



Decreto Supremo

DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE JERARQUIZACIÓN VIAL Y
ESTABLECE OTRAS DISPOSICIONES

N°015 -2024-MTC

LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, 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;

Que, el artículo 11 de la Ley establece que la competencia normativa consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional; añadiendo 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;

Que, la Ley dispone en el artículo 23 que los reglamentos nacionales necesarios para su implementación son aprobados por Decreto Supremo, refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y rigen en todo el territorio nacional de la República;

Que, el Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, tiene por objeto establecer 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;

Que, el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, tiene por objeto, entre otros, definir las pautas para las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas, así como para las especificaciones y características de fabricación de los elementos de señalización y los protocolos técnicos que aseguran la compatibilidad de los sistemas de comunicación y control de semáforos;



Que, con Decreto Supremo N° 012-2013-MTC Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC y las disposiciones sobre dicho Clasificador se establece, entre otros aspectos, disposiciones referidas al Clasificador de Rutas relacionadas con la identificación de las redes viales y la jerarquización de vías;

Que, mediante Resolución Ministerial N° 426-2022-MTC/01, se dispone la publicación del proyecto de Decreto Supremo que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial y su exposición de motivos, con el objeto de recibir las observaciones, comentarios y/o aportes de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general;

Que, desde la entrada en vigencia del Reglamento de Jerarquización Vial en el año 2007 se han producido diversas modificaciones normativas que han generado importantes cambios sustanciales en sus disposiciones, resultando necesario realizar: (i) la actualización de los criterios de jerarquización y restricción de vías; y, (ii) 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/as usuarios/as de las redes viales;

Que, en virtud a la excepción establecida en el sub numeral 18 del numeral 28.1 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, con fecha 19 de diciembre de 2023, la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria informa al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la declaratoria de improcedencia del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante para propuesta normativa;

Que, literal a) del artículo 45 de la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, 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;

Que, mediante el Decreto Supremo N° 007-2007-PCM, se aprueba la fusión del Consejo Nacional de Descentralización – CND 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;

Que, asimismo, conforme a lo dispuesto en el artículo 95 del Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones de la Presidencia del Consejo de Ministros, aprobado por Resolución Ministerial N° 224-2023-PCM, la Secretaría de Descentralización es el órgano de línea con autoridad técnico normativa a nivel nacional,





Decreto Supremo

responsable de promover el desarrollo territorial y la descentralización del Estado, así como de articular el despliegue coordinado de la política nacional, sectorial y multisectorial en el territorio, a través de los diferentes niveles de gobierno, procurando el desarrollo armónico y sostenible del Estado;

Que, en tal sentido es necesario aprobar el Reglamento de Jerarquización Vial y modificar el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, así como el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC y las disposiciones sobre dicho Clasificador;

Con la opinión favorable de la Secretaría de Descentralización de la Presidencia del Consejo de Ministros;

De conformidad con lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 118 de la Constitución Política del Perú; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC; y, el Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01;

Con el voto aprobatorio del Consejo de Ministros;

DECRETA

Artículo 1. Aprobación del Reglamento de Jerarquización Vial

Aprobar el Reglamento de Jerarquización Vial, que consta de veintiocho (28) artículos, doce (12) Disposiciones Complementarias Finales y una (1) Disposición Complementaria Transitoria, el mismo que como anexo forma parte integrante del presente Decreto Supremo.

Artículo 2.- Financiamiento

La implementación de lo establecido en el Reglamento de Jerarquización Vial se financia con cargo al presupuesto institucional de los pliegos involucrados, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.



Artículo 3. Publicación

Disponer la publicación del presente Decreto Supremo y su Reglamento, en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe), y en la sede digital del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (www.gob.pe/mtc), el mismo día de la publicación en el diario oficial "El Peruano".

Artículo 4. Refrendo

El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA FINAL

ÚNICA. Vigencia

El presente Decreto Supremo, a excepción de la Octava y Novena Disposiciones Complementarias Finales del Reglamento aprobado en su artículo 1, entra en vigencia a los veinte (20) días calendario contados desde la fecha de publicación en el diario oficial "El Peruano" de la Resolución Directoral a la que se hace referencia en la Octava Disposición Complementaria Final.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS MODIFICATORIAS

PRIMERA. - Modificación del literal c del numeral 4.2 del artículo 4 y el literal c del numeral 11.2 del artículo 11 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC

Modificar el literal c del numeral 4.2 del artículo 4 y el literal c del numeral 11.2 del artículo 11 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, en los siguientes términos:

"Artículo 4. De las autoridades competentes

- 4.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal o la que haga sus veces, es la autoridad competente para dictar e interpretar las normas técnicas contenidas en el presente Reglamento correspondientes a la gestión de la infraestructura vial en carreteras, caminos y vías urbanas; asimismo, a través de la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones





Decreto Supremo

en Transportes o la que haga sus veces, es la autoridad competente para fiscalizar su cumplimiento.

4.2 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, incluso cuando estas atraviesan zonas urbanas.
- 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 **Provincial, así como de la Red Vial Urbana y los caminos rurales** de su competencia **no considerados en el Sistema Nacional de Carreteras, respectivamente.**

“Artículo 11. Del planeamiento

11.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene entre sus funciones:

- a) Diseñar, normar y ejecutar las políticas de promoción y desarrollo en materia de transportes y comunicaciones.
- b) Formular los planes nacionales sectoriales de desarrollo en materia de transportes y comunicaciones.

11.2 Los planes de desarrollo a corto, mediano y largo plazo de la infraestructura vial, son efectuados por las autoridades competentes indicadas en el artículo 4 del presente Reglamento, en la siguiente forma:

- a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, elabora el Plan Vial Nacional que contiene el plan vial de la Red Vial Nacional de su competencia, e incorpora los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional y Red Vial **Provincial** implementados bajo las pautas que dicta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



- b) Los Gobiernos Regionales elaboran los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional en concordancia con el Plan Vial Nacional.
- c) **Las Municipalidades** Provinciales elaboran los planes viales de la Red Vial **Provincial** en concordancia con el Plan Vial Nacional; además las **Municipalidades Distritales** elaboran los planes viales de la Red Vial Urbana y los caminos rurales de su competencia **no considerados en el Sistema Nacional de Carreteras**.

11.3 Las autoridades competentes para efectos de la formulación de los planes indicados y en función a la priorización de inversiones, realizan y/o actualizan inventarios viales, siendo éstos: i) de carácter básico, cuyo objetivo es obtener o actualizar información relativa a la ubicación, longitud, características geométricas generales, tipo de superficie de rodadura, clasificación o jerarquización, estado situacional general; y ii) de carácter calificado, cuyo objetivo es obtener información actualizada y detallada de todos los elementos conformantes de la vía.

11.4 Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, o la que haga sus veces, dictar las normas para la elaboración de los inventarios viales antes indicados."

SEGUNDA. - Modificación del artículo 3 y de los numerales 4.2 y 4.3 del artículo 4 del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC y las disposiciones sobre dicho Clasificador

Modificar el artículo 3 y los numerales 4.2 y 4.3 del artículo 4 del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC y las disposiciones sobre dicho Clasificador, en los siguientes términos:

"Artículo 3.- Del ámbito de aplicación

El presente Clasificador de Rutas rige en todo el territorio de la República del Perú para su aplicación por los tres niveles de Gobierno (Nacional, Regional y **Provincial**). Su alcance está referido a las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), así como el derecho de vía y las áreas o vías de acceso restringido."



Decreto Supremo

“Artículo 4.- De la identificación de las redes viales

- 4.1 Red Vial Nacional: La Red Vial Nacional tiene tres (3) Ejes Longitudinales y veinte (20) Ejes Transversales.

Los Ejes longitudinales son carreteras que unen las fronteras norte y sur del país y se identifican con numeración impar de un dígito. Estos ejes se inician (Km. “0”) en los siguientes puntos notables en la zona central del país:

- i) El eje longitudinal de la costa (PE-1), en el Intercambio Vial Santa Anita (Lima)
- ii) El eje longitudinal de la sierra (PE-3), Repartición La Oroya, y
- iii) El eje longitudinal de la selva (PE-5), en el Pte. Reither (Chanchamayo).

Los Ejes transversales o de penetración son carreteras en las que la medición de su trayectoria se hace de Oeste a Este, comunicando la costa con la sierra y selva, salvo las excepciones de las carreteras que van al litoral, que también se inician en la Ruta PE-1, en cuyo caso su trayectoria se mide de Este a Oeste. Se identifican con numeración par y se inician (Km. “0”), necesariamente, en un punto notable de la longitudinal de la costa (PE-1).

Si una ruta transversal se interrumpe al cruzar una ruta longitudinal, prevalece el kilometraje de la ruta longitudinal interrumpiéndose el kilometraje de la ruta transversal, que cuando se reinicia mantiene su numeración, adicionándole la letra A, B, C, D y siguientes en orden alfabético.

La Red Vial Nacional puede tener variantes y ramales, los que son identificados con las letras A, B, C, D y siguientes, en orden alfabético.

La intersección de un Eje Longitudinal con un Eje Transversal debe realizarse a través de un óvalo.

- 4.2 Red Vial Departamental o Regional: La Red Vial Departamental o Regional tiene vías complementarias o alimentadoras de la Red Vial Nacional y sirve como elemento receptor de los caminos de la Red Vial **Provincial**. Las vías de esta red pueden, indistintamente, ser longitudinales o transversales, siendo necesario que estén comunicadas entre sí conformando una red vial.





Su trayectoria se hace de Oeste a Este, partiendo de una ruta nacional, o de una ruta departamental. Su numeración se asigna en forma ascendente de Norte a Sur, salvo las excepciones que se puedan dar cuando hubiera continuidad de una carretera entre dos departamentos, o casos no previstos en el presente Decreto Supremo.

La Red Vial Departamental o Regional se identifica, según el caso, con las dos (2) primeras letras del nombre del Departamento donde se ubica la carretera, seguida de un número de tres (3) dígitos del 100 al 499. Se encuentra bajo la jurisdicción de cada Gobierno Regional, tendiendo a su continuidad con los departamentos colindantes.

La intersección de una Ruta Nacional con una Ruta Departamental debe realizarse a través de un óvalo.

- 4.3 **Red Vial Provincial:** La Red Vial Provincial tiene como objetivo principal **articular las capitales de sus distritos y ellos entre sí, o zonas de influencia socio económico de interés provincial**, articulándose con la Red Vial Departamental o Regional y/o de la Red Vial Nacional.

La Red Vial Provincial se identifica, según sea el caso, con las dos (2) primeras letras del nombre del Departamento donde se ubica la carretera, seguida de un número a partir del 500. Se encuentra bajo la jurisdicción de las **Municipalidades Provinciales.**"

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

ÚNICA. - Derogatoria

Derogar el Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial y los artículos 6, 6-A, 7 y 8 del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC y las disposiciones sobre dicho Clasificador.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima a los trece días del mes de setiembre del año dos mil veinticuatro.

DINA ERCILIA BOLUARTE ZEGARRA
Presidenta de la República

RAÚL PÉREZ REYES ESPEJO
Ministro de Transportes y Comunicaciones

REGLAMENTO DE JERARQUIZACIÓN VIAL

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

El presente Reglamento tiene por objeto regular el proceso de 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.

Artículo 2. Finalidad

El presente Reglamento tiene por finalidad facilitar la acción eficiente del Estado en la gestión de la infraestructura vial de las redes de carreteras que están en proceso de incorporación y las que conforman el Sistema Nacional de Carreteras, dotando de un marco legal que otorga seguridad jurídica a la inversión y beneficia a las personas usuarias de las mismas.

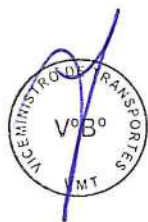
Artículo 3. Ámbito de aplicación

El presente Reglamento es de aplicación en todo el territorio de la República del Perú, en sus tres niveles de gobierno, según lo indican los dispositivos legales correspondientes. Alcanza a las carreteras que están en proceso de incorporación y las que conforman el Sistema Nacional de Carreteras, así como a las áreas o vías de acceso restringido.

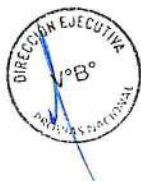
Artículo 4. Definiciones

Para efectos de la aplicación del presente Reglamento, se define como:

- 4.1. **Aspecto operativo de la vía terrestre.** - Referido a las características del flujo de tránsito o circulación vehicular de acuerdo a los elementos geométricos que conforman la vía terrestre; tales como, sentidos de circulación, número de carriles, bermas, zonas de seguridad vial, pendiente, retiros, entre otros. Sobre las cuales se pueden aplicar medidas de mitigación que atenúen los impactos negativos que afecten la capacidad vial y mejoren la seguridad de los usuarios.
- 4.2. **Autoridad Competente.** - Entidad pública encargada de la administración y gestión de la infraestructura vial pública de su competencia.
- 4.3. **Camino.** - Vía terrestre para el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados, peatones y animales, con excepción de las vías férreas.
- 4.4. **Camino Rural.** - Son aquellas vías que anexan centros poblados circunscritos en un distrito, ubicados en las zonas rurales.
- 4.5. **Carretera.** - Vía para el tránsito de vehículos motorizados de por lo menos dos ejes, cuyas características geométricas, tales como: pendiente longitudinal, pendiente transversal, sección transversal, superficie de rodadura y demás elementos de la misma, deben cumplir con los instrumentos de gestión de la infraestructura vial contemplados en el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, vigente.



- 4.6. **Clasificación de carreteras.** - Proceso de incorporación de las carreteras y/o proyectos de carreteras, no clasificadas en el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras, asignándoles una jerarquía vial en función de la aplicación de los criterios de jerarquización de las redes viales establecidos en el presente Reglamento.
- 4.7. **Código de ruta.** - Identificación simplificada de una vía del Sistema Nacional de Carreteras.
- 4.8. **Corredor logístico.** - Es aquel corredor que articula de manera integral desde un punto de origen hasta un punto de destino, las infraestructuras de transporte terrestre y/o ferroviario, y/o aéreo y/o acuático y/o multimodal y de telecomunicaciones, y en donde se busca a su vez dotar de una oferta de servicios de transporte y logística diversos, orientados a optimizar y facilitar el traslado de carga, personas y flujo de información en condiciones competitivas de costo, tiempo y calidad.
- 4.9. **Derecho de vía.** - Faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera y todos los elementos que la conforman, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario. Su ancho se establece mediante resolución del titular de la autoridad competente respectiva.
- 4.10. **Ejes Longitudinales.** - Carreteras que recorren longitudinalmente al país, uniendo el territorio nacional desde la frontera norte hasta la frontera sur.
- 4.11. **Ejes Transversales.** - Carreteras transversales o de penetración, que unen la costa, sierra y selva.
- 4.12. **Eje geométrico de la carretera.** - Trazado que identifica el eje de la carretera, generalmente ubicado en el eje de simetría cuando la calzada es única. Para el caso de autopistas de calzadas simétricas el eje se ubica en el centro del separador central, en caso de carreteras duales, se ubica en el eje de simetría de cada calzada.
- 4.13. **Eje Georreferenciado.** - Eje geométrico de la carretera que se traza siguiendo el eje del carril derecho de la calzada en forma ascendente, cuya información puede ser relevada directamente mediante instrumentos de geoposicionamientos satelitales.
- 4.14. **Externalidad negativa.** - Impacto negativo, cuantificable como costo social, generado por las actividades de transporte y tránsito, que afecta al normal desarrollo y/o operación de la infraestructura vial.
- 4.15. **Geodinámica Interna.** - Comprende aquellos fenómenos dinámicos cuyo origen está en el interior de la corteza terrestre. Estos fenómenos dinámicos son los responsables de la formación del relieve, su acción es constructiva. Se agrupan en fenómenos tectónicos, sísmicos y volcánicos, los cuales pueden generar situaciones de riesgo para los usuarios de la vía.
- 4.16. **Geodinámica Externa.** - Comprende aquellos fenómenos exógenos, que se produce sobre la corteza terrestre y son procesos que afectan la topografía modelando el terreno con intervención de los procesos físico, químico, mecánico, entre otros, fenómenos que van originando una lenta destrucción y modelación del paisaje rocoso y del relieve.



4.17. **Infraestructura vial pública.** - Todo camino, arteria, calle, carretera o vía férrea, incluidas sus obras complementarias, de carácter rural o urbano de dominio y uso público.

4.18. **Patrimonio vial.** - Conjunto de caminos, arterias, calles, carreteras o vías férreas, incluidas sus obras complementarias, que con su respectivo derecho de vía conforman la estructura vial de uso y dominio público susceptible de valorización.

4.19. **Plataforma logística.** - Área estratégica ubicada en un nodo y/o corredor logístico, que cuenta con la infraestructura y los proveedores de servicios necesarios para facilitar las actividades relativas al transporte, logística, ruptura de carga, cambio de modo de transporte y/o distribución de la carga de tránsito nacional o internacional, con fines de comercio interno o exterior, donde los distintos actores dueños de carga y los prestadores de servicios logísticos coordinan sus acciones.

4.20. **Prisma vial.** - Sección tridimensional de la vía formada por la corona (sección transversal de: calzada, bermas, zonas de confinamiento, sistemas de drenaje y taludes inferiores y/o superiores de la carretera) y la longitud.

4.21. **Puntos Notables.** - Puntos más resaltantes en la trayectoria de una vía.

4.22. **Red Vial.** - Conjunto de vías que pertenecen a la misma clasificación funcional (Nacional, Departamental o Regional, Provincial, Urbana).

4.23. **Red Vial Urbana.** - Determinada por aquellas vías que integran el área urbana, las cuales, de acuerdo a las características funcionales y técnicas, tales como, sistemas de transporte existentes, características de capacidad de las vías, demanda vehicular y la relación con las actividades de la población pueden ser: Vías Expresas, Vías Arteriales Principales, Vías Arteriales Secundarias, Vías Colectoras, Vías Locales, Ciclocarril; y, Vías Peatonales.

4.24. **Ruta.** - Camino definido entre dos puntos determinados, con origen, itinerario y destino debidamente identificados.

4.25. **Sistema Nacional de Carreteras.** - Conjunto de carreteras conformantes de la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Provincial, que cubren los ámbitos geográficos en el país.

4.26. **Sistema Geodésico Mundial WGS 84 (Word Geodetic System 1984).** - Sistema geodésico mundial de coordenadas geográficas, que permite localizar cualquier punto de la tierra por medio de tres unidades dadas (longitud, latitud y altitud).

4.27. **Tránsito.** - Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (Circulación).

4.28. **Usuario.** - Persona natural, pública o privada que utiliza la infraestructura vial pública.

4.29. **Vía.** - Carretera, camino, arteria o calle.

4.30. **Vía de evitamiento.** - Vía que se construye para evitar atravesar una zona urbana.



- 4.31. **Zona Urbana.** - Área poblada ubicada dentro de una jurisdicción municipal destinada a usos urbanos.

Artículo 5. Abreviaturas

Para la aplicación del presente Reglamento, se utiliza las siguientes abreviaturas:

- 5.1. **DGPPT:** Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes.
5.2. **DGPRTM:** Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal.
5.3. **MTC:** Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
5.4. **PATS:** Programa de Apoyo al Transporte Subnacional.
5.5. **PROREGION:** Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional
5.6. **PROVIAS DESCENTRALIZADO:** Programa denominado Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado.
5.7. **PROVIAS NACIONAL:** Programa denominado Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional.
5.8. **RENAC:** Registro Nacional de Carreteras.
5.9. **RNGIV:** Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC.
5.10. **SINAC:** Sistema Nacional de Carreteras.
5.11. **WGS 84:** World Geodetic System 84, siglas en inglés del Sistema Geodésico Mundial 1984.

