



PERÚ

Presidencia del Consejo de Ministros

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN

Presidencia Ejecutiva

**Oficio N° 123-2014-PD-OSITRAN**

Lima, 21 de octubre de 2014

Señora Congressista  
**DORIS GLADYS OSEDA SOTO**  
Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones  
**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**  
Edificio Víctor Raúl Haya de la Torre, 3er. Piso, Plaza Bolívar s/n  
Presente.

RECIBIDO  
LA RECEPCION NO ES  
SEÑAL DE CONFORMIDAD

2014 OCT 27 AM 9 22

**CARGO**

COMANDO EN JEFE  
POLICIA NACIONAL DEL PERU  
RAMA DE DOCUMENTARIO

015562

Referencia : Oficio N° 1030-2013-2014-CTC/CR

De mi consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención a su documento de la referencia, mediante el cual solicita opinión respecto al Proyecto de Ley 3612/2013-CR; que precisa los parámetros técnicos para los proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio de la Red Vial Nacional.

Al respecto, se adjunta el Informe N° 082-2014-GSF-GAJ-OSITRAN, elaborado por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización y la Gerencia de Asesoría Jurídica de OSITRAN, que sustenta la opinión de este Organismo Regulador.

Sin otro particular, es propicia la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima.

Atentamente,

  
**PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**  
Presidenta Ejecutiva



Adj. Informe N° 082-2014-GSF-GAJ-OSITRAN

REG. SAL. 36886  
HT: 21605



INFORME N° 082-2014-GSF-GAJ-OSITRAN



A : PATRICIA BENAVENTE DONAYRE  
Presidente del Consejo Directivo

De : DAVID VILLEGAS BALAREZO  
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

JEAN PAUL CALLE CASUSOL  
Gerente de Asesoría Jurídica

Asunto : Opinión Proyecto de Ley 3612/2013-CR

Referencia : Oficio N° 1030-2013-2014-CTC/CR

Fecha : 20 de octubre de 2014

**I. OBJETO**

1. Emitir la opinión solicitada por la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, respecto del Proyecto de Ley N° 3612/2013-CR, que precisa los parámetros técnicos para los proyectos a nivel de soluciones básica por niveles de servicio de la Red Vial Nacional.

**II. ANTECEDENTE**

2. Mediante Oficio N° 1030-2013-2014-CTC/CR, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República solicita al OSITRAN emitir opinión respecto del Proyecto de Ley 3612/2013-CR (en adelante "el Proyecto de Ley"), que precisa los parámetros técnicos para los proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio de la Red Vial Nacional.

**III. ANÁLISIS**

3. El análisis que se presenta a continuación considera los términos del Proyecto de Ley remitido y la exposición de motivos adjunta al mismo, en el marco normativo vigente. De este modo, el análisis ha sido estructurado en dos secciones:

- (i) Aspectos técnicos del proyecto remitido.
- (ii) La competencia del OSITRAN.

**III.1. Aspectos técnicos del proyecto remitido**

4. El Proyecto de Ley tiene por objeto precisar parámetros técnicos para los proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio para la Red Vial Nacional. En efecto, en su Artículo 1°, referido al objeto de la ley, señala lo siguiente:

**"ARTÍCULO 1° OBJETO DE LA LEY**

*Precítese los parámetros técnicos para los proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio para Red Vial Nacional:*



- a) Monto de inversión promedio por kilómetro por proyecto <= Seiscientos mil (S/. 600,000)
- b) Tráfico bajo: 400 <= IMDa(\*) <= 2000 Veh/día hasta carreteras de segunda clase o clase 2 según Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente.
- c) Soluciones básicas: Proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio para la Red Vial Nacional que cumplan los parámetros a) y b).

**ARTÍCULO 2º FINALIDAD**

Tiene por Finalidad atender en menor tiempo y con mayor eficiencia y eficacia las necesidades de infraestructura vial de la población en el ámbito del sistema nacional de inversión pública.

(...)"

5. Ahora bien, cabe señalar que mediante Resolución Directoral N° 008-2012-EF/63.01, la Dirección General de Política de Inversiones del Ministerio de Economía y Finanzas aprobó los contenidos mínimos específicos de estudios de preinversión de programas de inversión pública y proyectos de inversión pública, el cual tiene como alcance los proyectos de inversión de mejoramiento de carreteras con pavimentos a nivel de soluciones básicas que comprenden intervenciones de mejoramiento de la superficie de rodadura con afirmado, afirmado estabilizado con o sin recubrimiento impermeable bituminoso, tratamientos superficiales simples u otro sistema de solución de bajo costo para carreteras de bajo tráfico. Asimismo, la intervención comprende cambios puntuales en la geometría de la vía con fines de seguridad vial, así como colocación de obras de arte menores, drenaje y elementos de señalización. En el caso de puentes, la intervención se limita a actividades de conservación.
  
