SUPREMO N° 012-2013-MTC

SUSTENTO

A) SOBRE LA CONVENIENCIA DE EMITIR UN DECRETO SUPREMO

A fin de determinar la conveniencia de emitir un Decreto Supremo que incorpore un artículo en el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, en los siguientes ítems se revisará diversos aspectos, referidos a: i) la clasificación de las vías del país y las autoridades competentes, ii) las vías urbanas, iii) el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, iv) el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, v) la Red Vial Nacional, vi) la conexión de las Rutas Nacionales con las vías de competencia de los Gobiernos Locales, vii) la figura de la Clasificación Temporal, como Rutas Nacionales, de vías de competencia de los Gobiernos Locales que conectan vías nacionales, y viii) la necesidad de celebrar convenios entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y los Gobiernos Locales para viabilizar la Clasificación Temporal.

1) CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS DEL PAÍS y AUTORIDADES COMPETENTES

- El Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, ha establecido que el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) se jerarquiza, según los criterios señalados en el artículo 8 de dicho Reglamento, en las siguientes tres redes viales:
 - a) Red Vial Nacional.- Corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los principales ejes longitudinales y transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Sirve como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales.
 - b) Red Vial Departamental o Regional.- Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito de un gobierno regional. Articula básicamente a la Red Vial Nacional con la Red Vial Vecinal o Rural.
 - c) Red Vial Vecinal o Rural.- Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito local, cuya función es articular las capitales de provincia con capitales de distrito, éstos entre sí, con centros poblados o zonas de influencia local y con las redes viales nacional y departamental o regional.
- El Reglamento de Jerarquización Vial en el Numeral 6.2 de su artículo 6, y el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, han señalado que las autoridades competentes sobre dichas redes viales son: a) el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por el Gobierno Nacional, a cargo de la Red Vial Nacional; b) los Gobiernos Regionales, a cargo de su respectiva Red Vial Departamental o



Regional, y c) los Gobiernos Locales, a cargo de su respectiva Red Vial Vecinal o Rural.

2) SOBRE LAS VÍAS URBANAS

- Según el "Glosario de términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial", actualizado por Resolución Directoral N° 018-2013-MTC/14, vías urbanas son las arterias o calles conformantes de un centro poblado, que no integran el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).
- El Reglamento de Jerarquización Vial ha establecido en su Quinta Disposición Complementaria Final, que los criterios de jerarquización de vías urbanas así como los correspondientes criterios de declaración de áreas o vías de acceso restringido urbanas serán establecidos por los Gobiernos Locales Provinciales, de conformidad con lo dispuesto en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, y la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972. Asimismo, ha precisado que la Municipalidad Provincial del Callao hará lo propio en el ámbito de su jurisdicción.

3) SOBRE EL CLASIFICADOR DE RUTAS DEL SINAC

- El Reglamento de Jerarquización Vial ha señalado en su artículo 15, que el Clasificador de Rutas es el documento oficial del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, en el cual se clasifica a las rutas en Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural, incluyendo el Código de Ruta y su definición según puntos o lugares principales que conecta. Precisa, además, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el responsable de elaborar la actualización del Clasificador de Rutas que se aprobará mediante Decreto Supremo y que las modificaciones serán aprobadas por Resolución Ministerial de dicho Ministerio.
- El vigente Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC ha sido aprobado por el Decreto Supremo N° 011-2016-MTC. Por dicha norma se derogó el artículo 1 del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC que aprobó el Clasificador de Rutas anterior, así como el Anexo que contenía al mismo.
- Este clasificador, tal como se ha señalado en el ítem 2) del presente literal, no comprende las vías urbanas.

4) SOBRE EL DECRETO SUPREMO N° 012-2013-MTC

- Por el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC se aprobó, de un lado, la actualización del anterior Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras-SINAC (artículo 1, ahora derogado), y, de otro, diversas disposiciones referidas a la clasificación de rutas.
- Así, esta norma ha regulado los temas referidos a: i) las definiciones de los términos utilizados en el Clasificador de Rutas (artículo 2); ii) el ámbito de aplicación del Clasificador de Rutas (artículo 3); iii) la identificación de las redes viales (artículo 4); iv) la aplicación obligatoria del Clasificador de Rutas y su difusión (artículo 5); v) la reclasificación temporal de carreteras (artículo 6); vi) la clasificación de caminos departamentales o vecinales de los Programas de PROVIAS DESCENTRALIZADO (artículo 7), y vii) la vigencia de las reclasificaciones temporales respecto de la actualización del Clasificador de Rutas (artículo 8).