Artículo 6. Autoridades competentes

- 6.1. El MTC, en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, a través de la DGPRTM o la que haga sus veces, es la autoridad competente para proponer las normas para la jerarquización del SINAC.
- 6.2. El MTC, a través de la DGPPT o la que haga sus veces, es la autoridad competente para evaluar y proponer la clasificación y reclasificación vial; así como, evaluar, determinar y aprobar las modificaciones en la jerarquización vial, a solicitud de las autoridades competentes señaladas en el numeral 6.3 del presente artículo y en aplicación de los criterios de jerarquización establecidos en el artículo 10 del presente Reglamento.
- 6.3. Las autoridades competentes para la aplicación del presente Reglamento, de conformidad con los niveles de Gobierno que corresponden a la organización del Estado, son las siguientes:
- a) El Gobierno Nacional, a través del MTC, a cargo de la Red Vial Nacional, incluso cuando estas atraviesan zonas urbanas.
 - b) Los Gobiernos Regionales, a cargo de su respectiva Red Vial Departamental o Regional, incluso cuando estas atraviesan zonas urbanas.
 - c) Los Gobiernos Locales, a través de las Municipalidades Provinciales a cargo de la Red Vial Provincial, así como de las Municipalidades Distritales a cargo de la Red Vial Urbana y los Caminos Rurales de su competencia no consideradas en el SINAC.



Artículo 7. De la delegación entre autoridades competentes.

Las autoridades competentes, establecidas en el artículo 6 del presente Reglamento, pueden delegarse entre sí mediante convenios de cooperación, la gestión de carreteras o tramos de la red vial de su competencia.

TÍTULO II

JERARQUIZACIÓN VIAL DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS

Artículo 8. El Sistema Nacional de Carreteras

El SINAC comprende las carreteras de dominio público, en sus respectivos ámbitos de cobertura geográfica en el país, así como cuentan con la funcionalidad adecuada. Asimismo, es formado y estructurado mediante las siguientes redes:

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- a) **Red Vial Nacional.** – Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito nacional, cuya función es articular las capitales de los departamentos entre sí y ellas con ciudades, centros poblados o zonas de influencia socio económico de interés nacional, compuesto por los ejes longitudinales y transversales que forman la base del SINAC. Articula la Red Vial Departamental o Regional con la Red Vial Provincial.
 - b) **Red Vial Departamental o Regional.** - Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito departamental o regional, cuya función es articular las capitales de las provincias entre sí y ellas con centros poblados o zonas de influencia socio económico de interés departamental o regional. Articula la Red Vial Nacional con la Red Vial Provincial.
 - c) **Red Vial Provincial.** - Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito provincial, cuya función es articular las capitales de sus distritos y ellos entre sí, o zonas de influencia socio económico de interés provincial. Articula la Red Vial Nacional con la Red Vial Departamental o Regional.

Artículo 9. Jerarquización Vial del Sistema Nacional De Carreteras

La Jerarquización Vial es el proceso de ordenamiento, selección, integración y modificación de las carreteras propuestas por las autoridades competentes, que cumplan las condiciones para ser incluidas en el SINAC, sobre la base de su funcionalidad e importancia para integrarse y conformar redes viales de alcance nacional, regional o provincial, conforme lo señalado en el presente Reglamento. Asimismo, la jerarquización vial orienta las decisiones de inversión y operación de las carreteras.

Artículo 10. Criterios de jerarquización del Sistema Nacional de Carreteras

La jerarquización vial del SINAC establecida en el artículo 9 del presente Reglamento responde a los siguientes criterios, tomando en consideración lo dispuesto en el RNGIV y los instrumentos de gestión de la infraestructura vial aprobados por el MTC:

- 10.1 Son parte de la Red Vial Nacional, las carreteras de interés nacional que cumplan con alguno de los siguientes criterios:

- a) Interconectar al país longitudinalmente o transversalmente, permitiendo el enlace con los países vecinos, a través de sus fronteras limítrofes.
- 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 entre sí y con los principales centros de consumo de interés nacional.
- f) Articular las capitales de los departamentos entre sí y ellas con ciudades, centros poblados o zonas de influencia principal en el movimiento socioeconómico de interés nacional.
- g) Interconectar los principales centros de producción con los principales centros de consumo de interés nacional.
- h) Cumplir con las características operativas de Corredores Logísticos y/o interconectar las Plataformas Logísticas nacional e internacional.



10.2 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/o mercancías y el intercambio comercial en el departamento o región, y que tengan influencia principal en el movimiento socioeconómico de la región.
- d) Soportar el tránsito de larga distancia en su ámbito geográfico de competencia y permitir la conformación de circuitos de transportes con otras carreteras nacionales y/o provinciales.
- e) Articular los puertos, aeropuertos y ferrocarriles de nivel regional entre sí y con los principales centros de consumo de interés regional.



10.3 Son parte de la Red Vial Provincial, las carreteras que cumplan con alguno de los siguientes criterios:

- a) Interconectar la capital de la provincia con las capitales de sus distritos o éstas entre sí.
- b) Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Provincial.
- c) Facilitar principalmente, el transporte de personas y/o mercancías y el intercambio comercial a nivel interdistrital en la provincia.
- d) Soportar el tránsito de larga distancia en su ámbito geográfico de competencia y permitir la conformación de circuitos de transportes con otras carreteras nacionales y/o departamentales.



10.4 Todas las carreteras que están incluidas o van a ser incluidas en el SINAC deben de cumplir con los instrumentos de gestión de la infraestructura vial, aprobados por el MTC.

Artículo 11. Clasificación de los procesos de Jerarquización

La jerarquización vial se realiza conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento y los Informes Técnicos de Propuesta de Jerarquización Vial que contienen la información necesaria para los procesos de clasificación vial, reclasificación vial, modificación y desjerarquización vial; así como, en los lineamientos para su aplicación,

de acuerdo a lo aprobado por la DGPRTM o la que haga sus veces, conforme a lo dispuesto en la Octava Disposición Complementaria Final del presente Reglamento. Los procesos de jerarquización vial son los siguientes:

11.1 **Clasificación Vial:** Inclusión de una carretera y/o carreteras en el SINAC.

11.2 **Reclasificación Vial:** Cambio de jerarquía vial de una carretera y/o carreteras hacia otra jerarquía vial en el SINAC, conforme a los criterios de jerarquización del SINAC establecidos en el presente Reglamento. La reclasificación vial se subdivide en:

a) **Reclasificación Vial Definitiva:** Cambio de jerarquía vial de una carretera y/o carreteras hacia otra jerarquía vial en el SINAC de manera definitiva, debido a la variación de sus condiciones técnicas y/u operativas con relación a su clasificación vial inicial.

La reclasificación vial definitiva, además, comprende la actualización del Eje Geométrico, incorporación al Clasificador de Rutas del SINAC y al RENAC; así como, la actualización del Mapa Vial del SINAC de la carretera y/o carreteras reclasificadas de manera definitiva.

b) **Reclasificación Vial Temporal:** Cambio de jerarquía vial de una carretera y/o carreteras hacia otra jerarquía vial en el SINAC de manera temporal, a fin de que:

i) Una carretera que ha sido reclasificada por el Clasificador de Rutas conforme lo dispuesto en la Primera Disposición Complementaria Final del presente Reglamento, 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 dicha reclasificación; siempre y cuando, cuente con los recursos presupuestales para su ejecución.

ii) La autoridad que, actualmente, no tiene competencia sobre determinada carretera, y que cuenta con los recursos presupuestales, pueda realizar proyectos viales en ésta. Para tal efecto, la autoridad que tiene la competencia de la carretera debe opinar respecto al nivel de intervención que se propone en el proyecto vial a ejecutar.

La reclasificación vial temporal, además, tiene vigencia hasta la conclusión de los proyectos viales que ejecuten las autoridades competentes, luego de lo cual, las carreteras involucradas retornan a su clasificación inicial bajo competencia de la autoridad correspondiente.

Cuando haya transcurrido más de un (1) año desde la emisión de la Resolución Ministerial que dispone la reclasificación vial temporal, sin que la autoridad que la solicitó haya iniciado o contratado las intervenciones que proyectó realizar en la carretera reclasificada o en tramos de ésta, tales reclasificaciones se dejan sin efecto y pierden su vigencia, debiéndose disponer el retorno a su clasificación inicial bajo competencia de la autoridad correspondiente.



11.3 **Modificaciones en la Jerarquización Vial:** Variaciones que pueden tener las carreteras del SINAC, según sus características técnicas y/o funcionalidades, a su vez estas modificaciones pueden subdividirse en:

- a) **Actualización del eje georreferenciado:** Es la modificación del trazo o su totalidad que se efectúa, sin modificar los puntos de trayectoria de la ruta asignada.
- b) **Actualización de trayectoria:** Es la modificación de los puntos notables de trayectoria inicial de la ruta asignada.

11.4 **Desjerarquización Vial:** Es el retiro definitivo de una carretera del Clasificador de Rutas vigente, retornando a su clasificación inicial bajo competencia de la autoridad correspondiente, dejando sin efecto la jerarquización vial asignada.

Artículo 12. Proceso de Jerarquización para la clasificación y reclasificación vial

12.1 Los procesos de jerarquización son un conjunto de acciones que deben efectuar las autoridades competentes, para proponer procesos de jerarquización vial referidos al SINAC, debidamente identificadas y georreferenciadas. Dicha propuesta es sustentada de acuerdo a los criterios de jerarquización del SINAC establecidos en el artículo 10 del presente Reglamento.

12.2 Asimismo, la información necesaria para efectuar los procesos de jerarquización vial de clasificación y/o reclasificación de una carretera, está contenida en los Informes Técnicos de Propuesta de Jerarquización Vial para la clasificación y reclasificación vial; así como, en los lineamientos para su aplicación, de acuerdo a lo aprobado por la DGPRTM o la que haga sus veces, conforme a la Octava Disposición Complementaria Final del presente Reglamento.

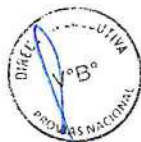
12.3 Para la clasificación y/o reclasificación de una carretera, las autoridades competentes señaladas en el numeral 6.3 del artículo 6 del presente Reglamento, presentan la solicitud ante el titular del MTC, adjuntando la siguiente documentación:

12.3.1 El Informe Técnico de Propuesta de Jerarquización Vial para la clasificación vial y/o reclasificación vial, según corresponda, en el cual se sustenta la necesidad de jerarquizar una carretera.

12.3.2 La conformidad emitida por las autoridades competentes Regionales y/o Locales en cuya jurisdicción recorre la carretera o tramo de la misma.

12.3.3 Documento señalando que la carretera propuesta no debe tener intervenciones programadas ni en ejecución relacionadas a la gestión vial, de corresponder.

12.3.4 Documento de la entidad competente que aprueba el estudio de Preinversión a nivel de perfil, para el caso de carreteras proyectadas.



12.3.5 De ser el caso, la solicitud corresponda a una reclasificación temporal, debe adjuntar el documento que sustente que cuenta con recursos presupuestales.

12.4 Para la clasificación y/o reclasificación de una carretera donde PROVIAS NACIONAL o PROVIAS DESCENTRALIZADO tiene competencia de gestión o delegada por convenio; dichas entidades deben emitir opinión favorable sobre el mismo, de acuerdo a sus funciones.

12.5 El MTC, a propuesta de la DGPPT o la que haga sus veces, emite la Resolución Ministerial que aprueba la clasificación y/o reclasificación de una carretera.

Artículo 13. Proceso de Jerarquización Vial para las modificaciones y desjerarquización vial

13.1 Las autoridades competentes señaladas en el numeral 6.3 del artículo 6 del presente Reglamento presentan al titular del MTC la solicitud de actualización del eje georreferenciado o de la trayectoria de una carretera, conforme a lo dispuesto en el Informe Técnico de Propuesta de Jerarquización Vial para la modificación en la jerarquización vial; así como, en los lineamientos para su aplicación, de acuerdo a lo aprobado por la DGPRTM o la que haga sus veces, conforme a lo dispuesto en la Octava Disposición Complementaria Final del presente Reglamento; y, el mapeo del eje geométrico georreferenciado en el cual se evidencie la variación del trazo o trayectoria de la carretera. Los documentos deben ser elaborados conforme a los instrumentos de gestión de la infraestructura vial, aprobados por el MTC.

13.2 Para la desjerarquización de una carretera del SINAC se debe adjuntar el Informe Técnico de Propuesta de Jerarquización Vial el cual debe sustentar documentalmente las causas que lo motivan, conforme lo dispuesto en el Informe Técnico de Propuesta de Jerarquización Vial; así como, en los lineamientos para su aplicación, de acuerdo a lo aprobado por la DGPRTM o la que haga sus veces, conforme lo dispuesto en la Octava Disposición Complementaria Final del presente Reglamento.

13.3 La DGPPT o la que haga sus veces, a través de la Dirección de Disponibilidad de Predios o la que haga sus veces del MTC, efectúa el análisis de la solicitud de modificación y de corresponder, elabora el Informe que sustenta la aprobación de la modificación solicitada, así como, su inscripción en el RENAC, en el clasificador de rutas y Mapas Vial del SINAC. Dicho Informe es notificado mediante Oficio a la autoridad competente solicitante.

Artículo 14. Desacuerdos en la jerarquización de carreteras

Los desacuerdos en la jerarquización de carreteras entre las autoridades competentes establecidas en el artículo 6 del presente Reglamento, son puestos de conocimiento del MTC a través de la DGPPT o la que haga sus veces a fin de emitir opinión técnica de conformidad con la legislación vigente.



TÍTULO III IDENTIFICACION DEL SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS

CAPÍTULO I IDENTIFICACION, CODIGO DE RUTA, SEÑALIZACIÓN

Artículo 15. Identificación de las carreteras

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

Artículo 16. Código de ruta de las carreteras

Para la identificación de las carreteras del SINAC se asigna un código de ruta conforme a las siguientes disposiciones:

- 16.1 En las carreteras de la Red Vial Nacional, el Código de Ruta está conformado por el prefijo PE seguido de un número del 01 al 99. Los números impares corresponden a carreteras longitudinales y los números pares a carreteras transversales. En caso de bifurcación, el ramal conserva el mismo número seguido de una letra mayúscula aplicada en orden alfabético.
- 16.2 En las carreteras de la Red Vial Departamental o Regional, el Código de Ruta está conformado por un prefijo de dos letras que identifican al Departamento o Región donde se ubica la carretera, seguido de un número del 100 al 499, de conformidad con la Tabla de Prefijos Departamentales establecida en el presente artículo.
- 16.3 En las carreteras de la Red Vial Provincial, el Código de Ruta está conformado por un prefijo de dos letras que identifican al Departamento donde se ubica la carretera, seguido de un número a partir de 500 en adelante, de conformidad con la Tabla de Prefijos Departamentales establecidas en el presente artículo.

Tabla de Prefijos Departamentales.

Nº	Departamento o Región	Prefijo	Nº	Departamento o Región	Prefijo
01	Amazonas	AM	14	Lambayeque	LA
02	Ancash	AN	15	Lima	LM
03	Apurímac	AP	16	Loreto	LO
04	Arequipa	AR	17	Madre de Dios	MD
05	Ayacucho	AY	18	Moquegua	MO
06	Cajamarca	CA	19	Pasco	PA
07	Callao	CL	20	Piura	PI
08	Cusco	CU	21	Puno	PU
09	Huancavelica	HV	22	San Martín	SM
10	Huánuco	HU	23	Tacna	TA
11	Ica	IC	24	Tumbes	TU
12	Junín	JU	25	Ucayali	UC
13	La Libertad	LI			

Artículo 17. Señalización de las carreteras jerarquizadas

17.1 Para la identificación de la jerarquía de una carretera de la red vial y la señalización de la misma en la vía, se utiliza los símbolos que se indican en la siguiente tabla, dentro de los cuales se coloca el código de ruta:

Red Vial	Descripción	Símbolo
a) Red Vial Nacional	"escudo" Código de ruta del N° 01 al 99	
b) Red Vial Departamental o Regional	"emblema" Código de ruta del N° 100 al 499	
c) Red Vial Provincial	"círculo" Código de ruta a partir del N° 500	

17.2 La señalización de las carreteras se realiza de acuerdo a lo contemplado en el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor vigente y demás normas complementarias que emita el MTC.

CAPÍTULO II

CLASIFICADOR DE RUTAS, MAPAS VIALES Y REGISTRO NACIONAL DE CARRETERAS

Artículo 18. Clasificador de rutas

18.1 El MTC, a través de la DGPPT o la que haga sus veces, es responsable de elaborar y proponer el Decreto Supremo que aprueba el Clasificador de Rutas, el mismo que se actualiza cada tres años, contados desde su aprobación.

18.2 El Clasificador de Rutas es el documento oficial del SINAC en el cual se presentan todas las carreteras jerarquizadas y agrupadas de acuerdo a la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Provincial. Cada ruta, en correspondencia con su eje georreferenciado, está identificada por su código de ruta y trayectoria según el grupo de puntos o lugares principales de conexión.

La información base está consolidada en función a los siguientes criterios:

- Las actualizaciones que han experimentado las carreteras, en lo referente a sus jerarquías, ejes georreferenciados y trayectorias;
- Las actualizaciones de las carreteras de la Red Vial Nacional que atraviesan zonas urbanas;
- Las jerarquizaciones viales, aprobadas mediante Resoluciones Ministeriales;

- d) Las actualizaciones de la Red Vial Departamental o Regional de los veinticuatro (24) departamentos y la Provincia Constitucional del Callao, se efectúa teniendo como base la información remitida por sus autoridades competentes;
- e) La actualización de la Red Vial Provincial, se efectúa teniendo como base la información remitida por sus autoridades; y,
- f) Las actualizaciones de los ejes georreferenciados, actualización de tramos completos o partes de estos, que estén debidamente sustentados a través de sus expedientes de jerarquización.

18.3 Cada carretera jerarquizada en el SINAC se denomina ruta y en el Clasificador de rutas se le asigna un código de ruta y una trayectoria.

18.4 Las actualizaciones efectuadas a las codificaciones de las rutas del Clasificador de Rutas son aprobadas por Resolución Ministerial del MTC, a propuesta de la DGPPT o la que haga sus veces.

Artículo 19. Mapas viales

19.1 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 regional o provincial. La DGPPT o la que haga sus veces, en coordinación con los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales, es responsable de elaborar y actualizar los Mapas Viales, los cuales son aprobados mediante Resolución Ministerial a más tardar el último día hábil del mes de enero de cada año.

19.2 Los Mapas Viales se actualizan con cada jerarquización vial aprobada por Resolución Ministerial u Informe según el proceso que corresponda, de acuerdo a lo establecido en los artículos 12 y 13 del presente Reglamento.

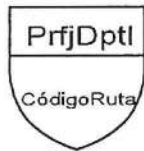
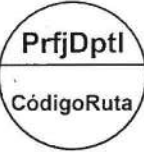
19.3 Los Mapas Viales contienen la información actualizada de las rutas del Clasificador de Rutas del SINAC, consolidadas conforme a los criterios establecidos en el numeral 18.2 del artículo 18 del presente Reglamento. Los mapas viales se publican en el Portal Institucional del MTC.

19.4 Los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales deben remitir semestralmente información a la DGPPT o la que haga sus veces sobre los mapas viales de las carreteras de su competencia.

Artículo 20. Simbología de mapas viales y el color asignado al eje geométrico de las carreteras

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

Red Vial	Sigla	Tipo	Símbolo
Nacional	RVN	"ESCUDO" Código de ruta del N° 01 al 99	

Departamental o Regional	RVD	"EMBLEMA" Código de ruta del N° 100 al 499	
Provincial	RVP	"CIRCULO" Código de ruta a partir del N° 500	

20.2 Para efectos de la identificación de los ejes georreferenciados de las carreteras de la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Provincial, se realiza de acuerdo con la siguiente tabla:

RED VIAL	COLOR	SÍMBOLO
RED VIAL NACIONAL	ROJO	
RED VIAL DEPARTAMENTAL O REGIONAL	AZUL	
RED VIAL PROVINCIAL	VERDE	

Artículo 21. Registro Nacional de Carreteras

21.1 El RENAC es un instrumento de gestión de carácter oficial en el cual se inscriben las carreteras que están incluidas en el SINAC, y aquellas carreteras modificadas mediante el documento correspondiente.

21.2 El referido registro incluye información de carreteras relacionadas con su código de ruta, trayectoria y otra información relevante. El RENAC es conducido por la DGPPT o la que haga sus veces.