6. Así también, el Anexo 10 de la normativa antes mencionada, regula los contenidos mínimos específicos de estudios de preinversión a nivel de Perfil de Proyectos de Inversión Pública de Mejoramiento de Carreteras de la Red Vial Nacional, con Pavimentos a nivel de Soluciones Básicas, en el cual se formulan los siguientes parámetros técnicos:
  - i. Utilizar la geometría y plataforma existentes de la vía; con mejoras geométricas puntuales, utilizando la normatividad vigente para carreteras de bajo volumen de tráfico, y otras que sean requeridas por seguridad vial.  
El nivel de diseño de proyecto será a nivel preliminar. Para el caso de obras de arte y drenaje deberá presentarse diseños típicos. Se incluirán los respectivos planos.
  - ii. En cuanto a pavimentos, se deberá presentar por lo menos dos alternativas, basándose en el tráfico, capacidad de soporte de la vía y mediante aplicación de los métodos señalados en los manuales de MTC. Asimismo, el diseño deberá considerar las condiciones climáticas, altitud, precipitaciones y temperaturas, para determinar las propuestas de pavimentos.
  - iii. El monto de inversión promedio por kilómetro, no debe superar los S/. 600,000 Nuevos Soles.
  - iv. Con el fin de mantener el nivel de servicio de la carretera y asegurar las inversiones efectuadas a este nivel de intervención, se debe contar con un servicio de conservación vial permanente.
  - v. Para cada tramo y alternativa propuesta, se establecerán estrategias de mantenimiento, así como el Índice de Rugosidad Internacional<sup>1</sup> (IRI) promedio por año durante el periodo de evaluación.
  
7. De lo anterior se aprecia que los parámetros técnicos para los proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio de la red vial nacional contenidos en el Proyecto de Ley, son los establecidos por el Anexo CME 10: "Contenidos mínimos específicos de estudios de preinversión a nivel de perfil de proyectos de inversión pública de mejoramiento de carreteras de la red vial nacional, con pavimentos a nivel de soluciones básicas" aprobado por Resolución Directoral N° 008-2012-EF/63.01. Por tanto, la Resolución Directoral antes mencionada como el Proyecto de Ley remitido estarían referidos exclusivamente a proyectos de inversión pública, cuya competencia no corresponde al OSITRAN.



<sup>1</sup> Parámetro de estado más característico de la condición funcional de la capa de superficie de rodadura de un pavimento.



Cabe señalar que debido que el texto del Proyecto de Ley no hace referencia expresa a proyectos de inversión pública, como sí lo hace su Exposición de Motivos; en caso se insistiera con dicha iniciativa legislativa y éste contara con la opinión de las entidades competentes, en concordancia con lo establecido en los numerales 12 y 17 del presente Informe, debería precisarse en el Proyecto de Ley el alcance del mismo (proyectos de inversión pública), a fin de no afectar los proyectos de inversión ejecutados vía asociación público privada (APP) que se encuentren bajo la competencia de OSITRAN, los cuales se desarrollan en el marco de los contratos de APP.

