



Universidad Nacional Mayor de San Marcos

Universidad del Perú. Decana de América
Facultad de Derecho y Ciencia Política
Escuela Profesional de Derecho

Análisis de la casuística de reclasificación de rutas temporales en el marco de la gestión vial: Estudio del caso expediente N° 204099-2023 de la región Pasco

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

Para optar el Título Profesional de Abogada

AUTOR

Katlink SALAZAR RAMOS

ASESOR

Mg. Yuri Frank ROMERO ROMERO

Lima, Perú

2024



Reconocimiento - No Comercial - Compartir Igual - Sin restricciones adicionales

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

Usted puede distribuir, remezclar, retocar, y crear a partir del documento original de modo no comercial, siempre y cuando se dé crédito al autor del documento y se licencien las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones. No se permite aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros a hacer cualquier cosa que permita esta licencia.

Referencia bibliográfica

Salazar, K. (2024). *Análisis de la casuística de reclasificación de rutas temporales en el marco de la gestión vial: Estudio del caso expediente N° 204099-2023 de la región Pasco*. [Trabajo de suficiencia profesional de pregrado, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, Facultad de Derecho y Ciencia Política, Escuela Profesional de Derecho]. Repositorio institucional Cybertesis UNMSM.

Metadatos complementarios

Datos de autor	
Nombres y apellidos	Katlink Salazar Ramos
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	DNI 76908961
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-9867-7332
Datos de asesor	
Nombres y apellidos	Yuri Frank Romero Romero
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	DNI 10762352
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-2831-6977
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Jaime Víctor Zalada Bartra
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	DNI 8654115
Miembro del jurado 1	
Nombres y apellidos	José Alexander Camus Cubas
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	DNI 40630580
Miembro del jurado 2	
Nombres y apellidos	Julio Hernán Figueroa Bustamante
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	DNI 08248540

Datos de investigación	
Línea de investigación	E.1.3.6. Gestión Pública
Grupo de investigación	No aplica
Agencia de financiamiento	Sin financiamiento
Ubicación geográfica de la investigación	Edificio: Universidad Nacional Mayor de San Marcos País: Perú Departamento: Lima Provincia: Lima Distrito: Cercado de Lima Calle: Avenida Carlos Germán Amezaga 375 Latitud: 12°03'30"S Longitud: 77°05'00"O
Año o rango de años en que se realizó la investigación	2022 - 2023
URL de disciplinas OCDE	Derecho https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.01



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
(Universidad del Perú, DECANA DE AMÉRICA)
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA.

ACTA DE EXAMEN ORAL PRESENCIAL PARA EL OTORGAMIENTO DEL TÍTULO
PROFESIONAL DE ABOGADO CON TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

N°036

Reunido el Jurado Examinador, constituido por los señores profesores:

1.-PRESIDENTE: Dr. JAIME VÍCTOR ZELADA BARTRA
Dr. JOSÉ ALEXANDER CAMUS CUBAS
Mg. JULIO HERNAN FIGUEROA BUSTAMANTE
Mg. YURI FRANK ROMERO ROMERO (Docente Supervisor)

La bachiller postulante al Título Profesional de Abogada, doña:

KATLINK SALAZAR RAMOS

Procedió la sustentación de su Trabajo de Suficiencia Profesional, Titulado:

"ANÁLISIS DE LA CASUÍSTICA DE RECLASIFICACIÓN DE RUTAS TEMPORALES EN EL MARCO DE LA
GESTIÓN VIAL: ESTUDIO DEL CASO EXPEDIENTE N°204099-2023 DE LA REGIÓN PASCO"

En la redacción del examen escrito, el graduando fue aprobado con la nota de:

DIECISIETE (17)

Concluida la prueba oral, se practicó la votación correspondiente, resultando el candidato:

APROBADO CON MENCIÓN HONROSA CON LA NOTA DE
18 (DIECIOCHO) POR UNANIMIDAD

Y para constancia se le extiende la presente acta, en Lima a los DIEZ días del mes de DICIEMBRE del año
2024

Presidente del Jurado

Dr. JAIME VÍCTOR ZELADA BARTRA

Dr. JOSÉ ALEXANDER CAMUS CUBAS

Mg. JULIO HERNAN FIGUEROA BUSTAMANTE

Mg. YURI FRANK ROMERO ROMERO
(Docente Supervisor)