21.3 Los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales deben remitir información semestral a la DGPPT o la que haga sus veces sobre el estado actual de las carreteras de su competencia.

TÍTULO IV

ÁREAS O VÍAS DE ACCESO RESTRINGIDO

Artículo 22. Declaración de áreas o vías de acceso restringido

22.1 Para efectos del presente Reglamento son áreas o vías de acceso restringido aquellas áreas o vías en las que se requiere aislar las externalidades negativas que afecten las actividades relacionadas con el transporte y/o 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. Los criterios para la declaración se establecen en el artículo 23 del presente Reglamento.

22.2 Corresponde a las autoridades competentes señaladas en el numeral 6.3 del artículo 6 del presente Reglamento declarar en el ámbito de su competencia las áreas o vías de acceso restringido al tránsito y/o transporte terrestre y pueden ser aplicadas en forma permanente, temporal o periódica.

22.3 Las medidas de restricción a la circulación vial o cualquier otra limitación adoptada, así como, los desvíos acordados, se comunican a las autoridades correspondientes para que implementen las medidas de regulación del tránsito, seguridad vial e información a los usuarios en medios masivos, en sus portales institucionales o en cualquier otro medio de información durante la etapa de la formulación, durante la ejecución del plan piloto y especialmente durante la ejecución de la medida de restricción.

22.4 La declaratoria de áreas o vías de acceso restringido debe ser coordinada con las autoridades competentes para la ejecución y fiscalización de la medida.



Artículo 23. Criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido

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



- a) Congestión de vías identificadas 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 conlleve al análisis y desarrollo de medidas de mitigación.
- b) Contaminación ambiental en niveles no permisibles, de acuerdo a los índices de contaminación vigentes, que se pueden denominar zonas de baja o cero emisiones.
- c) 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.
- d) 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.
- e) Tipo de vehículo, por no encontrarse la vía apta para las dimensiones o no cuente con la capacidad suficiente.
- f) La necesidad de establecer carriles exclusivos o preferenciales para el transporte público con alta carga de personas usuarias.
- g) Vulneración a la defensa nacional y/o seguridad, debidamente sustentadas, mientras dure el evento que origina la restricción.
- h) 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.
- i) Eventos patrióticos, deportivos y comunales o sociales, debiendo considerar si la ruta cuenta o no con otras rutas alternas.
- j) Por tratarse de áreas naturales protegidas, zonas arqueológicas, parques de protección agrícola y turística.
- k) Peligro de desastre natural, por geodinámica interna y externa declarado por la correspondiente instancia competente.
- l) Protección a personas vulnerables ante eventos de alto impacto vial.



Artículo 24. Contenido del dispositivo normativo que aprueba la medida de restricción

24.1 El dispositivo normativo que declara las áreas o vías de acceso restringido, es emitido por las autoridades competentes señaladas en el numeral 6.3 del artículo 6 del presente Reglamento y contiene lo siguiente:

- a) El objetivo y la motivación de la implementación de la medida.
- b) El criterio de restricción aplicado, de acuerdo a lo establecido en el artículo 23 del presente Reglamento.
- c) La temporalidad, periodicidad o permanencia de la medida.
- d) La propuesta de horarios de restricción.
- e) Tipo(s) de vehículo(s) al que está dirigido.
- f) Plan piloto y las medidas de seguimiento y de evaluación, de corresponder.
- g) Plan de vías alternas en el caso de restricciones sobre avenidas, vías expresas o rutas de transporte público autorizado, de corresponder.
- h) Las eventuales excepciones y permisos.

24.2 Asimismo, debe sustentarse en un Informe Técnico Legal que identifique el problema y la necesidad de la aplicación de la medida, así como la evaluación y sustento de descarte de medidas alternas y que comprenda el análisis de los literales precedentes.

Artículo 25. Seguimiento y evaluación de la medida de restricción de circulación

El seguimiento y evaluación de la medida de restricción de áreas o vías permite determinar los efectos de la misma, debiendo realizar la comparación de los efectos con respecto a una línea de base determinada antes de la aplicación efectiva de la medida de restricción o plan piloto.

Artículo 26. Plan piloto de la medida de restricción de circulación

La realización de un plan piloto de la medida de restricción de áreas o vías, permite evaluar la aplicación de la medida y detectar los problemas que podrían surgir, debiéndose realizar una estimación del volumen de vehículos afectados por la medida, a efectos de realizar los ajustes necesarios, de ser el caso.

Artículo 27. Instalación de Dispositivos de Control de Tránsito

Para las restricciones de áreas o vías, sea de carácter permanente o temporal, es obligatorio señalar la prohibición dentro de las vías afectadas, así como en el entorno inmediato, con el objeto de informar a los usuarios, de acuerdo a lo contemplado en el Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor, vigente y demás normas complementarias que emita el MTC.

Artículo 28. Restricciones en la Red Vial Nacional

La medida de restricción de áreas o vías que apliquen los gobiernos regionales o locales no puede comprender ni afectar la Red Vial Nacional, incluso cuando estas atraviesan zonas urbanas, siendo competente para tal efecto el MTC, a través de la DGPRTM o la que haga sus veces.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Actualización del Clasificador de Rutas

En un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días calendario computados desde el día siguiente de la publicación del presente Reglamento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a propuesta de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes o la que haga sus veces, aprueba la actualización del Clasificador de Rutas, mediante Decreto Supremo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 18 del presente Reglamento. Asimismo, para el caso de jerarquizaciones que son aprobadas posterior a la publicación del citado Clasificador, la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes o la que haga sus veces es responsable de actualizar la información vinculada al mismo y su publicación en el Portal Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Segunda.- Aprobación del Registro Nacional de Carreteras

En un plazo no mayor de un (1) año contado desde el día siguiente de la publicación del presente Reglamento, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes o la que haga sus veces, aprueba mediante Resolución Directoral, el Registro Nacional de Carreteras.

Tercera.- Incorporación de nuevas carreteras a la red vial

Quando se construyan nuevas carreteras, la autoridad competente correspondiente gestiona ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones su clasificación en el Registro Nacional de Carreteras, Clasificador de Rutas y Mapas Viales correspondientes; de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 12 del presente Reglamento.

Cuarta.- Glosario de términos de uso frecuente en los Proyectos de infraestructura vial y su actualización

El Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de infraestructura vial aprobado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones constituye 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. La aprobación de su actualización se realiza mediante Resolución Directoral de la DGPRM en un plazo no mayor de ciento veinte (120) días calendarios contados desde el día siguiente de la publicación de las modificaciones, incorporaciones o derogaciones en las definiciones de los Reglamentos y/o Manuales de Infraestructura Vial.

Quinta.- Adecuación del ámbito de la red vial departamental o regional y de la red vial provincial

Dispóngase que el ámbito de las carreteras de la Red Vial Departamental o Regional y de la Red Vial Provincial, de ser el caso, sean adecuadas a la denominación y demarcación que se establezcan en las leyes de naturaleza demarcatoria o en los registros que administra la Secretaría de Demarcación y Organización Territorial de la Presidencia del Consejo de Ministros, conforme a lo dispuesto en la Ley N° 27795, Ley de Demarcación y Organización Territorial, y sus normas complementarias.



Sexta.- Emisión de normas complementarias por las Municipalidades Provinciales

Las Municipalidades Provinciales emiten las normas complementarias para la jerarquización de las vías de su competencia no comprendidas en el Sistema Nacional de Carreteras-SINAC, 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. En lo que respecta al Sistema Nacional de Carreteras que atraviesan zonas urbanas, son jerarquizadas de acuerdo a lo que establece el presente Reglamento.

Séptima.- Construcción de nuevas vías de evitamiento

Para el caso de la construcción de nuevas vías de evitamiento ejecutadas por las autoridades competentes, estas pueden pasar a formar parte de la Red Vial respectiva siempre que cumplan con las condiciones técnicas específicas establecidas en las normativas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, siendo que el tramo sustituido pasa a formar parte de la red vial que se identifica según sea el caso que corresponda o de las vías urbanas, transfiriéndose la competencia de esta última en cuanto a su mantenimiento y administración al gobierno local.

Octava.- Elaboración de los lineamientos para aplicación de la jerarquización vial y del contenido del Informe Técnico de propuesta de Jerarquización Vial

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal o la que haga sus veces, a propuesta de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes o la que haga sus veces, aprueba mediante Resolución Directoral en un plazo no mayor de cuarenta (40) días calendario contados desde la publicación del presente Decreto Supremo, el contenido de los Informes Técnicos de Propuesta de Jerarquización Vial para la clasificación vial, reclasificación vial y modificación en la jerarquización vial; así como, los lineamientos para su aplicación.

Novena.- Competencia sobre carreteras del SINAC que atraviesan zonas urbanas

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones ejerce competencia cuando una carretera de la Red Vial Nacional atraviesa zonas urbanas.

Los Gobiernos Regionales o Gobiernos Locales que disponen de recursos para realizar intervenciones en rutas que no son de su competencia, para el caso de las Redes Viales que conforman el Sistema Nacional de Carreteras y pasen por zonas urbanas, excepto la red vial nacional concesionada, están facultados de realizar intervenciones, siempre y cuando cumplan con lo siguiente:

- Dichas intervenciones no afecten, ni disminuyan la funcionalidad y la geometría existente de la vía;
- Cualquier intervención debe realizarse conforme a los instrumentos de gestión de la infraestructura vial, aprobados por el MTC.
- Se realice previa comunicación a la autoridad competente señalando las intervenciones a realizar;
- Recibir opinión favorable correspondiente de la autoridad competente, la cual no debe exceder de un plazo de quince (15) días hábiles, finalizado el plazo, se entiende otorgada la opinión favorable.

La propuesta realizada en el párrafo precedente no implica un cambio de la jerarquización vial.



Decima.- Jerarquización de las redes viales Departamentales o Regionales o Provinciales que forman parte del Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional - PROREGION o del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional - PATS.

En el caso que corresponda modificar, en aplicación del presente Reglamento, la jerarquía de las redes viales departamentales o regionales o provinciales que formen parte de Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional - PROREGION o del Programa de Apoyo al Transporte Subnacional - PATS que ejecuta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del programa denominado Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - PROVIAS DESCENTRALIZADO, dicha modificación se hace efectiva una vez que hayan concluido las inversiones consideradas en dichos Programas.

Décimo Primera.- Identificación de vías urbanas y caminos rurales no considerados en el Sistema Nacional de Carreteras

Las Municipalidades Distritales, identifican sus vías urbanas y caminos rurales no considerados en el Sistema Nacional de Carreteras mediante sus dependencias orgánicas que estén relacionadas a la administración de la infraestructura vial y coordinan con la Municipalidad Provincial respectiva, su registro en su base de datos de las vías urbanas y caminos rurales no considerados en el Sistema Nacional de Carreteras.

Décimo Segunda.- Actualización de la Guía Metodológica para la Elaboración de Planes Viales Departamentales Participativos

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprueba mediante Resolución Ministerial, a propuesta del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado – PROVIAS DESCENTRALIZADO, en un plazo no mayor de trescientos (300) días calendario contado desde el día siguiente de la publicación del presente Reglamento, la actualización de la Guía Metodológica para la Elaboración de Planes Viales Departamentales Participativos.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA TRANSITORIA

ÚNICA.- Marco legal aplicable a las solicitudes de Jerarquización en trámite y a las reclasificaciones temporales vigentes

Los expedientes de clasificación o reclasificación vial que a la fecha de entrada en vigencia del presente Reglamento se encuentren en trámite en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, continúan y culminan su tramitación conforme a las normas con las cuales se iniciaron. Asimismo, las reclasificaciones temporales de las carreteras aprobadas con anterioridad a la vigencia del presente Reglamento, mantienen su vigencia hasta la conclusión de las intervenciones viales para las cuales fueron reclasificadas.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE JERARQUIZACIÓN VIAL Y ESTABLECE OTRAS DISPOSICIONES

I. OBJETO

El presente proyecto de Decreto Supremo, tiene por objeto aprobar el Reglamento de Jerarquización Vial (en adelante, el Reglamento), el cual regula el proceso de jerarquización y los criterios de las vías destinadas a orientar las decisiones de inversión y operación de las mismas; así como, establece los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido.

II. FINALIDAD

La finalidad del Reglamento es facilitar la acción eficiente del Estado en la gestión de la infraestructura vial de las redes de carreteras que están en proceso de incorporación y las que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (en adelante, SINAC), dotando de un marco legal que otorga seguridad jurídica a la inversión y beneficia a las personas usuarias de las mismas.

III. ANTECEDENTES

El Reglamento, como norma desagregada de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (en adelante, la Ley), 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 y además establece los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido.

Con fecha 28 de mayo de 2022, se publicó en el diario oficial "El Peruano" la Resolución Ministerial N° 426-2022-MTC/01, la cual dispuso la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el Reglamento de Jerarquización Vial a efectos de recibir observaciones, comentarios y/o aportes de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general.

En el marco de la problemática recogida, se entablaron mesas de diálogo con la participación del programa denominado Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provias Nacional, del programa denominado Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado y de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes – DGPPT, a efectos de recabar la información técnica y plantear alternativas de solución.

Resultando en un total de 52 opiniones de distintas entidades o ciudadanos, que se aprecian en el siguiente cuadro los comentarios aceptados y no aceptados.

CUADRO RESUMEN DE COMENTARIOS DEL REGLAMENTO DE JERARQUIZACIÓN VIAL

ITEM	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD
1	Comentarios, aportes y/u observaciones Aceptadas	26
2	Comentarios, aportes y/u observaciones No Aceptadas	26
	Comentarios, aportes y/u observaciones General	52

Esta propuesta normativa se emite tomando en cuenta que, actualmente, los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales formulan y aprueban proyectos de

inversión en parte (tramo de su jurisdicción y/o interés) de una ruta nacional, optando como alternativa de solución para proseguir con su gestión, solicitar su reclasificación ante la autoridad correspondiente de manera temporal, misma situación la que ocurre con las rutas departamentales o rurales y/o rutas vecinales o rurales a ruta nacional.

Es importante mencionar que el proyecto normativo tiene sustento en atención a las opiniones remitidas por parte de la Secretaria de Descentralización del Consejo de Ministros, Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional - Provias Nacional, Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - Provias Descentralizado y la Dirección General de Programas y Proyectos de Transporte a través de los cuales remiten conformidad al proyecto normativo.

IV. MARCO JURIDICO

Como punto previo y transversal a todos los temas que se sustentan en la presente exposición de motivos, es oportuno señalar que en virtud al Principio de Legalidad, todas las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la Ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas, conforme a lo establecido en el párrafo 1.1 del numeral 1 del Artículo IV del Título Preliminar del Texto Único Ordenado de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por el Decreto Supremo N° 004-2019-JUS (en adelante TUO de la LPAG¹).

En ese sentido, las entidades de la Administración Pública, entre ellas, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante, MTC), se encuentran sujetas al Principio de Legalidad, el cual exige que las entidades actúen dentro de las competencias que les han sido atribuidas en las disposiciones normativas correspondientes.

Al respecto, a mayor abundamiento, el Tribunal Constitucional ha señalado que el Principio de Legalidad constituye un límite de la capacidad jurídica de la administración pública, toda vez que, para su actuación, requiere de la habilitación expresa de una norma jurídica, tal como se señala en la siguiente sentencia:

Sentencia recaída en el Expediente 2939-2004-AA/TC del 13.01.2005

“Como es de uniforme entendimiento en la doctrina, la capacidad jurídica de la Administración Pública está sometida al principio de legalidad que implica que los entes públicos no puedan entrar en el tráfico jurídico ilimitadamente, salvo las prohibiciones o limitaciones que el ordenamiento puede contener (esto es, más o menos, lo propio de la capacidad privada); por el contrario, sólo (sic) pueden enhebrar relaciones allí donde una norma le autoriza a ello.

Ello es así, en la medida en que la Administración, en el ejercicio de sus funciones públicas y potestades, no puede invocar un supuesto principio de presunción general de aptitud o libertad (...)” (Énfasis añadido)

¹Artículo IV. Principios del procedimiento administrativo

1. El procedimiento administrativo se sustenta fundamentalmente en los siguientes principios, sin perjuicio de la vigencia de otros principios generales del Derecho Administrativo:

1.1. Principio de legalidad. - Las autoridades administrativas deben actuar con respeto a la Constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le estén atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidas.

(...)

² Fundamento jurídico N° 8, del literal E de la Sentencia del Tribunal Constitucional recaída en el Expediente N° 2939-2004-AA/TC

El artículo 3 de 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.

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 MTC.

De igual modo, el literal a) del artículo 16 de la Ley señala que el MTC, es el ente rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo competente, entre otros, para dictar los reglamentos nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.

En esa misma línea, el literal b) del precitado artículo de la Ley citada establece que el MTC tiene competencia para interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre como parte de su función normativa, detenta en el caso de las vías terrestres la atribución para elaborar y aprobar los criterios técnicos y jurídicos necesarios para un adecuado ordenamiento de la infraestructura que conforma el SINAC en niveles de jerarquía.

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.

En ejercicio de esta potestad rectora, el MTC aprobó el Reglamento de Jerarquización Vial aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2007-MTC (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.

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 la mencionada norma, resulta necesario realizar la actualización de los criterios de jerarquización de las vías que conforman el SINAC, de los criterios para la declaración de 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 de las redes viales.

Por otro lado, el literal a) del artículo 45 de la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, 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.

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.

En la misma línea, el artículo 6 de la Ley N° 27658, Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, señala que toda dependencia, entidad u organismo de la Administración Pública debe tener claramente asignadas sus competencias de modo tal que pueda determinarse la calidad de su desempeño y el grado de cumplimiento de sus funciones, en base a una pluralidad de criterios de medición.

Es de precisar que, la norma rectora a partir de la cual se genera toda la normativa que regulan el transporte y tránsito terrestre, es la Ley, la misma que a su vez, establece los roles competenciales asignados a los distintos niveles de Gobierno Central, Regional y Local.

En esa línea, corresponde al MTC en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, dictar disposiciones que aseguren 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. Por lo tanto, teniendo en consideración que respecto del Reglamento en mención desde su entrada en vigencia a la fecha se han producido diversos cambios normativos que importan modificaciones sustanciales a las disposiciones, corresponde efectuar la aprobación de un nuevo dispositivo normativo.

El Proyecto normativo se enmarca en lo previsto en el numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, que establece que los Decretos Supremos son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la Ley, y son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.

En ese sentido, atendiendo a lo expuesto, y de acuerdo al marco normativo citado previamente, a fin de operativizar la propuesta, resulta necesario aprobar un nuevo RJV a efectos de poder establecer criterios para la jerarquización de vías, los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido destinadas a orientar las decisiones de inversión y operación de las mismas y dotar de un marco legal que otorgue seguridad jurídica a la inversión y beneficie a las personas.

V. FUNDAMENTO TECNICO DEL PROYECTO

SOBRE LA IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

- Sobre la falta de implementación de infraestructura vial

La Gestión de Infraestructura Vial busca el desarrollo de servicios a lo largo de todo el ciclo de vida de los proyectos, con el objetivo de mejorar la competitividad y cerrar brechas que se tiene como país.



A través de la implementación de Infraestructura Vial se busca ampliar la cobertura y mejorar la calidad de los servicios en beneficio de los usuarios y establecer un mercado competitivo³. En ese sentido, uno de los factores clave para el crecimiento y desarrollo de un país es la inversión en infraestructura, especialmente en servicios públicos esenciales como agua y saneamiento, energía, telecomunicaciones y transporte. Esta inversión fomenta la inclusión social al beneficiar directamente a los usuarios. Además, mejora la productividad y el crecimiento económico. Por lo tanto, con el objetivo de mejorar la eficiencia en la infraestructura vial se tienen que adoptar mejoras que ayuden a las entidades competentes.



Sin embargo, a pesar del avance logrado, la infraestructura vial (concesionada y no concesionada) en Perú enfrenta varios desafíos, entre los cuales se debe a problemas en la planificación, ejecución, o supervisión de los proyectos, que a menudo enfrentan retrasos, desconocimiento de competencias.