5) SOBRE LA RED VIAL NACIONAL

- La Red Vial Nacional está conformada por el conjunto de carreteras de rango nacional a través de las cuales se efectúa regularmente el tránsito a larga distancia de personas y/o mercancías, incidiendo en la dinámica del desarrollo socio-económico y en la conectividad del ámbito geográfico de las principales ciudades y centros poblados y zonas de gran influencia del país.
- En lo que respecta a sus características técnicas, las mismas están normadas por el Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG-2014, teniendo, generalmente, clasificaciones de Primera Clase con IMDA entre 4000 a 2001 veh/día, con ancho mínimo de calzada 7.20 m, hasta llegar Autopistas de Primera Clase con IMDA mayor a 6000 veh/día, con separador central mínimo de 6.0 m con dos calzadas con anchos mayores o iguales a 7.20m. Los radio de curvatura, permiten el giro de un semirremolque simple TS1 de 20.50m de longitud.
- La Red Vial Nacional, se desarrolla en el ámbito territorial de todos los departamentos del país y de la Provincia Constitucional del Callao, teniendo como puntos referenciales, entre otros, a sus capitales.
- Actualmente, la mencionada red está constituida por ciento cincuenta y un (151) rutas, según el actual Clasificador de Rutas de SINAC aprobado mediante D.S. N° 011-2016-MTC.
- El desarrollo poblacional de áreas urbanas, principalmente en las capitales departamentales, inciden en el flujo vehicular de pasajeros y/o mercancías a través de las rutas nacionales que atraviesan las mismas.
- Las características técnicas de las calles y/o avenidas que conectan con las vías nacionales no permiten el paso de vehículos de carga, con debida seguridad y confort. Asimismo, la maniobrabilidad en tales vías es difícil dada su mayor longitud (aprox. 15-20 m).
- De otro lado, los anchos de calzadas de las vías urbanas generalmente varían entre 10 - 3 m, ya que están previstos para transporte público urbano de pasajeros, principalmente. Asimismo, contienen elementos como puentes peatonales, semáforos y otros que restringen el flujo de tránsito de larga distancia que proviene de carreteras.

6) SOBRE LA CONEXIÓN DE LAS RUTAS NACIONALES CON VÍAS DE COMPETENCIA DE LOS GOBIERNOS LOCALES

- En las capitales departamentales de mayor crecimiento poblacional como por ejemplo: Chiclayo, Trujillo, Piura, Cusco, Ayacucho, Lima y otras, las rutas nacionales pasan a través de ellas.
- Por las razones expuestas en el ítem anterior, es necesario establecer conexiones de las rutas nacionales con vías de las zonas urbanas para permitir el flujo de tránsito a larga distancia, creando una mejor distribución del mismo.
- El objetivo es contar con mayores alternativas de distribución del flujo de pasajeros y/o mercancías en las rutas nacionales, generando un uso con mayor equidad y no se tenga una sobrecarga solo en algunas rutas.
- La trayectoria en las vías conectoras de las rutas nacionales se determinarían en función de obtener tiempos menores en el transporte y con funcionalidad para la maniobra de vehículos de carga. Ello implicaría que se deberá permitir un tránsito mixto urbano-carretero, donde los dos flujos tendrían sus vías con características técnicas compatibles.



- Para contar con las vías conectoras de las rutas nacionales, es necesario efectuar modificaciones sobre las vías urbanas para adaptarlas al flujo de una ruta vial nacional, pero que a su vez contemple el tránsito público urbano.