### III.2. La competencia del OSITRAN

8. Como se indicó anteriormente, el Proyecto de Ley tiene por finalidad atender las necesidades de infraestructura vial de la población en el ámbito del Sistema Nacional de Inversión Pública – SNIP. Es decir, el ámbito que pretende regular el Proyecto de Ley está referido al desarrollo de infraestructura vial en la modalidad de inversión pública. Esto se desprende, incluso, de la referencia hecha a los diecisiete (17) proyectos viales comprendidos en la exposición de motivos del referido Proyecto de Ley, en los que no se advierte la participación de inversión privada, a través de alguna modalidad de asociación público privada.
9. De acuerdo a lo establecido en el artículo 3° de la Ley N° 26917, Ley de Creación de OSITRAN, esta Entidad tiene como misión regular el comportamiento de los mercados en los que actúen las Entidades Prestadoras, así como el cumplimiento de los contratos de concesión<sup>2</sup>, cautelando en forma imparcial y objetiva los intereses del Estado, de los inversionistas y de los usuarios; garantizando la eficiencia en la explotación de la infraestructura bajo su ámbito. Del mismo modo, precisa que debe entenderse como entidades prestadoras a aquellas empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que realizan actividades de explotación de infraestructura de transporte de uso público, esto es, infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, red vial nacional y regional y otras infraestructuras públicas de transporte.
10. En ese contexto, el artículo 4° del referido cuerpo normativo delimita explícitamente la competencia de este Organismo Regulador, acotando que, OSITRAN ejerce su competencia y funciones sobre las entidades prestadoras que explotan la infraestructura nacional de transporte de uso público. Vale decir, OSITRAN ejerce su competencia y funciones sobre las empresas o grupo de empresas, públicas o privadas que explotan infraestructura aeroportuaria, portuaria, férrea, y de red vial nacional o regional y otras infraestructuras públicas de transporte de uso público.
11. En ese orden de ideas, este Organismo Regulador no resulta competente para pronunciarse sobre los proyectos de inversión que se señala en el Proyecto de Ley, toda vez que, de acuerdo a lo señalado explícitamente en la Exposición de Motivos del mismo, dicha inversión será ejecutada directamente por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de PROVÍAS NACIONAL, quien al no tener la calidad legal de una empresa pública y mucho menos privada, que explota infraestructura de transporte de uso público, se encuentra fuera de la esfera de competencia de OSITRAN; destacándose además, que nuestro ámbito de competencia se enfoca a supervisar la inversión privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público.
12. Acorde con lo anterior, en este punto, consideramos necesario que se precise en la redacción del Proyecto de Ley que se trata del desarrollo de infraestructura vial en el ámbito del Sistema Nacional de Inversión Pública, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de su Unidad Ejecutora PROVÍAS NACIONAL, a fin de que guarde concordancia con el sustento expresado en su Exposición de Motivos.

<sup>2</sup> De infraestructura de transporte de uso público.



13. De otro lado, también resulta pertinente remarcar que, el Sistema de Inversión Pública (SNIP) se encuentra a cargo del Ministerio de Economía y Finanzas, razón por la cual, atendiendo a que los proyectos de inversión pública que se señalan en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley materia de análisis se encuentran comprendidos dentro del ámbito de dicho Sistema, es atribución de dicho Sector emitir la opinión técnica que, de ser el caso, le corresponda.
14. Del mismo modo, acorde con lo señalado líneas arriba, en lo concerniente a los parámetros y estándares técnicos de los proyectos de inversión pública (fuera el ámbito de competencia de OSITRAN) contenidos en el Proyecto de Ley, conviene precisar que la determinación y regulación de dichos estándares, es sectorial, y por ende, al tratarse de infraestructura de transporte de competencia exclusiva el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, responsable de la expedición de la normatividad técnica vinculada a la gestión de la infraestructura de la Red Vial Nacional (a cargo de PROVÍAS NACIONAL), tales estándares se encuentran fuera de la esfera de competencia de OSITRAN.
15. En consecuencia, corresponde que en ejercicio de su competencia y funciones, las referidas entidades de la Administración Pública, opinen sobre el Proyecto de Ley.

#### IV. CONCLUSIONES

16. Los proyectos de inversión comprendidos explícitamente en la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley N° 3612/2013-CR, constituyen proyectos de inversión pública, a cargo de PROVÍAS NACIONAL, razón por la cual se encuentran fuera de la esfera de competencia de OSITRAN; correspondiendo al Ministerio de Economía y Finanzas y al Ministerio de Transportes y Comunicaciones emitir la opinión técnica correspondiente, en el ámbito de su competencia y funciones.
17. Acorde con lo anterior, consideramos necesario que se precise en la redacción del Proyecto de Ley que se trata del desarrollo de infraestructura vial en el ámbito del Sistema Nacional de Inversión Pública, a cargo del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de su Unidad Ejecutora PROVÍAS NACIONAL, a fin de que guarde concordancia con el sustento expresado en su Exposición de Motivos.

#### V. RECOMENDACIÓN

18. Se recomienda elevar el presente informe a la Presidencia del Consejo Directivo del OSITRAN con el proyecto de oficio de respuesta a la solicitud de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República.