Además, se tiene rutas consideradas como parte de la Red Vial Nacional con trayectorias proyectadas en su totalidad y otras que no contarían con las condiciones mínimas y tráfico necesario para garantizar su rentabilidad y viabilidad del proyecto de inversión para su pavimentación.



Para enfrentar estos desafíos, es esencial que las autoridades responsables de la infraestructura vial incluyan mejoras en la planificación y ejecución de proyectos, y el fortalecimiento de los mecanismos de supervisión y control.



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°042-2023-PCM, que establece como quinto eje el *"Impulso al desarrollo de los departamentos"* y como lineamiento 5.3 *"Asegurar la ejecución de inversiones productivas y sociales, priorizando el enfoque territorial"*. Asimismo, se dispone como noveno eje *"Más infraestructura y servicios para una mejor calidad de vida"* y como lineamiento 9.4 *"Reducir la brecha de infraestructura e impulsar inversiones en materia de transportes y comunicaciones"*.



En ese sentido, el MTC ejerciendo su rol rector en el ámbito del transporte emitió la Resolución Ministerial N° 0817-2006-MTC/09, que aprueba la Política Nacional de Transportes. 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.



De esta manera, 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 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 moverse libremente en todo el territorio.

En esa línea, de acuerdo con la estadística del MTC, desde el año 2010 al cierre del año 2023, la red vial existente alcanza una extensión de 365,012 Km correspondientes a la Red Vial Nacional, 369,451 km a la Red Vial Departamental y 1'467,176 Km a la Red Vial Vecinal, como se observa en la siguiente tabla:

Tabla N° 01 - Red Vial Existente según tipo de superficie (2010-2023)⁴

SUPERFICIE DE RODADURA	SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS			TOTAL
	Nacional	Departamental	Vecinal	
RED VIAL EXISTENTE	365,012	369,451	1'467,176	2'201,639
Pavimentada	266,578	50,463	30,272	347,313
No Pavimentada	98,435	318,989	1'436,903	1'854,327

Fuente:

MTC - Dirección General de Caminos y Ferrocarriles al 2010
MTC - DGCF, PVD y OGPP, resultado de la Elaboración de la Línea Base de las Redes Viales 2011
MTC - Oficina de Estadística-OGPP /Grupo Técnico de Trabajo (DGCF, PVN, PVD y OGPP) desde el 2012 mediante R.M N°232-2012/MTC

Al respecto, es relevante mencionar que de acuerdo a lo señalado por la Oficina de Estadística del MTC, la red vial vecinal (hoy provincial, conforme a la nueva clasificación señalada en el artículo 8 del Reglamento) incluye rutas que no están clasificadas dentro del SINAC, representando el 11% de estas vías, lo que sugiere que hay una porción significativa de la infraestructura vial que no está formalmente reconocida. Estas vías han sido identificadas en los Inventarios Viales Georreferenciados Provinciales y están bajo la jurisdicción del programa denominado Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado (en adelante, Provias Descentralizado) para su intervención, mediante programas como el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (en adelante, PATS) y PROREGIÓN. Además, algunas de estas rutas están incluidas en la transferencia de fondos para caminos priorizados, categorizados como vecinales por los Gobiernos Regionales y Locales. También se ha observado que las vías vecinales del clasificador del SINAC y de las inversiones no cumplen con los criterios de jerarquización establecidos en la normativa.

Tabla N° 02 – Rutas vecinales clasificadas en el SINAC⁵

Rutas vecinales clasificadas en el SINAC	Longitud (km)	%
No clasificada	13.061.4	11%
Clasificada	106.003.0	89%
Total 1/	119.064.4	100%

1/ Incluye vías proyectadas

Fuente: Oficina de Estadística 2023

Al respecto, Provias Descentralizado interviene en vías departamentales y/o regionales, así como vecinales y/o rurales, a través de convenios de delegación con las autoridades competentes según lo establecido en los artículos 4 y 5 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado con Decreto Supremo N° 034-2008-MTC.

En este sentido, Provias Descentralizado cuenta con dos (2) programas por el cual interviene en redes viales departamentales y vecinales, siendo estos los siguientes:

- PROREGIÓN interviene en un total de 4,771.50km en la red vial departamental, los que se encuentran agrupados en 18 corredores viales alimentadores a los corredores logísticos. Cabe precisar que, para la identificación de los corredores viales alimentadores se identificaron sendas

⁴ Información extraída del Informe N° 0045-2024-MTC/09.04.

⁵ Ídem

rutas vecinales que han sido reclasificadas a vías departamentales en un total de 28 rutas. Detalle ver el siguiente cuadro:

Cuadro N° 01 - Proyectos donde interviene PROREGION⁶

RESUMEN DE PROYECTOS PROREGION								
ITEM	DEPARTAMENTO	# RUTAS DEPARTAMENTALES	# RUTAS VECINALES RECLASIFICADAS	RECLASIFICACION		TIPO DE SUPERFICIE		LONGITUD (km)
				DEFINITIVA	TEMPORAL	PAVIMENTADA	NO PAVIMENTADA	
1	AMAZONAS	3	0	0	0	21.51	214.78	136.27
2	ANCASH	-	-	-	-	-	-	-
3	APURIMAC	1	0	0	0	340.02	47.72	167.72
4	AREQUIPA	1	0	0	0	30.02	43.22	73.24
5	AYACUCHO	3	0	0	0	-	303.70	303.70
6	CAJAMARCA	3	0	0	0	69.44	390.64	390.64
7	CUSCO	2	0	0	0	190.73	-	190.73
8	HUANCAYELICA	13	3	0	3	248.04	714.02	962.06
9	HUANUCO	-	-	-	-	-	-	-
10	ICA	2	0	0	0	16.17	108.74	124.91
11	JUNIN	2	0	0	0	13.90	50.02	63.92
12	LA LIBERTAD	3	0	0	0	1.51	218.63	218.14
13	LAMBAYEQUE	-	-	-	-	-	-	-
14	LIMA	-	-	-	-	-	-	-
15	LORETO	-	-	-	-	-	-	-
16	MADRE DE DIOS	1	0	0	0	77.70	-	77.70
17	MOQUEGUA	3	3	0	3	196.06	337.11	533.19
18	PASCO	2	0	0	0	-	38.33	38.33
19	PIURA	-	-	-	-	-	-	-
20	PUNO	1	5	0	5	132.55	61.40	193.95
21	SAN MARTIN	-	-	-	-	-	-	-
22	TACNA	3	3	0	3	249.25	319.79	569.05
23	TUMBES	3	3	0	3	126.31	33.68	159.99
24	UCAYALI	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL		66	28	0	28	1,640.93	3,130.57	4,771.50

Información según OPP de Provias Descentralizado

- Programa de Apoyo al Transporte Subnacional (PATS) interviene en un total de 2,871.17km en la red vial vecinal, siendo los componentes 1 y 2 aquellos que identifican las intervenciones en inversiones (rehabilitación y mejoramiento) y conservación (mantenimientos) en dichas redes viales. Detalle ver el siguiente cuadro.

Cuadro N° 02 – Proyectos donde interviene PATS⁷

RESUMEN DE PROYECTOS PATS								
ITEM	DEPARTAMENTO	# RUTAS DEPARTAMENTALES	# RUTAS VECINALES	CLASIFICACION		TIPO DE SUPERFICIE		LONGITUD (km)
				CLASIFICADAS	NO CLASIFICADAS	PAVIMENTADA	NO PAVIMENTADA	
1	AMAZONAS	0	15	3	7	-	139.98	139.98
2	ANCASH	0	22	19	3	-	204.17	204.17
3	APURIMAC	0	33	28	5	-	314.34	314.34
4	AREQUIPA	0	2	1	1	-	31.83	31.83
5	AYACUCHO	0	32	27	5	-	344.15	344.15
6	CAJAMARCA	0	27	24	3	36.34	305.70	393.04
7	CUSCO	0	24	14	10	-	216.49	216.49
8	HUANCAYELICA	3	10	3	2	-	125.34	125.34
9	HUANUCO	0	8	3	1	-	38.67	38.67
10	ICA	-	-	-	-	-	-	-
11	JUNIN	0	15	3	7	-	129.45	129.45
12	LA LIBERTAD	0	24	19	5	-	170.87	170.87
13	LAMBAYEQUE	0	10	7	3	-	67.34	67.34
14	LIMA	0	3	1	1	-	16.03	16.03
15	LORETO	0	2	0	2	-	28.22	28.22
16	MADRE DE DIOS	0	3	1	2	-	70.41	70.41
17	MOQUEGUA	-	-	-	-	-	-	-
18	PASCO	1	4	2	2	-	22.04	22.04
19	PIURA	0	3	2	1	-	31.60	31.60
20	PUNO	0	36	23	13	-	210.01	210.01
21	SAN MARTIN	0	32	21	11	-	234.38	234.38
22	TACNA	0	2	1	1	-	16.07	16.07
23	TUMBES	0	1	3	1	-	37.40	37.40
24	UCAYALI	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL		4	304	228	76	36.34	2,834.83	2,871.17

Nota.- Información con fecha de corte al 31.03.2024, de la cual la Gerencia de Monitoreo y Seguimiento se encuentra trabajando la información restante (92 proyectos) equivalente a 2192.80 km

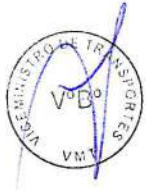
Información según OPP de Provias Descentralizado

De la información presentada, se debe señalar que, a pesar de los esfuerzos realizados por los distintos niveles de gobierno, los avances en el asfaltado de las vías no han sido suficientes. La gestión actual ha mostrado ciertas limitaciones que impiden el cumplimiento de los objetivos en materia de infraestructura vial.

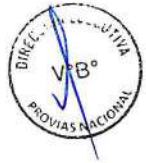
⁶ Información extraída de Informe N° 314-2024-MTC/21.OPP

⁷ Ídem

En primer lugar, la coordinación entre los distintos niveles de gobierno ha enfrentado dificultades, lo cual ha retrasado la ejecución de proyectos cruciales. A menudo, carecen de los recursos técnicos necesarios para llevar a cabo estos proyectos de manera eficiente, lo que resulta en demoras significativas y en algunos casos, la paralización total de las obras. A ello se suma la falta de una planificación adecuada y de un seguimiento riguroso a los proyectos lo que contribuye a que muchos tramos viales queden sin pavimentar, afectando el desarrollo económico y social de las comunidades.



Por otro lado, la infraestructura existente muchas veces no recibe el mantenimiento adecuado, lo que agrava el deterioro de las vías y aumentan sus costos. Entonces, sin un enfoque integral que contemple el mantenimiento de las vías ya existentes y las que se proponen, resulta difícil lograr una mejora sustancial en la red vial del país en los diferentes niveles de gobierno.

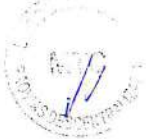


Asimismo, cabe señalar que, en el marco de procesos de descentralización, se elaboran convenios de delegación para la gestión de tramos o elementos de la infraestructura de la red vial de competencia de cada nivel de gobierno, procesos que pueden tomar una cantidad significativa de tiempo; similar situación representa los procesos de cambios en la jerarquización para que vías regionales o vecinales sean jerarquizadas por el MTC como red vial nacional con el fin de elevar su nivel de prioridad para la ejecución de intervenciones que doten de mejores condiciones para su uso, situación, que se prevé modificar con el proyecto normativo.



- **Falta de claridad en la aplicación de las jerarquizaciones**

La estructura de competencias en los distintos niveles en el Perú³ se origina a partir de un proceso de descentralización que tiene sus raíces en la Constitución Política de 1993⁸. Esta descentralización se establece como un modelo democrático que busca distribuir el poder y las responsabilidades de manera más equitativa entre el gobierno central, los gobiernos regionales y los gobiernos locales.



El objetivo principal de esta política descentralizadora es fomentar el desarrollo integral del país, reconociendo las diversas realidades y necesidades de las distintas regiones y comunidades. Para lograr este propósito, se delegan competencias específicas a cada nivel de gobierno, permitiéndoles ejercer autonomía en la toma de decisiones en áreas como la administración, la política y la economía.



A nivel nacional, el gobierno central retiene competencias fundamentales y establece políticas generales para todo el país. Por otro lado, los gobiernos regionales tienen la responsabilidad de gestionar asuntos que afectan a su territorio específico, mientras que los gobiernos locales se encargan de temas más cercanos a la comunidad.

Ahora bien, es preciso definir con claridad las competencias que le corresponde a cada nivel de gobierno, dado que este punto ha suscitado problemas en materia de jerarquización y gestión de la infraestructura vial. Sobre este punto, la determinación de competencias obedece al tipo de vía y el nivel de gobierno correspondiente, siendo el MTC, como gobierno central, el encargado de llevar a cabo la jerarquización del SINAC, según lo establecido en el Reglamento.

⁸ Constitución Política del Perú

Artículo 43. La República del Perú es democrática, social, independiente y soberana. El Estado es uno e indivisible. Su gobierno es unitario, representativo y descentralizado, y se organiza según el principio de separación de poderes.

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 Reglamento establece lo siguiente:

“Artículo 6 de las Autoridades Competentes.
(...)

6.2. 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 Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por el Gobierno Nacional, a cargo de la Red Vial Nacional.
- b) Los Gobiernos Regionales, a cargo de su respectiva Red Vial Departamental o Regional.
- c) Los Gobiernos Locales, a cargo de su respectiva Red Vial Vecinal o Rural.”

Cabe señalar que, el SINAC, es el conjunto de carreteras del país, conformado por tres jerarquías de red: a) Red Vial Nacional, b) Red Vial Departamental o Regional y c) Red Vial Vecinal o Rural.

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 SINAC.⁹

Lo señalado previamente nos dice que el gobierno nacional es la autoridad encargada de la jerarquización del SINAC, siendo el ente normativo competente en esta materia. Sin embargo, el artículo 7 especifica que las autoridades competentes tienen la facultad de delegar entre sí, a través de convenios de cooperación, la gestión de carreteras o tramos de la red vial en el ámbito de su competencia. Mediante esta disposición, se permite una gestión más eficiente y adaptable a las necesidades locales, a fin de poder encontrar soluciones y fórmulas que permitan una óptima y eficiente gestión de la infraestructura vial.

El Clasificador de Rutas es el instrumento oficial del SINAC y de acuerdo con el reglamento de jerarquización, incluye el Código de Ruta y su definición según puntos notables o lugares principales que conecta. El MTC es el responsable de elaborar el Clasificador de Rutas, el cual se aprueba mediante Decreto Supremo, y sus modificaciones son aprobadas por Resolución Ministerial emitidas por el MTC. De acuerdo con sus atribuciones, el MTC aprobó la actualización del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) mediante el Decreto Supremo N° 011-2016-MTC.

Ahora bien, como más adelante se mencionará, y es en concreto por lo que se está generando un nuevo RJV, se viene generando una distorsión en cuanto a competencias en lo referente a la jerarquización vial, y se están proponiendo estos cambios a fin de encontrar la forma más adecuada de solución ante esta problemática.

Asimismo, conforme se aprecia en la tabla N° 04, se ha identificado la existencia de un considerable número de procesos de jerarquización; no obstante, de acuerdo

⁹ 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.

con la estadística remitida por la DGPPT, durante el periodo comprendido entre los años 2008 hasta abril del 2024 se emitieron un total de 188 Resoluciones de Jerarquizaciones, conforme al siguiente detalle:

Tabla N° 03 – Resoluciones emitidas de Jerarquizaciones (2008-2024)

Año	N° de Resoluciones
2008	1
2009	15
2010	6
2011	7
2012	20
2013	16
2014	19
2015	12
2016	14
2017	3
2018	12
2019	10
2020	7
2021	7
2022	3
2023	10
2024	6
TOTAL	188

Elaboración: Coordinación de Jerarquización Vial (CGGATIMT)

Por ejemplo, si bien en el año 2023 se emitieron 10 Resoluciones Ministeriales, la DGPPT informó que recibió 196 pedidos. En ese sentido, se advierte que las autoridades solicitan las clasificaciones sin cumplir los requisitos o criterios establecidos

Al no tenerse claros los criterios establecidos en el RNJ, las autoridades competentes no tengan suficientes argumentos para la toma de decisiones para la inversión en dichas vías.

Por otro lado, se han 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.

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.

Han transcurrido aproximadamente 15 años desde la emisión del Reglamento y su modificatoria, y todo ello en un contexto de cambios administrativos, políticos, económicos, sociales 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 venimos afrontando, esto con la finalidad de dinamizar la gestión del SINAC y los requerimientos

de desarrollo sostenible del país.

En ese contexto, no se cuenta con criterios, requisitos y procedimientos claros para que las carreteras se jerarquicen según la necesidad y posibilidades de intervención en la vía; motivo por el cual las autoridades que participan en la jerarquización ingresan sus solicitudes por otras vías o direcciones y no adjuntan la documentación correcta, para luego tener que reconducirse por el canal respectivo; situación que genera se pierda tiempo y costos en la atención de la jerarquización de una vía y, subsecuentemente en la mejora de su operación y desempeño.

- **Respecto a la falta de criterios para las restricciones**

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.

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 que se propongan sobre la vía y su área de influencia o vías complementarias o alternas.

SOBRE EL ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA SITUACIÓN FÁCTICA QUE SE PRETENDE REGULAR O MODIFICAR

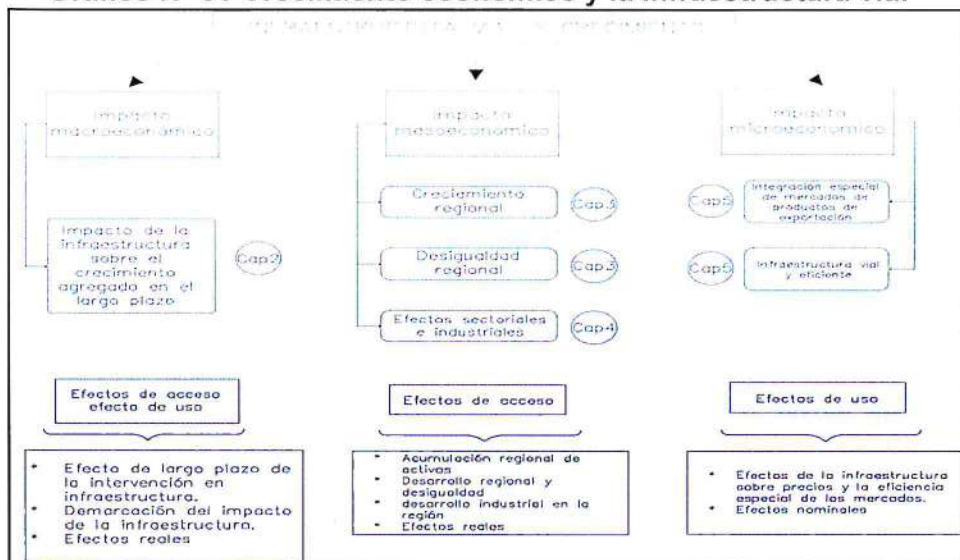
En América Latina, donde las economías dependen en gran parte de las materias primas y en los modelos económicos y demográficos desarrollados en torno a las agrupaciones urbanas a menudo lejos de las poblaciones rurales dispersas - la actividad económica y movilidad de la población dependen en gran medida 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).

El MTC tiene como finalidad proveer infraestructura vial a la población en óptimos niveles de servicio a través de la preparación, gestión, administración y ejecución de actividades y proyectos para su conservación, operación y desarrollo, así como la ejecución de proyectos y programas de inversión para el incremento de la dotación de infraestructura y la mejora de la transitabilidad de la infraestructura de transporte departamental y vecinal o rural, y el fortalecimiento de capacidades institucionales para la gestión descentralizada, respectivamente.

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")¹⁰. Por ejemplo, en el siguiente gráfico se evidencia la relación entre el crecimiento económico y la infraestructura vial:

¹⁰ 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

Gráfico N° 01 Crecimiento económico y la infraestructura vial



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

De acuerdo con estadística del MTC¹¹, al año 2023, la Red Vial Nacional existente cuenta con una longitud de 29,269.2 km y con un 82.7% de la Red Vial Nacional pavimentada. Lo señalado 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 preestablecidos 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. 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.