7) SOBRE LA FIGURA DE LA CLASIFICACIÓN TEMPORAL COMO RUTAS NACIONALES DE VÍAS DE COMPETENCIA DE LOS GOBIERNOS LOCALES QUE PERMITAN LA CONEXIÓN DE VÍAS NACIONALES

- a) A través del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC (y anteriormente a través de los Decretos Supremos N°s. 044-2008-MTC y 026-2009-MTC) se han establecido disposiciones dirigidas a regular: i) la reclasificación temporal de carreteras, ii) la clasificación de caminos departamentales o vecinales de los Programas de PROVIAS DESCENTRALIZADO, y iii) la vigencia de las reclasificaciones temporales respecto de la actualización del Clasificador de Rutas.
- En el artículo 6 del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC se ha previsto disposiciones referidas a la reclasificación temporal de carreteras. Así, señala que:

“El Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá disponer, a petición de las autoridades competentes previstas en el artículo 6 del Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, la reclasificación temporal de una vía, mediante Resolución Ministerial.

Dicha reclasificación temporal permitirá que:

a) Una vía que ha sido reclasificada por el Clasificador de Rutas, vuelva a tener, temporalmente, su categoría anterior, a fin que la autoridad que la tenía bajo su competencia, inicie los proyectos viales que tenía planeado realizar o continuar con los proyectos que venía ejecutando, antes de la reclasificación.

b) Una vía que ostente una clasificación, ajustada a los criterios del Reglamento de Jerarquización Vial, y que no se encuentre mejorada en sus características físicas y operativas; pueda ser reclasificada a fin que la autoridad que, actualmente, no tiene competencia sobre ella, y que cuente con recursos presupuestales, pueda realizar proyectos viales en ésta.

La reclasificación temporal tendrá vigencia hasta la conclusión de los proyectos viales que ejecuten las autoridades competentes.

Para tramitar dicha reclasificación, la autoridad solicitante deberá acreditar ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que cuenta con los recursos presupuestales correspondientes”.

- Las vías a que hace referencia el citado artículo 6 se encuentran previamente clasificadas y, por tanto, están consignadas en el Clasificador de Ruta del Sistema Nacional de Carreteras-SINAC.
- b) Las disposiciones sobre la reclasificación temporal se establecieron a fin de facilitar las intervenciones de las diferentes entidades en vías sobre las cuales no tienen competencia.
- En el tiempo transcurrido desde la implementación de la figura de la Reclasificación Temporal, y por las razones expuestas en los ítems anteriores, se ha advertido que resulta necesario implementar, también, un mecanismo similar para la intervención, específica, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en vías que: i) no estén previamente clasificadas en el Clasificador de Rutas del SINAC, ii) sean de competencia de los Gobiernos Locales, y iii) sirvan para conectar vías de rango nacional.
- Resulta necesaria tal clasificación temporal a fin que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones pueda realizar intervenciones en aquellas vías



a cargo de las Municipalidades que servirán de conexión a las rutas nacionales.

- c) La clasificación temporal de tales vías se efectuarían bajo los siguientes términos y condiciones:
- i) La existencia de un proyecto vial integral que deberá ser financiado y ejecutado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
 - ii) Las intervenciones que realice el Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrán ser realizadas bajo los mecanismos de participación pública y/o privada, y que éstas comprendan tanto obra pública como asociaciones público privadas, y otros mecanismos permitidos por Ley.
 - iii) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, emitirá una Resolución Ministerial por la cual se disponga la Clasificación Temporal precisando que la misma tendrá vigencia hasta la conclusión de la obra pública o de la caducidad por vencimiento del plazo del Contrato de Asociación Público Privada que se suscriba respecto a la vía clasificada temporalmente, luego de lo cual las vías involucradas retornarán a su condición inicial bajo competencia del gobierno local al cual corresponden.
 - iv) Previa a la emisión de la Resolución Ministerial, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Gobierno Municipal al cual pertenecen las vías urbanas, deberán celebrar un Convenio, en el que se establecerán los lineamientos para las ejecuciones de los tipos de gestión que se efectuaran en la ruta nacional con clasificación transitoria.