Atentamente,

  
DAVID VILLEGAS BALAREZO  
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

JRojas/mg  
Reg. Sal GAJ No. 36792-14



  
JEAN PAUL CALLE CASUSOL  
Gerente de Asesoría Jurídica



OSITRAN

Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público  
Sistema de Mesa de Partes

OSITRAN  
Presidencia Consejo Directivo  
25 JUN. 2014  
RECIBIDO  
Firma: [Firma] Hora: 12:15

Fecha Reporte 25/06/2014  
Hora Reporte 10:02:25 AM  
Página 1

HOJA DE TRÁMITE

OSITRAN  
GERENCIA DE REGULACION Y ESTUDIOS ECONÓMICOS  
23 JUL. 2014  
RECIBIDO  
Firma: [Firma] Hora: 9:55

Nº REGISTRO 21605  
TIPO OFICIO  
NÚMERO 1030-2013-2014-CTC/CR  
FECHA 25/06/2014  
FOLIOS 5  
RPTA

REMITENTE LEONIDAS HUAYAMA NEIRA  
CARGO PRESIDENTE  
CLASE INSTITUCION DEL ESTADO  
INSTITUCION CONGRESO DE LA REPUBLICA  
DIRIGIDO A: BENAVENTE DONAYRE, PATRICIA  
ÁREA Presidencia

ASUNTO SOLICITA REMITIR OPINION RESPECTO AL PROYECTO DE LEY 3612/2013-CR

NOTAS

ATENDIDO CON:

DERIVACIONES DE DOCUMENTO			
DERIVAR A: (ÁREA / PERSONA)	ACCIONES	FEC./DERV.	Vº Bº
Presidencia/BENAVENTE DONAYRE, PATRICIA		25/06/2014	
Francisco Incaullo	19		[Sello]
David Villegas			
Manuel Corrallo			
Silvana Elías			

Maria  
Pica

OBSERVACIONES

Remisión de informe adjunto a PD Jueves 3/7/14.

- 1. Archivar
- 2. Atención Urgente
- 3. Acción que corresponda
- 4. Atender directamente
- 5. Agregar a sus antecedentes
- 6. Archivo
- 7. Copia Informativa
- 8. Conversemos
- 9. Conocimiento y fines
- 10. Devolución
- 11. Difusión
- 12. Elaborar Presentación
- 13. Elaborar Ayuda Memoria
- 14. Opinión
- 15. Por corresponderle
- 16. Proyectar respuesta
- 17. Proceder según normatividad vigente
- 18. Publicar en la Página WEB
- 19. Revisión e informe
- 20. Reformular
- 21. Responder directamente
- 22. Su cumplimiento
- 23. Trámite respectivo
- 24. Tomar nota y devolver

OSITRAN  
23 JUL. 2014  
RECIBIDO  
Hora: 10:10

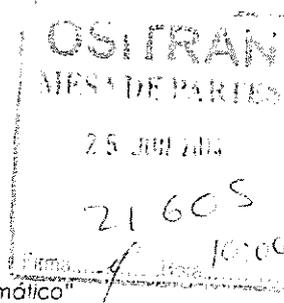
OSITRAN  
GERENCIA ASESORIA JURIDICA  
RECIBIDO  
Firma: [Firma] Hora: 10:18

[Firma]



Congreso de la República  
Comisión de Transportes y Comunicaciones

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"  
"Año de la Promoción de la Industria Responsable y del Compromiso Climático"



Lima, 20 de Junio de 2014

**OFICIO N° 1030-2013-2014-CTC/CR**

Doctora

**PATRICIA BENAVENTE DONAYRE**

Presidenta del Organismo Supervisor de la Inversión en  
Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN  
Av. República de Panamá 3659 Urb. El Palomar

**SAN ISIDRO.-**

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted para saludarlo cordialmente, y a la vez solicitar a su Despacho se sirva remitir a ésta Comisión, su opinión respecto al Proyecto de Ley 3612/2013-CR, que precisa los parámetros técnicos para los proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio de la red vial nacional; para lo cual adjunto copia del proyecto de ley en mención.

Es propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y deferente estima.

Atentamente,

.....  
Lic. LEONIDAS HUAYAMA NEIRA  
Presidente  
Comisión de Transportes y Comunicaciones  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

UBH/mic

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
ÁREA DE TRÁMITE DOCUMENTARIO  
17 JUN 2014  
RECIBIDO  
Firma: [Firma] Hora: 10:15 A.M.