UNIVERSIDAD NACIONAL MAYOR DE SAN MARCOS
Universidad del Perú. DECANA DE AMÉRICA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

CERTIFICADO DE SIMILITUD

Yo, YURI FRANK ROMERO ROMERO, en mi condición de asesor acreditado con la Resolución Directoral N° 000057-2024-EPD-FDCP/UNMSM de fecha 12 de febrero del 2024, del Trabajo de Suficiencia Profesional, cuyo título es: **"ANÁLISIS DE LA CASUÍSTICA DE RECLASIFICACIÓN DE RUTAS TEMPORALES EN EL MARCO DE LA GESTIÓN VIAL: ESTUDIO DEL CASO EXPEDIENTE N° 204099-2023 DE LA REGIÓN PASCO"** por el bachiller Katlink Salazar Ramos, para optar el Título Profesional de Abogado(a).

CERTIFICO que se ha cumplido con lo establecido en la Directiva de Originalidad y de Similitud de Trabajos Académicos, de Investigación y Producción Intelectual. Según la revisión, análisis y evaluación mediante el software de similitud textual, el documento evaluado cuenta con el porcentaje de 14% de similitud, nivel **PERMITIDO** para continuar con los trámites correspondientes y para su **publicación en el repositorio institucional**.

Se emite el presente certificado en cumplimiento de lo establecido en las normas vigentes, como uno de los requisitos para obtención del Título correspondiente.

Lima, 18 de noviembre de 2024

Firma del Asesor: _____

Nombres y apellidos del asesor: Yuri Frank Romero Romero

DNI: 10762352

DEDICATORIA

A mi madre, Juana Ramos Medrano, y a Liz Bravo Ramos, las mujeres que más admiro en esta vida. Gracias por su inquebrantable fe en mí y por ser mi fuente constante de inspiración y fortaleza.

AGRADECIMIENTO

A mi madre, por ser la persona que camina de mi mano, me dio la vida y todos los motivos para vivirla. Gracias por tu amor incondicional y por ser mi inspiración en cada paso que doy.

A Liz Bravo Ramos, agradecimiento especial, por darme toda la educación universitaria y por enseñarme que las oportunidades siempre se deben aprovechar.

A mi ángel de la guarda, Carlos Aguilar, por el apoyo incondicional en toda esta etapa universitaria.

A mis hermanos Patsi y Richard por enseñarme que los sueños si se cumplen.

A mi asesor, el Dr Yuri Romero Romero, y a su familia, cuyo apoyo y orientación fueron fundamentales para la realización de este Trabajo de Suficiencia Profesional.

A mis mejores amigos, Kevin Agreda, Sarita Bravo y Mirella Rojas Fuentes Rivera, por compartir conmigo no solo las alegrías sino también los desafíos y las dificultades de esta vida.

A mi Alma Máter, la Universidad Nacional Mayor de San Marcos por acogerme en sus aulas y por ser mi segundo hogar.

INDICE

RESUMEN	6
ABSTRACT	7
I. INTRODUCCIÓN	8
II. INFORMACIÓN DEL LUGAR DONDE SE DESARROLLO LA ACTIVIDAD.....	10
2.1 Institución donde se desarrolló la actividad	10
2.1.1 Generalidades.....	10
2.1.2 Finalidad.....	11
2.1.3 Objetivos	11
2.1.4 Funciones	11
2.1.5 Organización.....	12
2.2 Área donde se desarrolló la actividad	14
2.2.1 Finalidad.....	14
2.2.2 Funciones	14
2.2.3 Organización.....	15
2.3 Período de duración de la actividad	16
2.5 Razón Social	16
2.6 Dirección Postal	16
2.7 Correo Electrónico del personal a cargo	17
III. DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD	18
3.1 Situación Problemática	22
3.2 Organización de la actividad.....	37
3.3 Finalidad y objetivos de la actividad	39

3.3.1 Finalidad.....	39
3.3.2 Objetivo General	39
3.3.3 Objetivo Específico	40
3.4 Metodología.....	40
3.4.1 Tipo de Investigación	40
3.4.2 Diseño de Investigación	40
3.4.3 Población de Estudio.....	41
3.4.4 Técnicas e instrumento.....	41
3.5 Resultados de la actividad	41
IV. CONCLUSIONES	43
V. RECOMENDACIONES.....	45
VI. BIBLIOGRAFÍA	47
Bibliografía.....	47

RESUMEN

El presente Trabajo de Suficiencia Profesional (TSP) se basa en las actividades que la bachiller realizó como asistente legal en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), las cuales constituyen su fundamento.