8) SOBRE LA CELEBRACIÓN DE UN CONVENIO ENTRE EL MTC Y LOS GOBIERNOS LOCALES

- De conformidad con el artículo 9 del Reglamento de Jerarquización Vial, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones efectúa, a través de la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles, la Clasificación de las Carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), en aplicación a los criterios establecidos en el artículo 8 de dicho Reglamento.
- Tal clasificación es realizada por el MTC solo en los casos de carreteras.
- En el presente caso, sin embargo, la clasificación temporal que realizaría el MTC recaería sobre vías urbanas, las cuales no son jerarquizadas por el MTC sino por las Municipalidades, tal como se señala en el ítem 2) de este mismo literal.
- En atención a ello, en el caso de la figura de la Clasificación Temporal que se plantea, resulta necesaria la celebración de un Convenio entre el MTC y el Gobierno Local competente a fin que este último delegue en el Ministerio sus facultades y competencias sobre la vía que se clasificará temporalmente.



B) SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO SUPREMO

- Teniendo en consideración lo señalado en el ítem anterior, se ha planteado incorporar un artículo (el 6-A) en el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, con el siguiente texto:

"Artículo 6-A.- Clasificación temporal, como Rutas Nacionales, de vías de competencia de los Gobiernos Locales

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá aprobar, mediante Resolución Ministerial, la clasificación temporal, como Rutas Nacionales, de vías de competencia de los Gobiernos Locales que permitan la conexión de vías de rango nacional.

Dicha clasificación temporal tiene como finalidad que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones pueda realizar intervenciones en dichas vías para adaptar sus características físicas a las de carreteras, teniendo en cuenta el tránsito urbano. Tales intervenciones podrán realizarse bajo los mecanismos de participación pública y/o privada, los mismos que comprenderán obra pública o asociaciones público privadas, y otros permitidos por Ley.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el Gobierno Local competente, deberán, previamente a la emisión de la Resolución Ministerial, suscribir un convenio en el que se establezcan los términos y condiciones bajo los cuales se implementarán las intervenciones previstas en el párrafo anterior.

La clasificación temporal tendrá vigencia hasta la conclusión de la obra pública o de la caducidad por vencimiento del plazo del Contrato de Asociación Público Privada que se suscriba respecto a la vía clasificada temporalmente, luego de lo cual las vías involucradas retornarán a su condición inicial bajo competencia del gobierno local al cual corresponden".

C) SOBRE LA PUBLICACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO SUPREMO

- El "Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de Proyectos Normativos y difusión de Normas Legales de Carácter General" aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, ha previsto en el numeral 1° de su artículo 14° que las entidades públicas dispondrán la publicación de los proyectos de normas de carácter general que sean de su competencia, en un plazo no menor de 30 días antes de la fecha prevista para su entrada en vigencia, a fin que las personas interesadas formulen comentarios sobre las medidas propuestas. Asimismo, dicho artículo ha establecido, en su Numeral 3.2, que se exceptúa de la aplicación de tal disposición, cuando la entidad, por razones debidamente fundamentadas, considere en el proyecto de norma, que la prepublicación de la norma es impracticable, innecesaria o contraría a la seguridad o al interés público.
- En el presente caso, se considera que la prepublicación del decreto supremo resulta innecesaria, entre otras, por las siguientes razones:
 - i) El artículo que se incorpora en el D.S. N° 012-2013-MTC, regula una figura (Clasificación Temporal de vías de competencia de los Gobiernos Locales) con ciertas coincidencias con la figura reclasificación temporal de carreteras prevista en el artículo 6 del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC.
 - ii) Las disposiciones previstas en el artículo 6-A no afectarán a las competencias de los Gobiernos Locales ya que se ha previsto en el texto del artículo a incorporar, que previo a la emisión de la Resolución Ministerial de Clasificación Temporal que emitirá el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, éste deberá haber suscrito un Convenio con la Municipalidad titular de la vía clasificar temporalmente.



- iii) Las intervenciones en las vías a clasificar temporalmente solo serán de responsabilidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- En atención a tales razones, se concluye que no resulta necesaria la publicación del proyecto de Decreto Supremo propuesto.

D) INCIDENCIA DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

- La emisión del presente proyecto de Decreto Supremo solo incorpora un artículo en el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC.
- En atención a ello, el mismo no generará mayor incidencia sobre la legislación nacional, más allá de la incorporación en mención.

E) ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

- La incorporación del artículo 6-A al Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, no demandará gasto alguno al Erario Nacional.

...