Proyecto de Ley Nº 3612/2013-CR

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

19 JUN 2014

HUGO CORTEZ TORRES  
FEDATARIO

CONGRESO DE LA REPÚBLICA  
COMISIÓN DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES  
19 JUN 2014  
RECIBIDO

PROYECTO DE LEY QUE PRECISA LOS  
PARÁMETROS TÉCNICOS PARA LOS  
PROYECTOS A NIVEL DE SOLUCIONES  
BÁSICAS POR NIVELES DE SERVICIO DE LA  
RED VIAL NACIONAL

El Congresista de la República Josué Manuel Gutiérrez Córdor miembro del grupo parlamentario Nacionalista Gana Perú, y los congresistas que suscriben, ejerciendo el derecho de iniciativa legislativa, que le confiere el artículo 107 de la Constitución Política del Estado y conforme a lo dispuesto por los artículos 75 y 76 del Reglamento del Congreso de la República, presenta el siguiente proyecto de Ley:

**LEY QUE PROYECTO DE LEY QUE PRECISA LOS PARÁMETROS TÉCNICOS PARA LOS  
PROYECTOS A NIVEL DE SOLUCIONES BÁSICAS POR NIVELES DE SERVICIO DE LA RED  
VIAL NACIONAL.**

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Ha dado la ley siguiente:

**ARTÍCULO 1º.- OBJETO DE LA LEY**

Precítese los parámetros técnicos para los proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio para la Red Vial Nacional:

- a) Monto de inversión promedio por kilómetro por proyecto  $\leq$  Seiscientos mil (S/. 600,000)
- b) Tráfico bajo:  $400 \leq$  IMDa  $\leq$  2000 Veh/día hasta carreteras de segunda clase ó clase 2 según Manual de Diseño Geométrico de Carreteras vigente.
- c) Soluciones básicas: Proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio para la Red Vial Nacional que cumplan los parámetros a) y b).

**ARTÍCULO 2º.- FINALIDAD**

Tiene por Finalidad atender en menor tiempo y con mayor eficiencia y eficacia las necesidades de infraestructura vial de la población en el ámbito del sistema nacional de Inversión Pública.

**DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS**

**PRIMERA.- DEROGATORIA**

Déjese sin efecto todas las normas que se opongan a la presente Ley.

[Firma]  
TOMÁS MARTÍN ZAMUDIO BRICENO  
Representante del Grupo Parlamentario Nacionalista Gana Perú  
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima 16 de Junio del 2014.



[Firma]  
JOSUÉ GUTIÉRREZ CÓNDOR  
Congresista de la República

[Firma]  
M. PIKAST.

[Firma]  
Reynaga

[Firma]  
Casio Huacari

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El desarrollo de un país, depende de su infraestructura, específicamente de la vial; en ese sentido, el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional – PROVIAS NACIONAL, que es la Unidad Ejecutora del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, responsable de la administración y operación de la Red Vial Nacional, fue creada por Decreto Supremo N° 033-2002-MTC, ha desarrollado un mecanismo contractual sobre el nuevo concepto de contrato de gestión, para la conservación y desarrollo gradual de las carreteras por niveles de servicio. Por este mecanismo se transfiere al contratista la gestión de la vía en aspectos puntuales y también los riesgos propios de la actividad a desarrollar.

El Programa Proyecto Perú creado por Provias Nacional comprende la atención de corredores de aproximadamente 300 Km. con el diseño de pavimentos para un periodo de evaluación diez (10) años, para atender un tráfico clasificado hasta de 2da Clase ( $400 < \text{IMDA} < 2000$ ) de acuerdo al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras (DG-2013) y definido como Clase 2 en el Manual de Carreteras – Mantenimiento o Conservación vial aprobado con Resolución Directoral N° 30-2013-MTC/14 del 18.Dic.2013. En su fase inicial solucionó la transitabilidad de carreteras con tráficos menores de IMD-anual 400 veh/día, y luego de la aplicación de pavimentos económico dichos tráficos se incrementaron hasta un 100% y 150%.

### Antecedentes:

1.1 Mediante Resolución Directoral N° 003-2012-EF/63.01 publicada el 23.May.2012 y actualizada con RD N° 008-2012-EF/63.01, publicada el 13.Dic.2012, el Ministerio de Economía y Finanzas aprueba el Anexo CME -10 referido a los contenidos específicos para estudios de preinversión a nivel de perfil de los proyectos de inversión pública de mejoramiento de carreteras de la Red Vial Nacional con Pavimentos a nivel de soluciones básicas. Dicho resolutivo es publicado con la finalidad de i) Garantizar la inversión realizada mediante el Programa de Infraestructura Vial "Proyecto Perú" creado con Resolución Ministerial N° 223-2004-MTC/02, ii) Completar la atención de la red vial nacional, iii) Resolver las necesidades de infraestructura vial de la población en menor tiempo y con mayor eficiencia y eficacia en el ámbito del Sistema Nacional de Inversión Pública, considerando los resultados positivos obtenidos del Programa Proyecto Perú creado por Provias Nacional.