Este trabajo de investigación describe y analiza la problemática relacionada con la aplicabilidad de las normativas vigentes en la Administración Pública respecto a la aprobación de solicitudes de reclasificación de rutas, tanto temporales como definitivas, presentadas por Autoridades Locales y Regionales. Dicha reclasificación es crucial para la ejecución de proyectos de inversión en el ámbito de la gestión vial.

El problema específico radica en una interpretación deficiente de las normas que regulan la reclasificación de rutas, lo cual genera inseguridad jurídica y afecta la capacidad de las autoridades para tomar decisiones efectivas en la planificación y ejecución de proyectos de infraestructura vial. Esta falta de claridad normativa no solo obstaculiza el cumplimiento de los principios de legalidad y eficiencia, sino que también repercute negativamente en el desarrollo sostenible, la competitividad territorial y la integración social. Es imprescindible una interpretación jurídica precisa y coherente que permita una aplicación adecuada de las normas, garantizando así la ejecución efectiva de los proyectos y el bienestar de la población.

A partir del análisis del caso específico del Gobierno Regional de Pasco, se procederá a revisar resoluciones administrativas similares, lo que permitirá realizar un análisis comparativo y obtener resultados, conclusiones y proponer recomendaciones para garantizar mayor seguridad jurídica a las autoridades en estos procesos.

Palabras clave: reclasificación de rutas, gestión vial, proyectos de inversión, seguridad jurídica, Administración Pública

ABSTRACT

The present Professional Proficiency Work (TSP) is based on the activities carried out by the graduate as a legal assistant at the Ministry of Transport and Communications (MTC), which serve as its foundation

This research aims to analyze the issues related to the applicability of current regulations in Public Administration regarding the approval of applications for both temporary and permanent reclassification of routes, submitted by Local and Regional Authorities. Such reclassification is crucial for the execution of investment projects in road management.

The specific problem lies in a deficient interpretation of the norms that regulate the reclassification of routes, which generates legal uncertainty and affects the authorities' capacity to make effective decisions in the planning and execution of road infrastructure projects. This lack of regulatory clarity not only hinders compliance with the principles of legality and efficiency, but also has a negative impact on sustainable development, territorial competitiveness and social integration. A precise and coherent legal interpretation is essential to ensure the proper application of the rules, thus guaranteeing the effective execution of projects and the welfare of the population.

Based on the analysis of the specific case of the Regional Government of Pasco, we will proceed to review similar administrative resolutions, which will allow for a comparative analysis and obtain results, conclusions and propose recommendations to ensure greater legal certainty to the authorities in these processes.

Keywords: route reclassification, road management, investment projects, legal security, Public Administration.

I. INTRODUCCIÓN

El presente Trabajo de Suficiencia Profesional describe y analiza las actividades realizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), específicamente a través de la Dirección de Disponibilidad de Predios (DDP), órgano que pertenece a la Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes, dentro del sistema de transporte cuya función principal es la actualización de la jerarquización del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), sobre la clasificación y reclasificación de carreteras, conforme a su relevancia y funcionalidad dentro del sistema de transporte, asegurando que las decisiones administrativas respondan tanto a las necesidades del desarrollo económico y social como al respeto estricto de la normativa que regula este sector.

La bachiller a razón de la experiencia laboral ejercida en la entidad señalada analizará las implicancias legales derivadas de la aplicación normativa, particularmente en lo que respecta principalmente a la reclasificación de ruta bajo la observancia de los principios de legalidad, seguridad jurídica y coherencia normativa, tal como se establece en el marco jurídico aplicable al Sistema Nacional de Carreteras.