Como se ha desarrollado en los párrafos anteriores, la problemática expuesta viene a ser: (i) falta de implementación de infraestructura vial, (ii) falta de claridad en la aplicación de las jerarquizaciones y (iii) falta de criterios para las restricciones viales. Tomando en consideración dicha problemática, es necesario conocer el estado actual de la jerarquización y las restricciones:

La Red Vial Nacional es de competencia del gobierno nacional y comprende a las carreteras que cumplan algunos de los siguientes criterios:

- Interconectar al país longitudinal o transversalmente, permitiendo la vinculación con los países vecinos.
- Interconectar las capitales de departamento.
- Soportar regularmente el tránsito de larga distancia nacional o internacional de personas y/o mercancías, facilitando el intercambio comercial interno o del comercio exterior.
- Articular los puertos y/o aeropuertos de nivel nacional o internacional, así como las vías férreas nacionales.
- Interconectar los principales centros de producción con los principales centros de consumo.

La Red Vial Departamental o Regional, de competencia de los gobiernos regionales,

¹¹ Información extraída de: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/6197701/4600197-boletin-estadistico-iv-trimestre-2023%282%29.pdf?v=1713213704>

comprende las carreteras que cumplan algunos de los siguientes criterios:

- Interconectar la capital del departamento con las capitales de provincias o éstas entre sí.
- Facilitar principalmente el transporte de personas y el intercambio comercial a nivel regional o departamental y que tengan influencia en el movimiento económico regional.
- Interconectar capitales de distritos pertenecientes a más de una provincia o permitir la conformación de circuitos con otras carreteras departamentales o nacionales.
- Articular los puertos y/o aeropuertos de nivel regional.



La Red Vial Vecinal o Rural, de competencia de los gobiernos locales comprende aquellas otras carreteras no incluidas en la Red Vial Nacional o en la Red Vial Departamental o Regional.

Conforme a lo que se ha venido señalando, 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.



A lo expuesto, se suman las dificultades identificadas por Provias Nacional, Provias Descentralizado y la DGPPT en la aplicación del reglamento:

- a) Criterios para la clasificación de las carreteras del SINAC que necesitan ser actualizados.
- b) Trámites innecesarios entre autoridades competentes ante el MTC.
- c) Las autoridades competentes no cuentan con facilidades para efectuar convenios de cooperación interinstitucional.
- d) Desconocimiento sobre los Clasificadores de Carreteras, Mapas Viales y el RENAC.
- e) 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.
- f) Desconocimiento por parte de las autoridades competentes, los usuarios nacionales e internacionales respecto del patrimonio vial y proyectos viales del país.



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.

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.

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.

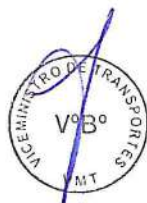
SOBRE EL ANÁLISIS DE LA NECESIDAD VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PROYECTO

El análisis de necesidad consiste en verificar si la medida que se emplea es necesaria o si existen otras medidas alternativas que son igualmente eficaces para alcanzar la finalidad constitucional perseguida

Dicho ello, y teniendo presente la problemática expuesta, en el siguiente cuadro se desarrollan las posibles alternativas que brindarían solución y tratamiento a los problemas planteados:

Nº	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
1	No regular	Mantener el reglamento actual sin realizar ninguna modificación tendría un impacto negativo, conllevaría a seguir con una desactualización normativa y seguirían los problemas que se han identificado sobre la falta de claridad en la jerarquización de vías y las restricciones, por lo que se reduciría la capacidad de poder adaptarnos al contexto actual. En esa misma línea, si no se toman acciones, no se realizará el desarrollo progresivo de la infraestructura vial y el acceso a los servicios básicos que permite el transporte; así, como mejorar de calidad de vida de la población.	Alternativa descartada
2	Actualización integral del Reglamento de Jerarquización Vial	La necesidad de actualizar el reglamento teniendo en cuenta la problemática expuesta resulta fundamental a fin de actualizar criterios y disposiciones concordantes con las necesidades y técnicas actuales, tener una regulación acorde con las mejoras y necesidades que se evidencian en la práctica. Mediante la intervención de la red vial conseguimos un desarrollo progresivo de la infraestructura vial, acceso a los servicios básicos que permite el transporte; 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	Alternativa viable

N°	ALTERNATIVA	COMENTARIO	DECISIÓN
		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. En atención a lo expuesto, la propuesta normativa surge como respuesta a la necesidad de mejorar la infraestructura vial, establecer criterios y parámetros claros para las jerarquizaciones y restricciones viales a fin de atender las necesidades desarrolladas en los apartados anteriores. En virtud a ello, resulta necesario aprobar el proyecto normativo y actualizar integralmente el RJV a fin de subsanar y optimizar estos problemas	



De las alternativas regulatorias que podrían ser aplicadas para dar solución al problema público identificado, se ha optado por la alternativa de actualizar integralmente el RJV a efectos de establecer 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.



Oviedo (2014) en el libro "Lenguaje Normativo: Sugerencias y Propuestas de Técnica Legislativa Proposiciones de Ley", propuso que para definir la viabilidad de una Formula Legal Inicial se requiere del cumplimiento de condiciones que hagan posible que un determinado texto se convierta en iniciativa legislativa; dicho de modo contrario, de condiciones cuyo incumplimiento imposibilitaría su plasmación como tal.



El numeral 3 del artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece que los Decretos Supremos son normas de carácter general que reglamentan normas con rango de ley o regulan la actividad sectorial funcional o multisectorial funcional a nivel nacional. Pueden requerir el voto aprobatorio del Consejo de Ministros, según lo disponga la Ley, y son rubricados por el Presidente de la República y refrendados por uno o más Ministros a cuyo ámbito de competencia correspondan.



De conformidad con lo dispuesto, en el artículo 11 de la Ley N° 27181, 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 MTC. 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.



La oportunidad de realizar esta modificación es óptima, dado el contexto actual de rápido crecimiento urbano y la necesidad de modernizar la infraestructura vial. La actualización del reglamento permitirá alinear las normativas locales con las mejores prácticas globales, asegurando que el sistema vial esté preparado para futuras demandas y desafíos. Además, esta alineación fortalecerá el marco legal, proporcionando seguridad jurídica a las inversiones y mejorando la competitividad de

la región. Una normativa actualizada atraerá nuevas inversiones y fomentará el desarrollo económico, beneficiando tanto a la comunidad como a los inversores. Consecuentemente, la aprobación del presente proyecto normativo resulta oportuna, toda vez que atiende un problema actual.

En virtud a lo desarrollado, el proyecto normativo se enmarca en dar respuesta a la problemática expuesta que viene a ser: (i) falta de implementación de infraestructura vial, (ii) falta de claridad en la aplicación de las jerarquizaciones y (iii) falta de criterios para las restricciones viales.

Se considera que para solucionar la problemática actual en la jerarquización vial se ha determinado que la mejor opción es la actualización del Reglamento de Jerarquización Vial. El reglamento actual no refleja adecuadamente las necesidades contemporáneas, lo que resulta en una gestión ineficiente de la infraestructura vial y en decisiones de inversión y operación que no están optimizadas. La actualización del reglamento permitirá establecer criterios claros y modernos para la jerarquización de vías, asegurando que las decisiones se basen en datos actualizados y en las mejores prácticas internacionales; de igual forma con las restricciones.

Asimismo, la redacción del contenido de la norma propuesta cumple con los requisitos de concisión, claridad, sencillez y cumple con la estructura y demás reglas para la producción y sistematización Legislativa¹².

En ese sentido, la propuesta es necesaria, viable y oportuna por lo que resulta pertinente pronunciarnos sobre el sustento técnico que, de la propuesta normativa, las cuales se realizan tomando en cuenta los comentarios y recomendaciones de las direcciones del MTC y principales actores, a efectos de una mejor comprensión de las mismas:

Fundamento técnico de la propuesta normativa.

a. Sobre las definiciones en el Reglamento

Al respecto, debemos señalar que el Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado con Decreto Supremo N° 007-2022-JUS, establece en el artículo 21 que *“las disposiciones generales de la norma son aquellas que fijan el objeto, finalidad y el ámbito de aplicación de la norma, así como el glosario o definiciones necesarias para una mejor comprensión de algunos de sus términos. Las definiciones se redactan con la mayor precisión posible evitando el uso de términos vagos o ambiguos o que dificulten la comprensión de lo expresado”*.

En ese sentido, una norma puede tener definiciones que sean necesarias para una mejor comprensión de sus términos.

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.”

¹² Reglamento de la Ley Marco para la Producción y Sistematización Legislativa, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2022-JUS.

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.

En esa línea, 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. Si bien a la fecha existe un Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial, este documento solo constituye un compendio de las definiciones que deben obrar en las normas que las aprobaron

Es por ello que, es necesario que las definiciones se encuentren contempladas en las Disposiciones Generales del Reglamento, a fin de permitir una correcta comprensión de los términos y su aplicación, en línea con lo establecido en el artículo 21 del Decreto Supremo N° 007-2022-JUS.

Para tal efecto, se han establecido 31 definiciones en el artículo 4 del Reglamento. Asimismo, se ha dispuesto en una disposición complementaria final la actualización posterior del referido Glosario en un plazo no mayor de ciento veinte (120) 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

Lo establecido en el artículo 6 busca guardar coherencia con lo establecido en la Resolución Ministerial N° 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 de Transporte.

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 Reglamento refiriéndose a la unidad orgánica por la que podría ser reemplazada.

Asimismo, se determina cuáles son las autoridades competentes para la aplicación del Reglamento, de conformidad con los niveles de Gobierno que corresponden a la organización del Estado, son las siguientes:

- a) El Gobierno Nacional, a través del MTC, a cargo de la Red Vial Nacional, incluso cuando estas atraviesan zonas urbanas.



- b) Los Gobiernos Regionales, a cargo de su respectiva Red Vial Departamental o Regional, incluso cuando estas atraviesan zonas urbanas.
- c) Los Gobiernos Locales, a través de las Municipalidades Provinciales a cargo de la Red Vial Provincial, así como de las Municipalidades Distritales a cargo de la Red Vial Red Vial Urbana y los caminos rurales de su competencia no consideradas en el SINAC.

En línea con la modificación propuesta y sustentada en el literal c) del presente documento se ha esclarecido las competencias de los Gobiernos Locales determinando que son las Municipalidades Provinciales las que tienen a cargo la Red Vial Provincial y las Municipalidades Distritales las que tienen a su cargo la Red Vial Urbana y las rutas de su competencia; siendo que ambas no forman parte del SINAC. En ese sentido, en el literal c) del numeral 6.3 del artículo 6 del reglamento corresponde que se mencione a los Gobiernos Locales porque hablamos de la competencia general del Reglamento que tiene dos partes: jerarquización y restricciones. Ante ello, en ambos casos dichas autoridades deben respetar lo que este reglamento dispone.

Cabe precisar que, en el desarrollo del reglamento se utiliza el término "Gobiernos Locales". Sin perjuicio de ello, en el sub numeral 12.3.2 del numeral 12.3 del artículo 12, se establece que si la propuesta de una jerarquización involucra vías que son de competencia Distrital debe tener la conformidad de las Municipalidades Distritales.

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

Conforme a lo señalado en el artículo 8 del Reglamento, el SINAC se jerarquiza en las siguientes tres redes viales: Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Provincial, según los criterios señalados en el artículo 10 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.

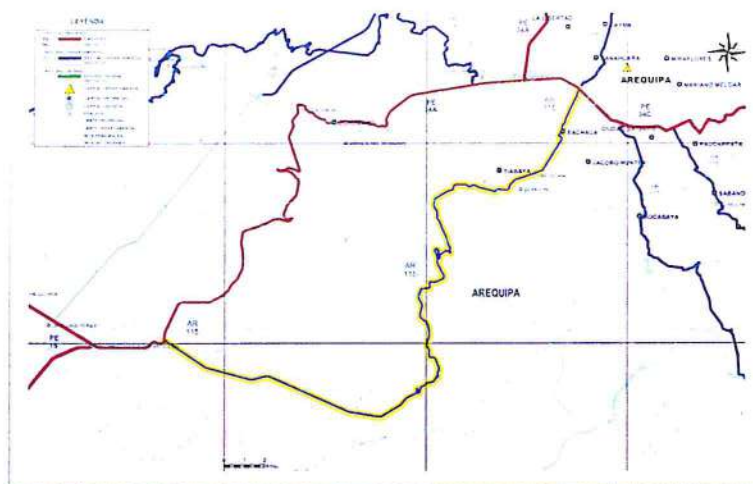
Gráfico N° 02 Sistema de Vías del Perú



- b) **Red Vial Departamental o Regional.** - Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito de un gobierno regional. Articula las

capitales de las provincias entre sí y ellas con centros poblados o zonas de influencia socio económico de interés regional

Gráfico N° 03 R.V. Departamental



- c) **Red Vial Provincial.** - Conformada por las carreteras que constituyen la red vial circunscrita al ámbito provincial, 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.

Cabe señalar que, anteriormente la denominación de la presente red era **Red Vial vecinal o Rural**. Su modificación se debe a que genera confusión a los gobiernos locales sobre el uso y gestión de las vías propias que no forman parte del SINAC. Asimismo, para poder hacer proyectos sobre vías que solo depende de ellos, se les solicitaba su incorporación en el SINAC y que tengan código; pese a que estas vías por sus características propias de redes viales distritales no forman parte del SINAC, haciendo imposible su gestión y mejora.

La actualización de la denominación y definición de que vías son las que pertenecen a la red vial provincial permite dar claridad sobre la gestión y competencias de cada vía.

Conjuntamente con esta mejora en el reglamento se ha precisado las competencias de las Municipalidades Provinciales y Distritales en el literal c) del numeral 6.3 del artículo 6 de la propuesta de Reglamento.

Tabla N° 04 - R.V. Provincial de 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	Huachirí
132	29	Cañete
133	11	Yauyos

Total	172	
-------	-----	--

La clasificación antes mencionada es usada por el Estado para determinar la competencia 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 todas las personas usuarias de las áreas rurales y alejadas del país.

Gráfico N° 04 SINAC

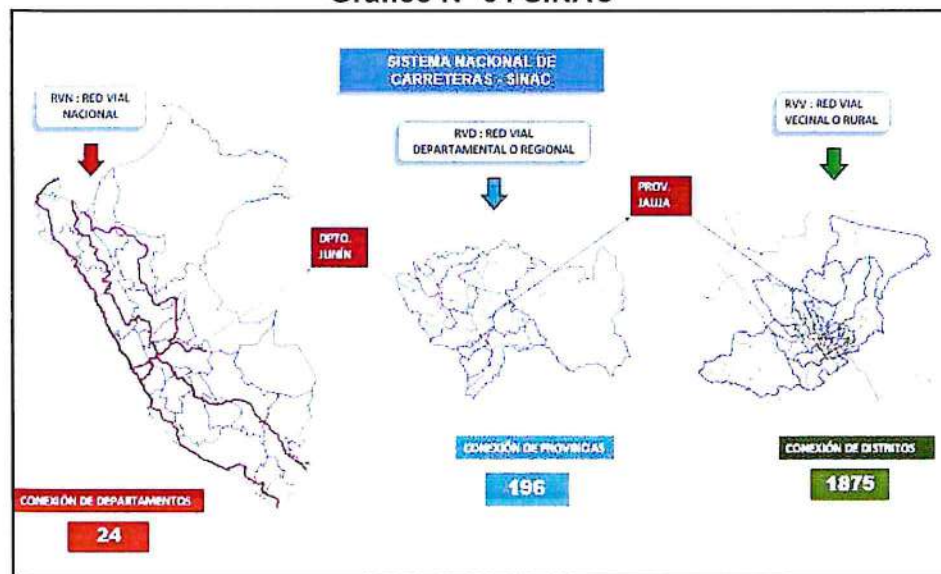


Gráfico según el RJV vigente

El artículo 9 del Reglamento desagrega y define el proceso de jerarquización vial, el cual es el proceso de ordenamiento, selección, integración y modificación de las carreteras propuestas por las autoridades competentes, que cumplan las condiciones para ser incluidas en el SINAC, sobre la base de su funcionalidad e importancia para integrarse y conformar redes viales de alcance nacional, regional o local, conforme lo señalado del presente Reglamento; asimismo, la jerarquización vial orienta las decisiones de inversión y operación de las carreteras.

El artículo 10, refiere a los criterios de jerarquización del SINAC y se han establecido los siguientes por cada Red Vial:

Son parte de la Red Vial Nacional, las carreteras de interés nacional que cumplan con alguno de los siguientes criterios:

- Interconectar al país longitudinalmente o transversalmente, permitiendo el enlace con los países vecinos, a través de sus fronteras limítrofes.
- Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Nacional.
- Interconectar las capitales de departamento.
- 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.
- Articular los puertos, aeropuertos y ferrocarriles de nivel nacional e internacional entre sí y con los principales centros de consumo de interés nacional.
- Articular las capitales de los departamentos entre sí y ellas con ciudades, centros poblados o zonas de influencia principal en el movimiento socioeconómico de interés nacional.

- g) Interconectar los principales centros de producción con los principales centros de consumo de interés nacional.
- h) Cumplir con las características operativas de Corredores Logísticos y/o interconectar las Plataformas Logísticas nacional e internacional.



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/o mercancías y el intercambio comercial en el departamento o región, y que tengan influencia principal en el movimiento socioeconómico de la región.
- d) Soportar el tránsito de larga distancia en su ámbito geográfico de competencia y permitir la conformación de circuitos de transportes con otras carreteras nacionales y/o provinciales.
- e) Articular los puertos, aeropuertos y ferrocarriles de nivel regional entre sí y con los principales centros de consumo de interés regional.



Son parte de la Red Vial Provincial, las carreteras que cumplan con alguno de los siguientes criterios:



- a) Interconectar la capital de la provincia con las capitales de sus distritos o éstas entre sí.
- b) Interconectar dos o más carreteras de la Red Vial Provincial.
- c) Facilitar principalmente, el transporte de personas y/o mercancías y el intercambio comercial a nivel interdistrital en la provincia.
- d) Soportar el tránsito de larga distancia en su ámbito geográfico de competencia y permitir la conformación de circuitos de transportes con otras carreteras nacionales y/o departamentales.



Todas las carreteras que están incluidas o van a ser incluidas en el SINAC deben de cumplir con los instrumentos de gestión de la infraestructura vial, aprobados por el MTC.

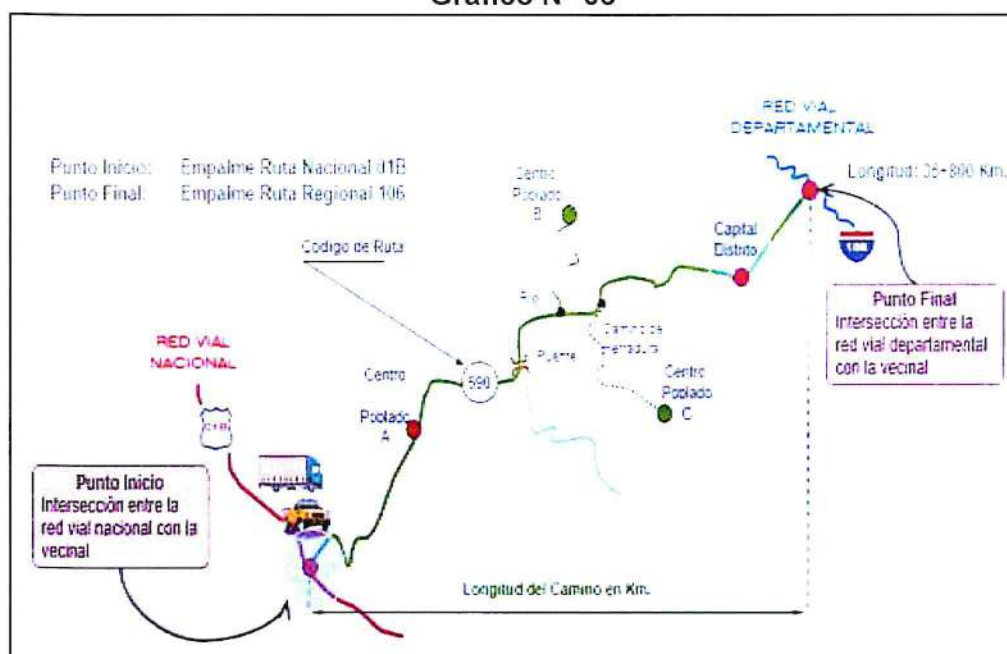
Al respecto, debemos indicar que el artículo 17 del Reglamento Nacional de Gestión Vial, aprobado por Decreto Supremo N°034-2008-MTC, establece que los **instrumentos de gestión de la infraestructura vial** están constituidos por las leyes, reglamentos, manuales, directivas y otros. En ese sentido, en la propuesta de Reglamento de Jerarquización Vial se está consignando el nombre correcto con el cual se denomina a todos los manuales de infraestructura.