Cabe precisar que el Proyecto Perú I (Año 2007), en su fase inicial solucionó la transitabilidad de carreteras con tráficos menores de IMDanual 400 veh/día, y luego de la aplicación del pavimentos económico dichos tráficos se Incrementaron hasta un 100% y 150% que fueron uno de los factores que dinamizaron la economía del Estado Peruano.

1.2 En el numeral 1.5 de la Resolución Directoral N° 008-2012-EF/63.01 del 13.Dic.2012 indica que los proyectos de inversión pública de mejoramiento de carreteras de la Red Vial Nacional con pavimentos a nivel de soluciones básicas, cuyo monto de inversión a precios de mercado, sea superior a Diez Millones de Soles (S/. 10,000,000.00) y el monto de inversión promedio por kilómetro no sea mayor a los Seiscientos mil (S/. 600,000) podrán ser declarados viables con el estudio de preinversión a nivel de perfil siempre que dicho estudio cumpla con los contenidos mínimos específicos señalados en el Anexo CME -10 de la presente norma.

1.3 En el Anexo CME 10 aprobado con la Resolución Directoral N° 008-2012/63.01 indica textualmente, en su parte introductoria lo siguiente: "Los proyectos de inversión de mejoramiento de carreteras con pavimentos a nivel de soluciones básicas comprenden intervenciones de mejoramiento de la superficie de rodadura con afirmado, afirmado estabilizado con o sin recubrimiento impermeable bituminoso, tratamientos superficiales simples, u otro sistema de solución de bajo costo para carreteras de bajo tráfico. Asimismo, la intervención comprende cambios puntuales en la geometría de la vía con fines de seguridad vial, así como la colocación de obras de arte menores, drenaje y elementos de señalización. En el caso de puentes se limita a actividades de conservación".

Es decir, dicho anexo establece que puede plantearse, entre otros, un sistema de solución de bajo costo para carreteras de bajo tráfico. Entendemos de bajo costo a los proyectos que tienen un monto de Inversión promedio por kilómetro no mayor a los Seiscientos mil (S/. 600,000) tal como precisa el numeral 1.5 de la Resolución Directoral N° 008-2012/63.01.

1.4 En el numeral 3.4 de las Alternativas de Solución del Anexo CME- 10 indica que se deberá señalar claramente en cada alternativa: a) Las partes de la carretera existente que se plantea mejorar y/o rehabilitar bajo el enfoque de pavimentos básicos, b) Los sectores que solo recibirán conservación, y c) Los tramos de alto tráfico y que no serán parte del proyecto y que se aplicarán actividades de conservación. Es decir, el Anexo CME 10 solo restringe la aplicabilidad de dichos contenidos para los tramos de carreteras de ALTO TRAFICO.

1.5 En tal sentido, la Unidad Formuladora considera que los parámetros técnicos definidos para el Programa Proyecto Perú II, definidos en el CME-10 de la Resolución Directoral N° 008-2012-EF/63.01 del 13.Dic.2012, son:

Monto de inversión promedio por kilómetro por proyecto  $\leq$  S/. 600,000

Tráfico bajo:  $400 \leq$  IMDa  $\leq$  2000 Veh/día hasta carreteras de segunda clase ó clase 2

Soluciones básicas: Proyectos a nivel de soluciones básicas por niveles de servicio de la Red Vial Nacional que cumplan los parámetros a) y b).



CONGRESO DE LA REPUBLICA

**MONTO DE INVERSIÓN:** Monto de inversión promedio por kilómetro  $\leq$  S/. 600,000

Se consideró costo de inversión promedio debido a que Proyecto Perú I intervenía en corredores mayores de 300 Km. y los costos por tramo variaban entre una intervención con base estabilizada con slurry seal, afirmado con aditivo, un recapado (recuperación de la superficie asfáltica, colocación de carpeta asfáltica), por lo cual se estableció el costo de inversión promedio por Km. y no un costo de inversión por Km.

**TRAFICO:** Hasta carreteras de segunda clase ó clase 2

Con relación a la precisión de carreteras de bajo tráfico, se debe indicar que de acuerdo al Manual de Diseño Geométrico de Carreteras (DG-2013) se clasifica de acuerdo a la Demanda Vehicular según:

<b>CLASIFICACIÓN POR DEMANDA</b>	<b>IMDa</b>
Autopistas de primera clase	$> 6,000$ veh/día
Autopistas de segunda clase	Entre 6,000 y 4,001 veh/día
Carreteras de primera clase	Entre 4,000 y 2,001 veh/día
<b>Carreteras de segunda clase</b>	<b>Entre 2,000 y 400 veh/día</b>
Carreteras de tercera clase	$< 400$ veh/día
Trochas carrozables	$< 200$ veh/día

En la página 598 del Manual de carreteras – Mantenimiento o Conservación Vial aprobado con Resolución Directoral N° 30-2013-MTC/14 del 18.Dic.2013 menciona que de acuerdo al volumen de tránsito, se identifica las siguientes clases de carreteras:

Clasificación	Trafico Veh/día
Clase 0	$IMDa \leq 200$ V
Clase 1	$201 < IMDa < 400$
Clase 2	$401 < IMDa < 2000$
Clase 3	$2001 < IMDa < 4000$
Clase 4	$4001 < IMDa < 6000$
Clase 5	$IMDa > 6000$

En tal sentido, la Unidad Formuladora define bajo tráfico para carreteras cuyo  $IMDa < 2000$  Veh/día, es decir comprende las carreteras de segunda y tercera clase y trochas carrozables. Las carreteras de Alto Tráfico, comprenden las carreteras de primera clase, autopistas de segunda clase y autopistas de primera clase, las cuales deberán atenderse mediante el enfoque tradicional del Sistema Nacional de Inversión Pública.

Cabe precisar, que el manual de carreteras de "Suelos, Geología, Geotecnia y Pavimentos", sección suelos y pavimentos, pág. 167 del numeral 12.2: Secciones de estructuras de pavimento flexible. Cita:

Cuadro 12.17  
Valores recomendados de Espesores Mínimos de Capa Superficial y Base Granular

TIPO DE CAMINOS	TRAFICO	EJES EQUIVALENTES ACUMULADOS		CAPA SUPERFICIAL	BASE GRANULAR
Caminos de Bajo Volumen de Tránsito	T <sub>1</sub>	150,001	300,000	TSB, ó Lechada Asfáltica (Slurry seal): 12mm, ó Micropavimento: 25mm Carpeta Asfáltica en Frío: 50mm Carpeta Asfáltica en Caliente: 50mm	150 mm
	T <sub>2</sub>	300,001	500,000	TSB, ó Lechada Asfáltica (Slurry seal): 12mm, ó Micropavimento: 25mm Carpeta Asfáltica en Frío: 60mm Carpeta Asfáltica en Caliente: 60mm	150 mm
	T <sub>3</sub>	500,001	750,000	Micropavimento: 25mm Carpeta Asfáltica en Frío: 60mm Carpeta Asfáltica en Caliente: 70mm	150 mm
	T <sub>4</sub>	750,001	1,000,000	Micropavimento: 25mm Carpeta Asfáltica en Frío: 70mm Carpeta Asfáltica en Caliente: 80mm	200 mm

Precisando que dicha norma permite la colocación de carpeta asfáltica para Caminos de Bajo Volumen de Tránsito.

### Situación esperada.

La precisión de los parámetros técnicos en la presente Ley viabilizara la ejecución de diecisiete (17) proyectos, de los cuales se tiene catorce (14) estudios en elaboración y tres (03) proceso de contratación. Precisando que dos (02) estudios están en evaluación por la OPI-MTC y cinco (05) estudios por culminarse en julio del presente año. De precisarse dichos parámetros se estaría ejecutando en el presente año 2014 la suma de S/. 530,8 Mill. y en el segundo semestre del presente año S/. 1,384,5 Mill. Estimándose la inversión para el año 2015: S/. 2,119,2 Mill. y para el año 2016: S/.1,579,7 Mill.

1.6 En tal sentido, con la finalidad de reactivar la economía peruana, Provias Nacional prioriza los siguientes proyectos que a la fecha está en evaluación por la OPI-MTC:

Ítem	Corredor Vial	Ubicación	Meta	Inversión Conservación (06 años) S/.	+
1	Emp. PE-18A (Puente Rancho)-Panao-Chaglla-Pozuzo-Oxapampa y Empalme PE-18B - Río Codo-Codo del Pozuzo-Emp. PE-5N	Huánuco, Pasco	332	278,394,484	
2	Cañete - Lunahuana - Dv. Yauyos - Ronchas - Chupaca-Huancayo-Dv. Pampas.	Lima, Junín	348	252,186,720	
	TOTAL		680	530,881,204	