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.

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.



Gráfico N° 05



d. Clasificación de los procesos de Jerarquización

Con la finalidad de tener un orden en los procesos que se realizan y que las autoridades competentes establecidas en el numeral 6.3 del artículo 6 del proyecto de reglamento tengan claridad sobre los procesos y los requisitos que requieren cada uno, se ha realizado una clasificación en el artículo 11 siendo los siguientes: clasificación, reclasificación, modificación y desjerarquización vial, así como sus subdivisiones.

Sobre la reclasificación debemos precisar que se ha previsto que la autoridad que tiene la competencia de la carretera opine respecto al nivel de intervención que se propone en el proyecto vial a ejecutar; teniendo en cuenta que, posteriormente en la fase de funcionamiento, se encargará de la operación y mantenimiento.

Conforme al numeral 11.3 del artículo 11 del Reglamento se ha considerado incorporar dentro de las modificaciones en la jerarquización vial a las siguientes: actualización del eje georreferenciado y actualización de trayectoria.

Asimismo, en el numeral 11.4 del artículo 11 del Reglamento se ha considerado incorporar la desjerarquización vial, a fin de realizar el retiro definitivo de una carretera del Clasificador de Rutas.

Cabe señalar que según lo informado por DGPPT los gobiernos locales y regionales vienen solicitando las actualizaciones o retiros; por lo que es necesario dotar de lineamientos claros para su aplicación.

Asimismo, es importante indicar que la Clasificación de los procesos de jerarquización debe realizarse con observancia al Decreto Supremo N° 005-2018-MTC que establece, las disposiciones aplicables a los proyectos de infraestructura vial y para la actualización y/o modificación del Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC, se realizan cautelando el cumplimiento de la normativa ambiental, de áreas naturales protegidas y de aquella que garantiza la

Protección de Pueblos Indígenas u Originarios en Situación de Aislamiento y en Situación de Contacto Inicial.

Así también, el artículo 3 del referido Decreto Supremo establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones actualiza y/o modifica el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC, a fin de excluir, de conformidad con la legislación vigente, las rutas y/o tramos viales proyectados, cuya trayectoria comprenda: a) Áreas Naturales Protegidas de uso indirecto, b) Reservas Territoriales o Indígenas; y c) Áreas Naturales Protegidas de uso directo y Zonas de Amortiguamiento que no cuenten con la emisión de compatibilidad por parte de SERNANP.

Bajo ese contexto, es importante señalar que, la gestión integral de cambio climático se rige por el principio de transversalidad, que señala que la intervención del Estado frente al cambio climático es transversal y multinivel, con la intervención de distintos sectores y actores, a fin de ofrecer respuestas multidimensionales y articuladas. En ese sentido el MTC y las autoridades competentes deben velar por el cumplimiento de la normativa ambiental que asegure las salvaguardas ambientales, considerando la resiliencia al cambio climático y reducción de las emisiones de gases efecto invernadero (GEI).

e. Proceso de Jerarquización para la clasificación y reclasificación vial

Para la jerarquización de una carretera, las autoridades competentes señaladas el numeral 6.3 del artículo 6 del Reglamento, presentan al Titular del MTC la solicitud de jerarquización vial, adjuntando un "Informe Técnico" y la documentación señalada en el numeral 12.3 del Reglamento.

Asimismo, se establece que la DGPPT del MTC conforme al ROF es la unidad orgánica del MTC que evalúa y propone la jerarquización de la carretera.

Al respecto, debemos sustentar que la competencia para que el MTC realice la jerarquización de las carreteras que conforman el SINAC deviene del literal a) del artículo 45 de la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, 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

Las carreteras son consideradas activos del estado y se busca dar valor y realce a las mismas que deben tener criterios claros y únicos para su identificación y jerarquización.

Sin perjuicio de, que se tiene la competencia de determinar la jerarquización de activos expresamente en la norma antes mencionada, el artículo 14 de la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece que las competencias en materia de transporte y tránsito terrestre se asignan de acuerdo a lo establecido en la presente Ley y se ejercen con observancia de los Reglamentos Nacionales. Asimismo, **las competencias que no sean expresamente asignadas por la presente Ley a ninguna autoridad corresponden exclusivamente al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.**

Conforme lo señalado en el citado artículo, se advierte claramente que las competencias **que no son expresamente asignadas en la Ley 27181 a**

ninguna autoridad son asumidas por el MTC y se ejercen con observancia de los Reglamentos Nacionales.

Cabe señalar que, la Ley 27181, en su artículo 10 clasifica las competencias en materia de transporte y tránsito como: a) normativas, b) de gestión y c) de fiscalización.

Siendo que las competencias normativas se desarrollan en el artículo 11 asignando en el numeral 11.1 la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional al MTC y en el numeral 11.2 la competencia de emitir normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales a las Municipalidades Provinciales.

En esa línea, la competencia que tienen las Municipalidades Provinciales establecidas en el literal b) del numeral 17.1 del artículo 17 de la Ley N° 27181, es una competencia normativa, que le permite emitir normas complementarias para jerarquizar la red vial de su jurisdicción.

Finalmente, de acuerdo a lo expuesto debemos indicar, que la disposición contenida en el numeral 12.5, del artículo 12 de la propuesta de Reglamento, no colisiona con lo dispuesto en el artículo 17 de la Ley N° 27181, ya que dicho artículo señala expresamente que las competencias de las Municipalidades Provinciales de Jerarquizar la red vial de su jurisdicción son normativas y no de gestión, las mismas deben ser ejercidas en concordancia con los reglamentos nacionales.

f. Proceso de Jerarquización para las modificaciones

Con la finalidad de tener un orden en los procesos que se realizan y que las autoridades competentes establecidas en el numeral 6.3 del artículo 6 del proyecto de reglamento tengan claridad sobre los procesos de Jerarquización para las modificaciones, en el artículo 13 se ha establecido que deben adjuntar un Informe Técnico de Propuesta de Jerarquización Vial para la modificación y el mapeo del eje geométrico georreferenciado en el cual se evidencie la variación del trazo o trayectoria de la carretera.

Asimismo, para la desjerarquización de una carretera del SINAC se debe adjuntar el Informe Técnico de Propuesta de Jerarquización Vial para la modificación, mediante el cual se sustente documentalmente las causas que lo motivan.

La DGPPT a través de la Dirección de Disponibilidad de Predios o la que haga sus veces, del MTC, efectúa el análisis de la solicitud de modificación y elabora el Informe de aprobación de la modificación solicitada el cual es notificado por Oficio, de ser el caso, se aprueba se registra en el RENAC, el clasificador de rutas y los mapas viales.

Lo señalado va a permitir dar claridad sobre la ruta, documentos a presentar y predictibilidad sobre la respuesta de la DGPPT. A la fecha, al no estar específicamente regulados cualquier cambio de estos debe pasar el proceso de una clasificación o reclasificación haciéndolo engorroso y complejo hasta que se emita una Resolución Ministerial, que para el presente caso no es necesario ya que no se está haciendo un cambio en la jerarquía de la vía.



g. Desacuerdos en la jerarquización de carreteras

Al respecto, debemos precisar que, los artículos 14 y 16 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asimismo dichas competencias se ejercen con observancia de los Reglamentos Nacionales. Del mismo modo en el literal f del artículo 23 de la citada ley señala que uno de los Reglamentos necesarios para la implementación de la citada Ley es el Reglamento de Jerarquización Vial el cual 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. Contiene además los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido.

Asimismo, conforme al artículo 4 de la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ley N° 29370, concordado con los artículos 117 y 124 del Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por resolución ministerial N° 658-2021-MTC/01, el MTC tiene competencia exclusiva en materia Infraestructura de transportes de alcance nacional e internacional. Asimismo, conforme al artículo 7 de la citada Ley el MTC tiene competencia para planear, regular, gestionar, ejecutar, supervisar y evaluar la infraestructura vial, ferroviaria, aeroportuaria, portuaria y vías navegables, en el ámbito de su competencia.

En tal sentido teniendo en cuenta que el MTC tiene competencia para evaluar y mantener actualizada la jerarquización del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC. Para el cumplimiento efectivo de dicha competencia le corresponde emitir opinión en los desacuerdos que se presentarían en la jerarquización de carreteras.

Asimismo, debemos señalar que, lo indicado guarda concordancia con las competencias señaladas en el artículo 117 del Texto Integrado actualizado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Resolución Ministerial N° 658-2021-MTC/01 (en adelante, ROF del MTC), que dispone como funciones de la DGPPT, entre otras, las siguientes:

- Proponer los mecanismos de coordinación y articulación de las intervenciones de los programas y proyectos especiales, y demás entidades del sector transportes y comunicaciones con los gobiernos regionales a través de los órganos competentes del ministerio.
- Proponer la reclasificación de las carreteras de las redes viales del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC ubicadas en el ámbito de la jurisdicción del ministerio.
- Emitir opinión técnica en el ámbito de su competencia.

En esa línea, de acuerdo al artículo 124 del ROF del MTC la Dirección de Disponibilidad de Predios tiene como funciones, entre otras, las siguientes:

- Mantener actualizado el sistema de inventarios, mapas u otra información relacionada a la infraestructura vial, ferroviaria, portuaria e hidrovías y otros medios de transporte, con excepción de la infraestructura aeroportuaria, a nivel nacional, en coordinación con los órganos competentes del ministerio, gobiernos regionales y locales,



concesionarios y otros;

- Mantener actualizado el Registro Nacional de Carreteras, el Registro Nacional de Actividad Ferroviaria y otros registros nacionales de infraestructura de transportes, conforme a la normatividad vigente;
- Evaluar y mantener actualizada la jerarquización del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC;
- Organizar y mantener actualizada la planoteca del ministerio, en coordinación con los órganos competentes del ministerio;
- Evaluar las solicitudes para establecer el derecho de vía de las rutas de la Red Vial Nacional y gestionar su aprobación mediante resolución ministerial;
- Las demás funciones que le asigne el(la) director(a) general de Programas y Proyectos de Transportes y aquellas que le sean dadas por normativa expresa.
- Emitir opinión técnica en el ámbito de su competencia.

En ese sentido, al ser la DGPPT competente para conocer, conducir y proponer las resoluciones que determinan la Jerarquización de una vía, es la unidad orgánica competente para emitir opinión técnica en los desacuerdos en la jerarquización de carreteras entre las autoridades competentes establecidas en el artículo 6 del Reglamento.

h. Identificación, Código De Ruta, señalización de las Carreteras

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.

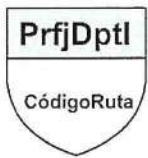
Gráfico N° 06 Ejemplos de identificación

Carreteras de la Red Vial Nacional	Carreteras de la Red Vial Departamental o Regional	Carreteras de la Red Vial Vecinal o Rural
 PE-01	 AM-100	 Ab-695

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 vigente y demás normas complementarias que emita el MTC.

Tabla N° 05 – Señalización de las carreteras jerarquizadas

Red Vial	Descripción	Símbolo
a) Red Vial Nacional	“escudo” Código de ruta del N° 01 al 99	 CódigoRuta

b) Red Vial Departamental o Regional	“ emblema ” Código de ruta del N° 100 al 499	
c) Red Vial Provincial	“ circulo ” Código de ruta a partir del N° 500	

i. Clasificador de rutas

El Clasificador de Rutas es el documento oficial SINAC, clasificadas en Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Provincial. Incluye el Código de Ruta y su definición según puntos o lugares principales que conecta. La DGPPT, es el responsable de elaborar y proponer la actualización del Clasificador de Rutas.

Dentro de las disposiciones complementarias finales del proyecto, se ha dispuesto la actualización del Clasificador de Rutas, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días calendario computados desde el día siguiente de la publicación del reglamento; teniendo en consideración que la última actualización del Clasificador de Rutas del SINAC se dio mediante Decreto Supremo N° 011-2016-MTC.

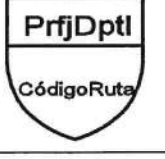
j. De los mapas viales y su simbología

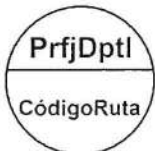
Los Mapas Viales son mapas temáticos donde se muestran las representaciones gráficas georreferenciadas del eje de las carreteras en el sistema WGS84, los mismos que pueden ser de carácter nacional, departamental o provincial.

La DGPPT o la unidad orgánica que haga sus veces, es responsable de elaborar los Mapas Viales, en coordinación con los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales y son aprobados mediante Resolución Ministerial a más tardar el último día hábil del mes de enero de cada año.

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

Tabla N° 06 – Simbología

Red Vial	Sigla	Tipo	Símbolo
Nacional	RVN	“ ESCUDO ” Código de ruta del N° 01 al 99	
Departamental o Regional	RVD	“ EMBLEMA ” Código de ruta del N° 100 al 499	

Provincial	RVV	"CIRCULO" Código de ruta a partir del N° 500	
------------	-----	--	---

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

Tabla N° 07 – Identificación ejes geométricos

RED VIAL	COLOR	SIMBOLO
RED VIAL NACIONAL	ROJO	
RED VIAL DEPARTAMENTAL O REGIONAL	AZUL	
RED VIAL PROVINCIAL	VERDE	

k. Registro Nacional de Carreteras

El RENAC es un instrumento de gestión de carácter oficial en el cual se inscriben las carreteras que están incluidas en el clasificador de rutas – SINAC, y aquellas modificadas mediante el documento oficial correspondiente.

Asimismo, atendiendo a la problemática identificada respecto a que los Gobiernos Regionales y las Municipalidades Provinciales no remiten la información para actualizar el RENAC, es que en el numeral 21.3 se ha establecido que estos remitan la información semestral a la DGPPT sobre el estado actual de las carreteras de su competencia.

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

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.

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.

En torno a la aplicación de las medidas de restricciones por parte de los Gobiernos Locales, y a fin que dichas medidas se efectúen en base a una evaluación integral adoptada por la autoridad competente, resulta necesario aprobar los lineamientos para

la emisión de medidas de restricción de la circulación en determinadas vías, con la finalidad que su aplicación sea idónea, razonable y efectiva para atender la problemática identificada, pudiendo ser planteada e implementada.

En ese sentido, en los artículos 22 y 23 del Reglamento tienen como objeto sustentar los lineamientos y criterios para la ejecución de medidas de restricción en determinadas vías, los cuales serán de aplicación obligatoria por las autoridades competentes.

Asimismo, el numeral 22.3 establece que se debe publicar y dar a conocer la medida de restricción. 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. La ventaja de la publicación es que permite a la autoridad competente identificar a los posibles afectados con la medida a aplicar

En ese sentido, se 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.

Respecto al numeral 22.4 debemos precisar que 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.

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.

m. Dispositivo normativo de declaración de restricción

Se establece que el dispositivo normativo de declaración de la restricción, es emitido por las autoridades competentes señaladas en el numeral 6.3 del artículo 6 del Reglamento.

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 Único del Ordenado de la Ley N 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N 004-2019-JUS¹³.

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

De acuerdo con el artículo 25 del Proyecto normativo, se prevé como medida de restricción de vías o áreas, la cual 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

¹³ 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.

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.

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.

Al respecto la línea de base es factible determinar previo a la emisión de la medida en cuanto involucra la medición de diversas variables como por ejemplo flujos vehiculares en el tramo de interés, tiempos de desplazamiento, característica y estado de la vía, entre otros. Que luego deben ser comparados con la aplicación del piloto o la medida.



o. Plan Piloto de la medida de restricción de circulación

El artículo 26 del Proyecto normativo, prevé la acción de realizar un plan piloto de las medidas de restricción, el cual 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.



p. Señalización de las medidas de restricción

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 y demás normas complementarias que emita el MTC.



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.



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 se establece que el citado manual contiene los criterios que determinan 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.

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.



q. Restricciones en las Vías Nacionales

Al respecto, cuando la medida de restricción a aplicar por parte de los Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales no debe 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.

r. Actualización de instrumentos de gestión de la red vial

Dentro de las disposiciones complementarias finales, en específico, la primera, segunda y cuarta, se prevé la actualización del Clasificador de Rutas y la aprobación del Registro Nacional de Carreteras y Glosario de términos de uso frecuente en los Proyectos de infraestructura vial y su actualización siendo estos instrumentos de gestión de carácter oficial, los cuales describen información de las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras.

Respecto al Clasificador de Rutas, es el documento oficial del Sistema Nacional de Carreteras, que contiene las vías clasificadas según su jerarquización, los códigos de ruta y su definición según puntos o lugares principales que conecta, dada la información crítica que posee ha de actualizarse y aprobarse mediante Decreto Supremo, siendo la DGPPT, o la que haga sus veces, responsable de elaborar y proponer la actualización del Clasificador en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días calendario computados desde el día siguiente de la publicación del Reglamento.

En el caso del Registro Nacional de Carreteras, como instrumento de gestión en el cual se inscriben las vías que conforman el SINAC, contiene información relacionada con sus longitudes, características generales de la superficie de rodadura, entre otros, se prevé la aprobación, mediante Resolución Directoral, de sus contenidos en un plazo no mayor de un (1) año contado desde el día siguiente de la publicación del Reglamento, siendo responsabilidad de la DGPPT, o la que haga sus veces, como unidad orgánica encargada de su implementación, actualización y monitoreo.

Atendiendo a la característica de complejidad y múltiples aristas que involucra los proyectos de infraestructura vial, es necesario estandarizar y organizar las definiciones y términos empleados en los diferentes instrumentos vinculados a la materia como son los Reglamentos Nacionales y los Manuales de Infraestructura Vial, es así que, motivado por la modificación del Reglamento de Jerarquización Vial, se hace necesario la actualización del Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de infraestructura vial a fin de incorporar nuevos elementos que faciliten la aplicación de los instrumentos por parte de los operadores de la materia.

s. Incorporación de nuevas carreteras a la red vial

La implementación de nuevas carreteras como parte del desarrollo de las redes viales del territorio nacional han de ser incorporadas en el Registro Nacional de Carreteras, Clasificador de Rutas y Mapas Viales correspondientes, con el fin adecuar su constitución al marco normativo vigente, se brinde los elementos esenciales para su funcionamiento (como códigos de ruta, entre otros), contar con información sobre sus características generales que permitan el desarrollo de las acciones de gestión de la infraestructura por la autoridades competentes. De este modo es responsabilidad de la autoridad competente correspondiente, gestionar su incorporación en los instrumentos indicados ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.



t. Adecuación del ámbito de la red vial departamental o regional y de la red vial provincial y Criterios de jerarquización del SINAC en vías urbanas

En concordancia con lo establecido en la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre las competencias compartidas y específicas de las Municipalidades Provinciales en materia de infraestructura urbana o rural básica y vialidad, asimismo, en línea con lo establecido en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, las Municipalidades Provinciales poseen la competencia para jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes. A razón de ello, los criterios de jerarquización de vías urbanas han de ser establecidos por los Gobiernos Locales.

En lo respecta a la red vial que forma parte del SINAC, y que atraviesan zonas urbanas, se rigen por lo establecido en el Reglamento de Jerarquización Vial en función a evitar el seccionamiento de la red vial y los conflictos competenciales, así como orientar la gestión, decisiones de inversión e intervenciones sobre la infraestructura vial.