CONGRESO DE LA REPUBLICA

1.7 Además se incluya los siguientes proyectos que están por culminarse:

Item	Corredor Vial	Ubicación	Meta	Inversión + Conservación (06 años) S/.
1	Emp. PE-1S (Dv. Aplao) – Corire – Aplao – Chuquibamba – Arma – Cotahuasi – Charcana – Accopampa – Dv. Sayla – Pampachacra – Ushua – Oyolo – Dv. Sequello – Marcabamba – Emp. PE-32C (Pausa) - Marán.	Arequipa y Ayacucho	490	371,752,600
2	Emp. PE-34B (Rosario) -Carlos Gutiérrez- Crucero- Quiscupunco- Baltimore- Ananea- Cojata- Vilque Chico- Emp. PE-34I (Coasia)	Lima, Junín	230	209,424,200
3	Emp. PE 3N (Laguna Sausacocha) - Puente Pallar - Chagual - Tayabamba - Puente Huacrachuco y los Ramales Puente Pallar – Calemar y Tayabamba – Quiches - Emp. PE-12A (Dv. Sihuas)	La Libertad, Ancash	597	417,664,380
4	Dv Humajalso - Desaguadero y Tacna-Tarata-Capazo-Mazocruz	Tacna, Moquegua, Puno	412	233,187,280
5	Andahuaylas (Empalme PE-3S)- Pampachiri-Negromayo (Empalme PE-30A)	Ayacucho, Apurímac	180	152,449,200
	<b>TOTAL</b>		<b>1909</b>	<b>1,384,477,660</b>

1.8 Para el año 2015, los siguientes proyectos contratados:

Item	Corredor Vial	Ubicación	Meta	Inversión + Conservación (06 años) S/.
1	Cutervo – Súcota – San Andrés – Santo Tomas – Pimpingos - Cuyca	Cajamarca	150	128,567,400
2	Emp. AR-105 (Acoty) – Andamayo – Viraco – Dv. Machahuay – Andagua – Ayo – Huambo – Cabanaconde – Chivay – Vizcachane – Emp. PE-34A (Dv. Vizcachane)	Arequipa	410	321,805,400
3	Juliaca – Putina-Oriental-Sandía-San Ignacio-Punta de Carretera y Dv. Putina-Moho-Conima-Miilitaya-Frontera con Bolivia y Dv. Miilitaya- Tilali-Frontera con Bolivia	Puno	439	353,867,432
4	Emp. PE-3S (Huayllapampa) -	Ayacucho,	440	294,107,400



CONGRESO DE LA REPUBLICA

	La Quinoa - San Francisco - Puerto Ene - Tzomaveni - Cubantía y ramal Puente Alto Anapati-Boca Sonoro-Punta de Carretera.	Junín		
5	Emp. PE-3S (Dv. Abancay) - Chuquibambilla - Dv. Chalhuanahuacho - Santo Tomas - Velille - Yauri - Hector Tejada - Emp. PE-3S (Ayaviri)	Apurímac, Cusco, Puno	546	429,526,410
6	Emp. PE-3S (Mollepuquio) - Chinchaypujio-Cotabambas-Tambobamba-Chalhuanahuacho	Apurímac, Cusco	216	186,811,920
7	Casma-Huaraz-Huari-Huacaybamba-Jirca-Tingo María-Monzon-Emp. PE-18A (Tingo María)	Ancash, Huánuco	536	404,479,040
	<b>TOTAL</b>		<b>2737</b>	<b>2,119,165,002</b>

1.9 Para el año 2015-2016, los siguientes proyectos en proceso de selección del consultor que elaborará el estudio de preinversión a nivel de perfil:

Item	Corredor Vial	Ubicación	Meta	Inversión + Conservación (06 años) S/.
1	Emp - PE-1N-Pamplona-San José - Cajatambo - Emp. PE-18	Lima, Ancash	214	194,855,560
2	Emp. PE-04B - Sondor - Socchabamba - Vado Grande	Piura	395	251,765,900
3	PROREGION PUNO	Puno	1307	1,133,108,942
	<b>TOTAL</b>		<b>1867</b>	<b>1,579,730,402</b>

#### EFFECTOS DE LA VIGENCIA SOBRE LA NORMA

El presente Proyecto de Ley se formula dentro del marco constitucional en el sentido de adecuar la norma necesaria a los principios recogidos en el texto constitucional y los instrumentos internacionales de los cuales el Perú es suscriptor y no se contradice con ninguna norma de mayor jerarquía.

#### ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La vigencia del presente proyecto legislativo no irrogará gastos al erario nacional muy por lo contrario se trata de un proyecto que resulta beneficiosa por cuanto se logra una mejor coherencia legislativa y por ende permita implementar un novedoso concepto de contrato de gestión, para la conservación y desarrollo gradual de las carreteras, donde las prestaciones se controlen por niveles de servicio.

Lima 16 de Junio del 2014.