Asimismo, conforme a la Ley N° 27795, Ley de Demarcación y Organización Territorial las denominaciones de las carreteras de la Red Vial Departamental o Regional y de la Red Vial Provincial, de ser el caso deben ser adecuadas.

u. Emisión de normas complementarias por las Municipalidades Provinciales

Al respecto, la Ley 27181, en su artículo 10 clasifica las competencias en materia de transporte y tránsito como: a) normativas, b) de gestión y c) de fiscalización.

Siendo que las competencias normativas se desarrollan en el artículo 11 asignando en el numeral 11.1 la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional al MTC y en el numeral 11.2 la competencia de emitir normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales a las Municipalidades Provinciales.

En esa línea, la competencia que tienen las Municipalidades Provinciales establecidas en el literal b) del numeral 17.1 del artículo 17 de la Ley N° 27181, es una competencia normativa, que le permite emitir normas complementarias para jerarquizar la red vial de su jurisdicción.

Finalmente, el literal antes mencionado establece que dicha competencia se ejerce en concordancia a lo establecido en los reglamentos nacionales, siendo necesario precisar en el presente reglamento que esa regulación se puede realizar en las vías que no forman parte del SINAC.

v. Construcción de nuevas vías de evitamiento

De acuerdo al 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, la Vía de evitamiento es aquella que se construye para evitar atravesar una zona urbanas, siendo que esta tipología es la que más se adecua para integrarse a nuevas redes viales según la sección 201 del Manual de Diseño Geométrico de Carreteras, aprobado por Resolución Directoral N° 003-2018-MTC/14, los proyectos de nuevo trazo son aquellos que permiten incorporar a la red una nueva obra de infraestructura vial. El caso más claro corresponde al diseño de una carretera no existente, incluyéndose también en esta categoría, aquellos trazos de vías de evitamiento o variantes de longitudes importantes.

En ese sentido, la construcción de vías de evitamiento responde a los progresivos cambios en las condiciones de uso de las vías existentes (en términos de volúmenes de tráfico, nuevos tipos de usuarios, entre otras), su implementación se dirige a mantener la transitabilidad y adecuar las condiciones de operación de las rutas involucradas. De este modo, es posible la construcción de vías de evitamiento que formaran parte de la red vial respectiva siempre que cumplan con las condiciones técnicas específicas establecidas en las normativas del MTC. Aquello, implica la transferencia de la vía a la red vial que corresponda en el SINAC o a la red vial urbana, transfiriéndose las competencias en cuanto a su mantenimiento y administración a la autoridad correspondiente.

w. Elaboración de lineamientos para aplicación de la Jerarquización Vial y del contenido del Informe Técnico de Propuesta

Con el fin de desarrollar los requisitos y parámetros de manera específica en los procesos de jerarquización vial, se plantea la necesidad de disponer de un instrumento normativo que resuma y establezca de forma clara y ordenada el contenido del Informe Técnico, en atención a ello a través de la DGPRM y de la DGPPT o la que haga sus veces, se aprueba mediante Resolución Directoral en un plazo no mayor de cuarenta (40) días calendario contados desde la publicación del Decreto Supremo, el contenido de los Informes Técnicos de Propuesta de Jerarquización Vial para la clasificación, reclasificación y modificación y los lineamientos para su presentación que oriente a las autoridades competentes.

x. Competencia sobre carreteras del SINAC que atraviesan zonas urbanas

Respecto a las carreteras del SINAC que atraviesan zonas urbanas, se posibilita la ejecución de intervenciones por parte de los Gobiernos Regionales y Locales siempre que dispongan de recursos, en rutas o tramos que no son de su competencia, de modo que se eviten los procedimientos de cambios en la jerarquización vial sobre estas, los cuales generarían el fraccionamiento de las rutas, no siendo esto posible debido a su naturaleza continua; asimismo está dirigido a establecer un proceso simplificado y celeres para realizar intervenciones en función de las necesidades y prioridades de sus ámbitos territoriales.

Asimismo, se ha resguardado que la intervención realizada no afecte, ni disminuya la funcionalidad y la geometría existente de la vía y se realice conforme a los instrumentos de gestión de la infraestructura vial, aprobados por el MTC.

y. Sobre Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional.

Con la finalidad de que la normativa guarde coherencia para su aplicación y para su correcta y eficiente aplicación debe estar en un cuerpo integral; por lo tanto, el artículo 7 del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC que aún es de aplicación para PROREGION y el PATS de Provias Descentralizado, se ha incorporado en la Décima Disposición Complementaria, actualizando los nombres vigentes de los proyectos.

Cabe señalar que, el referido artículo 7 se está derogando por lo tanto corresponde recogerlo en la propuesta de actualización como una DCF al no ser una parte sustantiva de la norma.

Finalmente, debemos precisar que el Programa de Apoyo al Transporte Subnacional y al Programa de Infraestructura Vial para la Competitividad Regional, no son programas



regulados bajo la Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, Ley N° 29158, sino son líneas de acción o actividades.

z. Sobre la Identificación de vías urbanas y caminos rurales no considerados en el Sistema Nacional de Carreteras

Las carreteras del SINAC, de acuerdo al artículo 21 del proyecto de Reglamento de Jerarquización Vial están registradas en el Registro Nacional de Carreteras.

Para los caminos rurales y vías urbanas, el numeral 2.1 del artículo 79 de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972 establece que las Municipalidades Provinciales:

“2.1. Ejecutar directamente o concesionar la ejecución de las obras de infraestructura urbana o rural de carácter multidistrital que sean indispensables para la producción, el comercio, **el transporte** y la comunicación de la provincia, tales como corredores viales, vías troncales, puentes, parques, parques industriales, embarcaderos, terminales terrestres, y otras similares, en coordinación con las municipalidades distritales o provinciales contiguas, según sea el caso; de conformidad con el Plan de Desarrollo Municipal y el Plan de Desarrollo Regional”.

Para el caso de las Municipalidades Distritales el numeral 4.1 del artículo 79, considera lo siguiente:

“4.1. Ejecutar directamente o proveer la ejecución de las obras de infraestructura urbana o rural que sean indispensables para el desenvolvimiento de la vida del vecindario, la producción, el comercio, **el transporte** y la comunicación en el distrito, tales como pistas o calzadas, vías, puentes, parques, mercados, canales de irrigación, locales comunales, y obras similares, en coordinación con la municipalidad provincial respectiva”.

Asimismo, el artículo 8 de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972, indica que corresponde a cada municipalidad organizar la administración de acuerdo con sus necesidades y presupuestos.

En ese sentido, los Municipios tienen sus estructuras organizacionales, de acuerdo al manejo administrativo según su capacidad presupuestal para el registro de los caminos urbanos y rurales que están fuera del SINAC en el ámbito de su competencia, por lo que deberán efectuar el registro las dependencias orgánicas que este relacionadas a la administración de la infraestructura vial.

aa. Sobre la Actualización de la Guía Metodológica para la Elaboración de Planes Viales Departamentales Participativos

El Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado – PROVIAS DESCENTRALIZADO, tiene a su cargo las actividades de preparación, gestión, administración **y ejecución de proyectos de infraestructura de transporte departamental y rural en sus distintos modos**; así como el desarrollo y fortalecimiento de capacidades institucionales para la gestión descentralizada **del transporte departamental y rural**.

En ese sentido el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aprueba mediante Resolución Ministerial, a propuesta del Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado – PROVIAS DESCENTRALIZADO, en un plazo no mayor de trescientos (300) días calendario contado desde el día siguiente de la publicación

del presente Reglamento, la actualización de la Guía Metodológica para la Elaboración de Planes Viales Departamentales Participativos.

bb. Sobre la Derogación y marco aplicable para las solicitudes en trámite

La propuesta normativa plantea una derogación expresa del Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, mediante el cual, con su puesta en vigencia se pretende que se constituya en el régimen aplicable para la jerarquización y restricciones infraestructura vial.

Asimismo, al tener dos normas que versen sobre la misma materia, se busca simplificar y con la figura de la derogación se permite la implementación de un nuevo marco legal.

De igual forma, se propone la derogación de los artículos 6, 6-A, 7 y 8 del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, en la medida que, regulan la misma materia del Reglamento y que para garantizar la coherencia en un solo cuerpo legal que permita la aplicación de la jerarquización se ha tenido a bien en incorporar las reglas que aún surten efecto al reglamento como los artículos 6 y 7 que ahora están considerados en los artículos 11 y 10 del Reglamento.

Respecto a los artículos 6-A y 8 debemos indicar que los mismos han surtido sus efectos y fueron aplicados para casos específicos; siendo que a la fecha parte de su texto no concuerda con la propuesta vigente de los criterios de jerarquización. No obstante, se ha recogido parte del texto de los artículos mencionados en el párrafo precedente en el artículo 11 y en la 1 DCT.

En ese sentido, a fin contar con un marco normativo uniformizado y unificado, resulta idóneo a fin de dar solución a la problemática expuesta. A través de esta modificación se busca que las disposiciones señaladas en el RJV no colisionen con las nuevas disposiciones que se estarían abordando.

cc. Sobre la vigencia

Al respecto, se ha precisado que la vigencia de la norma es a los 20 días calendario contados desde la fecha de publicación en el diario oficial "El Peruano" de la Resolución Directoral referida en la Octava Disposición Complementaria Final del Reglamento.

Sin embargo, se exceptúa de la citada prorroga a la Octava y Novena Disposiciones Complementarias Finales del Reglamento, dado que es necesario que la primera disposición entre en vigencia al día siguiente de la publicación en el diario oficial "El Peruano", a fin de que el MTC, a través de la DGPRTM, a propuesta de la DGPPT, apruebe mediante Resolución Directoral en un plazo no mayor de cuarenta (40) días calendario contados desde la publicación del presente Decreto Supremo, el contenido de los Informes Técnicos de Propuesta de Jerarquización Vial para la clasificación vial, reclasificación vial y modificación en la jerarquización vial; así como, los lineamientos para su aplicación

Asimismo, la Novena Disposición Complementaria Final debe entrar en vigencia al día siguiente de la publicación de la norma en razón de la urgencia de que se realice de forma prioritaria la ejecución de intervenciones por parte de los Gobiernos Regionales y Locales en rutas o tramos que no son de su competencia, de modo que se eviten los procedimientos de cambios en la jerarquización vial. En esa línea; es urgente que el proceso simplificado y célere para realizar intervenciones en función de las necesidades y prioridades de los ámbitos territoriales de las entidades mencionadas pueda aprobarse. No siendo necesaria la emisión de otra norma para su aplicación



pues en el referido artículo se ha colocado todas las reglas para su aplicación.

Asimismo, se ha resguardado que la intervención realizada no afecte, ni disminuya la funcionalidad y la geometría existente de la vía y se realice conforme a los instrumentos de gestión de la infraestructura vial, aprobados por el MTC.

dd. Sobre las Disposiciones Complementarias Modificatorias del Decreto Supremo

Sobre el particular, debemos indicar que la normativa debe guardar coherencia para su aplicación y dado que en el proyecto de reglamento se ha realizado un cambio a la denominación de la Red vial Vecinal o rural por Red Vial Provincial sustentado en ítem c) del presente documento.

En ese sentido, corresponde que la normativa de la gestión de infraestructura vial pueda concordarse para una correcta interpretación; motivo por el cual en el Decreto Supremo se establecen dos Disposiciones Complementarias Modificatorias, una al Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC y otra al Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras, aprobado por Decreto Supremo N° 012-2013-MTC.

Cuadro Comparativo:

MODIFICACIONES AL DECRETO SUPREMO N° 034-2008-MTC	
NORMA VIGENTE	NORMA PROPUESTA
Artículo 4. De las autoridades competentes 4.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, a través de la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal o la que haga sus veces, es la autoridad competente para dictar e interpretar las normas técnicas contenidas en el presente Reglamento correspondientes a la gestión de la infraestructura vial en carreteras, caminos y vías urbanas; asimismo, a través de la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes o la que haga sus veces, es la autoridad competente para fiscalizar su cumplimiento 4.2 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, incluso cuando estas atraviesan zonas urbanas. b) Los Gobiernos Regionales, a cargo de la gestión de la infraestructura de la Red Vial Departamental o Regional.	“Artículo 4. De las autoridades competentes 4.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, a través de la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal o la que haga sus veces, es la autoridad competente para dictar e interpretar las normas técnicas contenidas en el presente Reglamento correspondientes a la gestión de la infraestructura vial en carreteras, caminos y vías urbanas; asimismo, a través de la Dirección General de Fiscalizaciones y Sanciones en Transportes o la que haga sus veces, es la autoridad competente para fiscalizar su cumplimiento. 4.2 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, incluso cuando estas atraviesan zonas urbanas. 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

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 y de la Red Vial Urbana de su competencia	Red Vial Provincial y de la Red Vial Urbana y los caminos rurales de su competencia no considerados en el Sistema Nacional de Carreteras, respectivamente."
Artículo 11. Del planeamiento 11.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene entre sus funciones: a) Diseñar, normar y ejecutar las políticas de promoción y desarrollo en materia de transportes y comunicaciones. b) Formular los planes nacionales sectoriales de desarrollo en materia de transportes y comunicaciones. 11.2 Los planes de desarrollo a corto, mediano y largo plazo de la infraestructura vial, son efectuados por las autoridades competentes indicadas en el artículo 4 del presente Reglamento, en la siguiente forma: a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, elabora el Plan Vial Nacional que contiene el plan vial de la Red Vial Nacional de su competencia, e incorpora los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural implementados bajo las pautas que dicta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. b) Los Gobiernos Regionales elaboran los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional en concordancia con el Plan Vial Nacional. c) Los Gobiernos Locales Provinciales elaboran los planes viales de la Red Vial Vecinal o Rural en concordancia con el Plan Vial Nacional; además elaboran los planes viales de la Red Vial Urbana de su competencia. 11.3 Las autoridades competentes para efectos de la formulación de los planes indicados y en función a la priorización de inversiones, realizan y/o actualizan inventarios viales, siendo éstos: i) de carácter básico, cuyo objetivo es obtener o actualizar información relativa a la ubicación, longitud, características geométricas generales, tipo de superficie de rodadura, clasificación o jerarquización, estado situacional general; y ii) de carácter calificado, cuyo objetivo es obtener información actualizada y detallada de todos los elementos conformantes de la vía. 11.4 Corresponde al Ministerio de Transportes	Artículo 11. Del planeamiento 11.1 El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene entre sus funciones: a) Diseñar, normar y ejecutar las políticas de promoción y desarrollo en materia de transportes y comunicaciones. b) Formular los planes nacionales sectoriales de desarrollo en materia de transportes y comunicaciones. 11.2 Los planes de desarrollo a corto, mediano y largo plazo de la infraestructura vial, son efectuados por las autoridades competentes indicadas en el artículo 4 del presente Reglamento, en la siguiente forma: a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, elabora el Plan Vial Nacional que contiene el plan vial de la Red Vial Nacional de su competencia, e incorpora los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Provincial implementados bajo las pautas que dicta el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. b) Los Gobiernos Regionales elaboran los planes viales de la Red Vial Departamental o Regional en concordancia con el Plan Vial Nacional. c) Las Municipalidades Provinciales elaboran los planes viales de la Red Vial Provincial en concordancia con el Plan Vial Nacional; además las Municipalidades Distritales elaboran los planes viales de la Red Vial Urbana y los caminos rurales de su competencia no considerados en el Sistema Nacional de Carreteras. 11.3 Las autoridades competentes para efectos de la formulación de los planes indicados y en función a la priorización de inversiones, realizan y/o actualizan inventarios viales, siendo éstos: i) de carácter básico, cuyo objetivo es obtener o actualizar información relativa a la ubicación, longitud, características geométricas generales, tipo de superficie de rodadura, clasificación o jerarquización, estado situacional general; y ii) de carácter calificado, cuyo objetivo es obtener información actualizada y detallada de todos los elementos conformantes de la vía. 11.4 Corresponde al Ministerio de



y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal, o la que haga sus veces, dictar las normas para la elaboración de los inventarios viales antes indicados."	Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal, o la que haga sus veces, dictar las normas para la elaboración de los inventarios viales antes indicados."
I MODIFICACIONES AL DECRETO SUPREMO N° 012-2013-MTC	
Artículo 3.- Del ámbito de aplicación El presente Clasificador de Rutas rige en todo el territorio de la República del Perú para su aplicación por los tres niveles de Gobierno (Nacional, Regional y Local). Su alcance está referido a las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), así como el derecho de vía y las áreas o vías de acceso restringido	"Artículo 3.- Del ámbito de aplicación El presente Clasificador de Rutas rige en todo el territorio de la República del Perú para su aplicación por los tres niveles de Gobierno (Nacional, Regional y Provincial). Su alcance está referido a las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), así como el derecho de vía y las áreas o vías de acceso restringido."
Artículo 4.- De la identificación de las redes viales 4.1 Red Vial Nacional: La Red Vial Nacional tiene tres (3) Ejes Longitudinales y veinte (20) Ejes Transversales. Los Ejes longitudinales son carreteras que unen las fronteras norte y sur del país y se identifican con numeración impar de un dígito. Estos ejes se inician (Km. "0") en los siguientes puntos notables en la zona central del país: i) El eje longitudinal de la costa (PE-1), en el Intercambio Vial Santa Anita (Lima) ii) El eje longitudinal de la sierra (PE-3), Repartición La Oroya, y iii) El eje longitudinal de la selva (PE-5), en el Pte. Reither (Chanchamayo) Los Ejes transversales o de penetración son carreteras en las que la medición de su trayectoria se hace de Oeste a Este, comunicando la costa con la sierra y selva, salvo las excepciones de las carreteras que van al litoral, que también se inician en la Ruta PE-1, en cuyo caso su trayectoria se mide de Este a Oeste. Se identifican con numeración par y se inician (Km. "0"), necesariamente, en un punto notable de la longitudinal de la costa (PE-1). Si una ruta transversal se interrumpe al cruzar una ruta longitudinal, prevalece el kilometraje de la ruta longitudinal interrumpiéndose el kilometraje de la ruta transversal, que cuando se reinicia mantiene su numeración, adicionándole la letra A, B, C, D y siguientes en orden alfabético. La Red Vial Nacional puede tener variantes y	Artículo 4.- De la identificación de las redes viales 4.1 Red Vial Nacional: La Red Vial Nacional tiene tres (3) Ejes Longitudinales y veinte (20) Ejes Transversales. Los Ejes longitudinales son carreteras que unen las fronteras norte y sur del país y se identifican con numeración impar de un dígito. Estos ejes se inician (Km. "0") en los siguientes puntos notables en la zona central del país: i) El eje longitudinal de la costa (PE-1), en el Intercambio Vial Santa Anita (Lima) ii) El eje longitudinal de la sierra (PE-3), Repartición La Oroya, y iii) El eje longitudinal de la selva (PE-5), en el Pte. Reither (Chanchamayo) Los Ejes transversales o de penetración son carreteras en las que la medición de su trayectoria se hace de Oeste a Este, comunicando la costa con la sierra y selva, salvo las excepciones de las carreteras que van al litoral, que también se inician en la Ruta PE-1, en cuyo caso su trayectoria se mide de Este a Oeste. Se identifican con numeración par y se inician (Km. "0"), necesariamente, en un punto notable de la longitudinal de la costa (PE-1). Si una ruta transversal se interrumpe al cruzar una ruta longitudinal, prevalece el kilometraje de la ruta longitudinal interrumpiéndose el kilometraje de la ruta transversal, que cuando se reinicia mantiene su numeración, adicionándole la letra A, B, C, D y siguientes en orden alfabético.

ramales, los que serán identificados con las letras A, B, C, D y siguientes, en orden alfabético.

La intersección de un Eje Longitudinal con un Eje Transversal debe realizarse a través de un óvalo.

4.2 Red Vial Departamental o Regional: La Red Vial Departamental o Regional tiene vías complementarias o alimentadoras de la Red Vial Nacional y sirve como elemento receptor de los caminos de la Red Vial Vecinal o Rural. Las vías de esta red pueden, indistintamente, ser longitudinales o transversales, siendo necesario que estén comunicadas entre sí conformando una red vial.

Su trayectoria se hace de Oeste a Este, partiendo de una ruta nacional, o de una ruta departamental. Su numeración se asigna en forma ascendente de Norte a Sur, salvo las excepciones que se puedan dar cuando hubiera continuidad de una carretera entre dos departamentos, o casos no previstos en el presente Decreto Supremo.

La Red Vial Departamental o Regional se identifica, según el caso, con las dos (2) primeras letras del nombre del Departamento donde se ubica la carretera, seguida de un número de tres (3) dígitos del 100 al 499. Se encuentra bajo la jurisdicción de cada Gobierno Regional, tendiendo a su continuidad con los departamentos colindantes.

La intersección de una Ruta Nacional con una Ruta Departamental debe realizarse a través de un óvalo.

4.3 Red Vial Vecinal o Rural: La Red Vial Vecinal o Rural tiene como objetivo principal servir de elemento de unión y comunicación entre los principales centros poblados, entre los centros de producción de la zona a que pertenecen, entre sí y con el resto del país, articulándose con la Red Vial Departamental o Regional y/o de la Red Vial Nacional.

La Red Vial Vecinal o Rural se identifica, según sea el caso, con las dos (2) primeras letras del nombre del Departamento donde se ubica la carretera, seguida de un número a partir del 500. Se encuentra bajo la jurisdicción de los Gobiernos Locales, e integran la zona tendiendo a su continuidad con los caminos de las provincias colindantes.

La Red Vial Nacional puede tener variantes y ramales, los que **son** identificados con las letras A, B, C, D y siguientes, en orden alfabético.

La intersección de un Eje Longitudinal con un Eje Transversal debe realizarse a través de un óvalo.

4.2 Red Vial Departamental o Regional: La Red Vial Departamental o Regional tiene vías complementarias o alimentadoras de la Red Vial Nacional y sirve como elemento receptor de los caminos de la Red Vial **Provincial**. Las vías de esta red pueden, indistintamente, ser longitudinales o transversales, siendo necesario que estén comunicadas entre sí conformando una red vial.

Su trayectoria se hace de Oeste a Este, partiendo de una ruta nacional, o de una ruta departamental. Su numeración se asigna en forma ascendente de Norte a Sur, salvo las excepciones que se puedan dar cuando hubiera continuidad de una carretera entre dos departamentos, o casos no previstos en el presente Decreto Supremo.

La Red Vial Departamental o Regional se identifica, según el caso, con las dos (2) primeras letras del nombre del Departamento donde se ubica la carretera, seguida de un número de tres (3) dígitos del 100 al 499. Se encuentra bajo la jurisdicción de cada Gobierno Regional, tendiendo a su continuidad con los departamentos colindantes.

La intersección de una Ruta Nacional con una Ruta Departamental debe realizarse a través de un óvalo.

4.3 Red Vial **Provincial**: La Red Vial **Provincial** tiene como objetivo principal **articular las capitales de sus distritos y ellos entre sí, o zonas de influencia socio económico de interés provincial**, articulándose con la Red Vial Departamental o Regional y/o de la Red Vial Nacional.

La Red Vial **Provincial** se identifica, según sea el caso, con las dos (2) primeras letras del nombre del Departamento donde se ubica la carretera, seguida de un número a partir del 500. Se encuentra bajo la jurisdicción de las **Municipalidades Provinciales.**"



Es necesario que, en el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, y en el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC que se mencionan a las Redes Viales Vecinales o rurales, se realice la precisión y concordancia que dichas Redes corresponden a la Red Vial Provincial y que su competencia está a cargo de las Municipalidades Provinciales. De igual forma se precisa las competencias de las Municipalidades Distritales y la red vial de su competencia. Toda vez que la normativa debe concordarse para una correcta interpretación.

La idoneidad consiste en la relación de causalidad, de medio a fin entre el medio adoptado y el fin medio a fin, entre el medio adoptado y el fin propuesto. Es decir, se trata del análisis de una relación medio-fin (STC N° 0045-2004-AI). En ese sentido, las modificaciones son idóneas para contribuir a alcanzar la finalidad del RJV y que la norma pueda aplicarse correctamente, pues de lo contrario habría otras normas que entrarían en contradicción.

Finalmente, las modificaciones serán efectivas en tanto se contará con un marco legal coherente que permita su real aplicación por las autoridades competentes.

SOBRE EL NUEVO ESTADO QUE GENERA EL PROYECTO.

La propuesta normativa se encuentra conformada por el desarrollo del Reglamento de Jerarquización Vial, que consta de veintiocho (28) artículos, doce (12) disposiciones complementarias finales, una (1) disposición complementaria transitoria.

La propuesta normativa generaría un estado significativamente mejorado en la gestión de la infraestructura vial, al proporcionar un marco normativo actualizado y eficiente para la clasificación y uso de las vías, jerarquizaciones y restricciones viales. Con la implementación de esta norma, se espera una mejor clasificación de los tipos de vías.

Finalmente, la propuesta normativa tendría un impacto positivo en la sostenibilidad de la infraestructura vial. Al jerarquizar y restringir adecuadamente el uso de las vías, se podría reducir el impacto en las vías. En conjunto, estos cambios no solo solucionarían problemas inmediatos de infraestructura y seguridad, sino que también contribuirían a un desarrollo urbano más sostenible y adaptado a las necesidades del gobierno nacional, departamento o regional y provincial.

SOBRE LA IDENTIFICACIÓN Y DESARROLLO DE LOS OBJETIVOS.

Como se ha desarrollado en los párrafos anteriores respecto a la problemática expuesta que viene a ser i) falta de implementación de infraestructura vial, ii) falta de claridad en la aplicación de las jerarquizaciones y iii) falta de criterios para las restricciones viales.

Tomando en consideración dicha problemática, con la entrada en vigencia de la propuesta normativa, se 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. Por tal motivo, se espera alcanzar los siguientes objetivos:

Tabla N° 08 – Objetivos relacionados a la problemática

	Problemática	Objetivos principales
1	Condiciones deficientes de operación y conservación de la infraestructura vial	Es necesario tener un SINAC 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	Falta de claridad en la aplicación de las jerarquizaciones	Brindar un marco normativo que incorpore, defina requisitos y criterios claros para dar celeridad a los procedimientos de jerarquización. Asimismo, permita ampliar las competencias de las autoridades de los niveles de gobierno regional o local, para el desarrollo de intervenciones en función de sus necesidades y capacidades técnicas y presupuestarias.
3	Falta de criterios para las restricciones viales.	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.

VI. NORMATIVA COMPARADA

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 N° 09: 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.
Clasificación	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.	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	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. Red de carreteras secundarias cuya extensión es de 178 000 km, está formada por el conjunto de las carreteras de jurisdicción provincial. Forman
	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.	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.	parte de esta red la totalidad de las rutas provinciales argentinas.
	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		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.
	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.	Caminos Primarios Caminos Secundarios Caminos Terciarios Caminos Vecinales Caminos Locales	

Elaboración propia

Tabla N° 10: Tipos de Jerarquización en Norteamérica

Característica	CARRETERAS DE ESTADOS UNIDOS	CARRETERAS DE MÉXICO	RED VIAL DE ESPAÑA RED ESTATAL
Clasificación	Se agrupan en, al menos, cuatro categorías: - Red de Autopistas Interestatales (Interstate Highways) - Red de Carreteras Federales (U.S. Highways) - Carreteras Estatales (State Highways) - Carreteras Locales o de Condado (County Highways)	- Carreteras Federales - Autopistas Federales - Carreteras Estatales - Caminos Rurales - Brechas Mejoradas - Según superficie - Pavimentada de cuatro carriles o más - Pavimentada de dos carriles Revestida - Baches mejorado - Brechas mejoradas	(carreteras del Estado) - Red Autónoma (carreteras de la comunidad autónoma) - Red Provincial (carreteras de la Diputación Provincial) - Red Comarcal Red Local - Red Municipal (carreteras del Ayuntamiento) - Red local, carreteras

Elaboración propia

VII. ANÁLISIS DE IMPACTOS CUANTITATIVOS Y/O CUALITATIVOS DE LA NORMA

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.

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.

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.

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 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:

Los actores involucrados para la aplicación del Reglamento son las autoridades competentes, el MTC, los 25 gobiernos regionales y los 1891 distritos y 196 provincias; 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.

Los principales beneficios de la modificación propuesta corresponden a la mejora de la gestión de las carreteras, así como de normas claras para las jerarquizaciones y restricciones que se realicen, así como para facilitar la intervención en las vías urbanas por parte de los distintos niveles de gobierno permitiendo un uso óptimo de los recursos, 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, además de una mejor gestión de las vías. Es decir, una transformación de cómo se gestiona el Sistema Nacional de Carreras.

Además, de la propuesta se establecen 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.

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. Los principales costos de la modificación propuesta están asociados a la adecuación de las exigencias planteadas en la normativa.

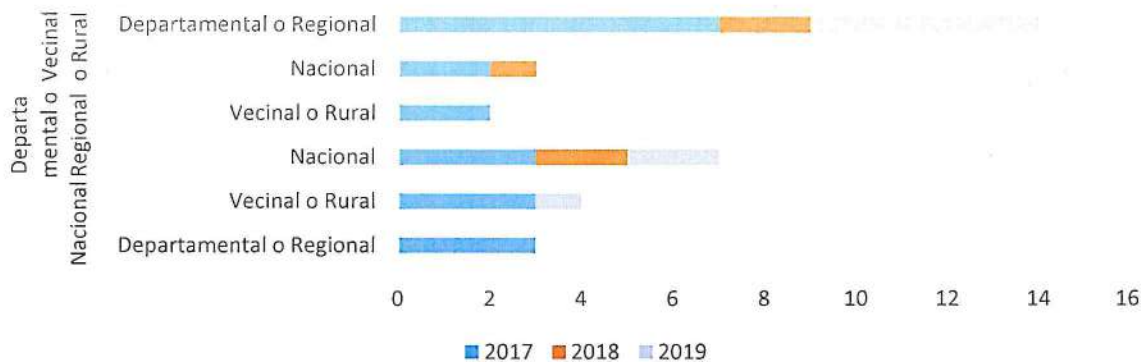
Usuarios de las carreteras	
Actor Relevante	Beneficios o costos
Usuarios de las carreteras	Beneficios: Permite a los usuarios nacionales e internacionales conocer el patrimonio vial sus itinerarios y los proyectos viales del Perú. Permite a los usuarios establecer de manera ordenada el itinerario a seguir. Costos: Limitaciones a la circulación y al tránsito producto de las restricciones realizadas
Entidades encargadas de las Redes viales	Beneficios: El jerarquizar y clasificar las carreteras permite un ordenamiento y dominio territorial por parte del Estado. 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. Integrar las carreteras en sistemas completos que atienden las necesidades de transporte por carreteras. Permite la planificación integrada y sistemática y el desarrollo ordenado de los programas viales según las necesidades actuales y futuras. Agrupar las carreteras y de manera que se puedan clasificar para responder a necesidades específicas. Se logra mayor eficiencia administrativa. Uso óptimo de los recursos para que el nivel de gobierno con las mejores posibilidades se haga cargo de las intervenciones en las vías mediante la reclasificación vial temporal y/o la competencia de los gobiernos regionales o locales para intervenir en la red vial nacional no concesionada que atraviesa zonas urbanas. Costos: Aprendizaje de las autoridades del nuevo Reglamento. Demora en la implementación de las nuevas reglas. Eventuales costos adicionales asociados a estudios y/o adecuación de nuevas disposiciones

Elaboración propia.

Los principales beneficios de la modificación propuesta corresponden a la mejora de la gestión de las carreteras, así como de normas claras para las 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.

Además, se ofrecen lineamientos claros y aplicables a los responsables de la jerarquización de las redes viales y a las autoridades competentes. Sobre este punto, se debe destacar que las resoluciones de reclasificación se dan principalmente de vías vecinales o rurales a departamental o regional. Sin embargo, también existe un número de vías nacionales que son reclasificadas de nacional a departamental o regional, o a vecinal o rural.

Número de resoluciones de proceso de jerarquización entre 2017 y 2019(1er sem.)



Fuente: DGPPT-MTC
Elaboración propia.

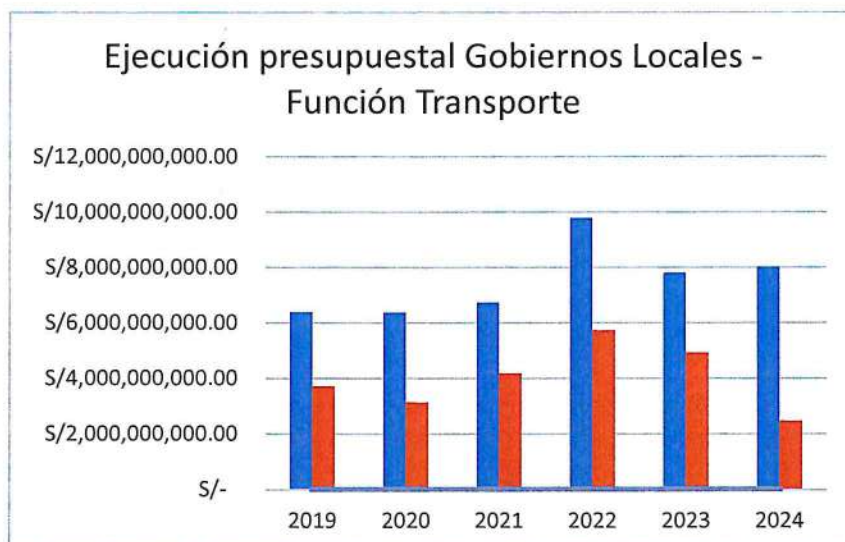
Es preciso señalar que, respecto al MTC el proceso de Jerarquización se encuentra contemplado desde el año 2007 que se aprobó el Reglamento de Jerarquización Vial, por lo tanto, viene realizando las clasificaciones y reclasificaciones y es el ente rector encargado de las Redes Viales Nacionales; para tal efecto cuenta con un presupuesto asignado. Siendo que la presente propuesta no le asigna funciones adicionales o nuevas.

De la misma manera, los Gobiernos Locales y Regionales desde el año 2007 vienen solicitando se realicen los procesos de jerarquización vial, por lo que cuentan con la organización, personal y presupuesto asignado para ello.

Finalmente, la propuesta no demanda recursos adicionales en el año presupuestal, por cuanto los procesos de jerarquización habilitan (más no obligan) a que los distintos niveles de gobierno puedan realizar intervenciones en las vías.

Dado que las intervenciones en la infraestructura Vial están reguladas en el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.

Por otro lado, se observa que los gobiernos locales cuentan con recursos sin ejecutar de la función transporte, como se observa en el gráfico a continuación:



En ese sentido, cuentan con presupuesto asignado para ejercer las funciones establecidas en el presente proyecto normativo, las mismas que datan desde el año 2007.

Finalmente, se puede contar con información estandarizada para la gestión de las restricciones viales, así como para su desarrollo y seguimiento.

Los principales costos de la modificación propuesta están asociados a la adecuación de las exigencias en la normativa. 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.

En tal sentido, se concluye que los beneficios son superiores a los costos del cambio normativo propuesto.

VIII. SOBRE LA EXCEPCIÓN DEL AIR EX ANTE.

Conforme a lo previsto en el numeral 18 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM; no se encuentra comprendido en el AIR Ex Ante, de manera excepcional, las materias o proyectos regulatorios que la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, previa evaluación y de manera fundamentada, en base a la interpretación del citado Reglamento, señale que se encuentran fuera del alcance establecido en el numeral 10.1 del artículo 10, el cual establece lo siguiente: *"La entidad pública del Poder Ejecutivo tiene la obligación de realizar el AIR Ex Ante previo a la elaboración de disposiciones normativas de carácter general, cuando establezcan, incorporen o modifiquen reglas, prohibiciones, limitaciones, obligaciones, condiciones, requisitos, responsabilidades o cualquier exigencia que genere o implique variación de costos en su cumplimiento por parte de las empresas, ciudadanos o sociedad civil que limite el otorgamiento o reconocimiento de derechos para el óptimo desarrollo de actividades económicas y sociales que contribuyan al desarrollo integral, sostenible, y al bienestar social"*.

En tal contexto, considerando que el presente proyecto normativo tiene como objeto regular el proceso de jerarquización de las carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras, estableciendo los criterios para la jerarquización de vías destinadas 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. De esta manera, se dota un marco legal que otorgue seguridad a la acción del Estado en la administración de las redes de carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras.

Siendo así, el presente Decreto Supremo se encuentra dentro del supuesto de excepción del AIR Ex Ante, previsto en el numeral 18 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM, en la medida que esta propuesta no limita el otorgamiento o reconocimiento de derechos ni genera costos para los administrados, sirviendo más bien para dotar de mayor seguridad al Estado en la administración de las redes de carretera y garantizar seguridad jurídica a la inversión.

En razón de ello, con fecha 14 de diciembre de 2023, la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria comunica al MTC que no es obligatorio que se elabore expediente AIR Ex Ante para el citado proyecto normativo. Asimismo, en la medida que el proyecto normativo no desarrolla procedimientos administrativos bajo el alcance del Análisis de Calidad Regulatoria (ACR), no se requiere realizar un ACR Ex Ante previo a su

aprobación.

Esta declaratoria de improcedencia del Análisis de Calidad Regulatoria Ex Ante del presente Decreto Supremo se efectuó en virtud a la excepción establecida en el sub numeral 18 del numeral 28.1 del artículo 28 del Reglamento que desarrolla el Marco Institucional que rige el Proceso de Mejora de la Calidad Regulatoria y establece los Lineamientos Generales para la aplicación del Análisis de Impacto Regulatorio Ex Ante, aprobado por Decreto Supremo N° 063-2021-PCM.

IX. SOBRE EL VOTO APROBATORIO DEL CONSEJO DE MINISTROS

Al respecto, el literal a) del artículo 45 de la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, 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.

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.

Las carreteras son consideradas activos del estado por lo tanto el presente Decreto Supremo, que determina el proceso y los criterios de jerarquización vial, debe contar con el voto aprobatorio de Consejo de Ministros y con la opinión de la Secretaría de Descentralización.

Mediante Oficio N° D00008-2024-PCM-SD, la Secretaría de Descentralización de la Presidencia del Consejo de Ministros, emite el informe N° D000002-2024-PCM-SSFD-CGC, donde emiten la **opinión favorable** al proyecto de Actualización del Reglamento de Jerarquización Vial.

El 9 de agosto de 2024, el citado proyecto ingresó a la agenda de la Sesión de la CCV N° 32 - Año 2024. Siendo consensuado el 04 de setiembre de 2024; por lo que corresponde elevar el expediente para que se agende en Consejo de Ministros.

X. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación del contenido del proyecto normativo propuesto no genera, produce, adiciona ningún cambio en la conducta de la ciudadanía, ya que la propuesta se encuentra orientada a tener un Sistema Nacional de Carreteras ordenado y operativo que permita interconectar a todas las ciudades del país, tener criterios claros y únicos para su identificación y jerarquización y que las autoridades competentes tengan suficientes argumentos para la toma de decisiones para la inversión en dichas vías.

En ese sentido, 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.

El Decreto Supremo no colisiona con el ordenamiento jurídico vigente y se encuentra enmarcado en la normatividad de la materia. De esta manera:



- Mediante el artículo 1 del Decreto Supremo, se aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial.
- A través de los artículos 2, 3 y 4 del Decreto Supremo, se establece lo relativo al financiamiento, la publicación y refrendo.
- Por la Única Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo, se establece su vigencia.
- En la Primera Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto Supremo, se modifica el literal c del numeral 4.2 del artículo 4 y el literal c del numeral 11.2 del artículo 11 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC.
- En la Segunda Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto Supremo, se modifica el artículo 3 y los numerales 4.2 y 4.3 del artículo 4 del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC y las disposiciones sobre dicho Clasificador.
- En la Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Supremo, se deroga el Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial y los artículo 6, 6-A, 7 y 8 del Decreto Supremo N° 012-2013-MTC.