El trabajo se estructura en seis ítems. El primer ítem se presenta la introducción del presente informe; en el segundo ítem describe en detalle la entidad donde se realizaron las actividades profesionales, brindando el marco institucional necesario para comprender el contexto normativo y administrativo en el que se desarrollan las operaciones. El tercer ítem aborda los conceptos legales fundamentales y expone la problemática relacionada con la reclasificación de rutas temporales en el contexto de la gestión vial, con énfasis en el Expediente N° 204099-2023 de la Región de Pasco. Asimismo, se definen los objetivos y la metodología del análisis. Además, se presenta un estudio de las resoluciones administrativas seleccionadas, con especial atención a su conformidad con los principios jurídicos y a la identificación de alternativas de solución.

Finalmente, el cuarto, quinto y sexto ítem presenta las conclusiones, recomendaciones y bibliografía jurídicas derivadas del análisis, ello con la finalidad de asegurar una correcta y coherente aplicación de la normativa en los procesos de reclasificación. Estas propuestas buscan que las autoridades administrativas actúen con estricto apego al marco legal vigente, fortaleciendo la seguridad jurídica y promoviendo una

interpretación armónica y eficiente de la normativa aplicable al Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).

II. INFORMACIÓN DEL LUGAR DONDE SE DESARROLLO LA ACTIVIDAD

En el marco de la (Ley N° 27181, 1999), Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, se establece que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, siendo responsable de emitir los reglamentos nacionales que regulan esta actividad. Entre estos reglamentos se encuentra el (Decreto Supremo N° 017-2007, 2007), que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial. Este reglamento tiene como objetivo establecer los criterios para la clasificación de las vías, con el propósito de orientar adecuadamente las decisiones de inversión y operación en la red vial.

En este contexto, el Reglamento de Organización y Funciones del MTC señala que una de las competencias de la Dirección de Disponibilidad de Predios (DDP) es *“evaluar y mantener actualizada la jerarquización del SINAC”*. Esta función es crucial para garantizar que la infraestructura vial esté alineada con los objetivos estratégicos de desarrollo nacional.

Asimismo, esta actividad se vincula directamente con el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) N° 11: Ciudades y Comunidades Sostenibles, ya que, al mejorar la infraestructura vial, se contribuye a la creación de ciudades y comunidades más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. La mejora de la conectividad territorial y la integración social derivada de una adecuada jerarquización vial está en sintonía con los principios clave del ODS 11, fortaleciendo la movilidad urbana y regional, lo que impulsa un desarrollo más equilibrado y sostenible.

2.1 Institución donde se desarrolló la actividad

2.1.1 Generalidades

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en adelante MTC, cuenta con un registro único de contribuyentes N° 20131379944, tiene como dirección postal el Jr. Zorritos N° 1203, situada en el distrito de Cercado de Lima, en el departamento de Lima Metropolitana. El MTC, es un ministerio del Poder Ejecutivo, con personería jurídica de derecho público y constituye un pliego presupuestal.

El MTC, comprende a dos sectores, es decir, al sector transportes y comunicaciones y a las entidades bajo su supervisión, así como a las instituciones públicas, organizaciones privadas y personas físicas que llevan a cabo actividades relacionadas con su campo de competencia. (Resolución Ministerial N° 658-2021, 2021) (ROF,2021,p.21).

En 1969, se crea el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través del Decreto Ley N° 17526, en el gobierno del expresidente Juan Velazco Alvarado.

2.1.2 Finalidad

El objetivo principal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es conectar e integrar el país a través del desarrollo de sistemas de transporte y la infraestructura de comunicaciones y telecomunicaciones. Su trabajo abarca la promoción del desarrollo socioeconómico, la integración a nivel nacional, regional e internacional, la facilitación del comercio, la reducción de la pobreza y, sobre todo, la mejora del bienestar de la población.

2.1.3 Objetivos

De acuerdo con lo establecido en el Plan Estratégico Institucional del Ministerio de Transportes y Comunicaciones 2020-2026, el cual posee diez objetivos estratégicos y son los siguientes (Resolución Ministerial N° 307-2022-MTC/01, 2022) (PEI, 2020, Pp.10):

“(…)

a) Proveer infraestructura de transporte para la integración interna y externa del país.

(…)”.

2.1.4 Funciones

Conforme lo señalado en el Reglamento de Organización y Funciones, en adelante ROF del MTC, aprobado mediante (Resolución Ministerial N° 658-2021, 2021) de fecha 02.07.2021

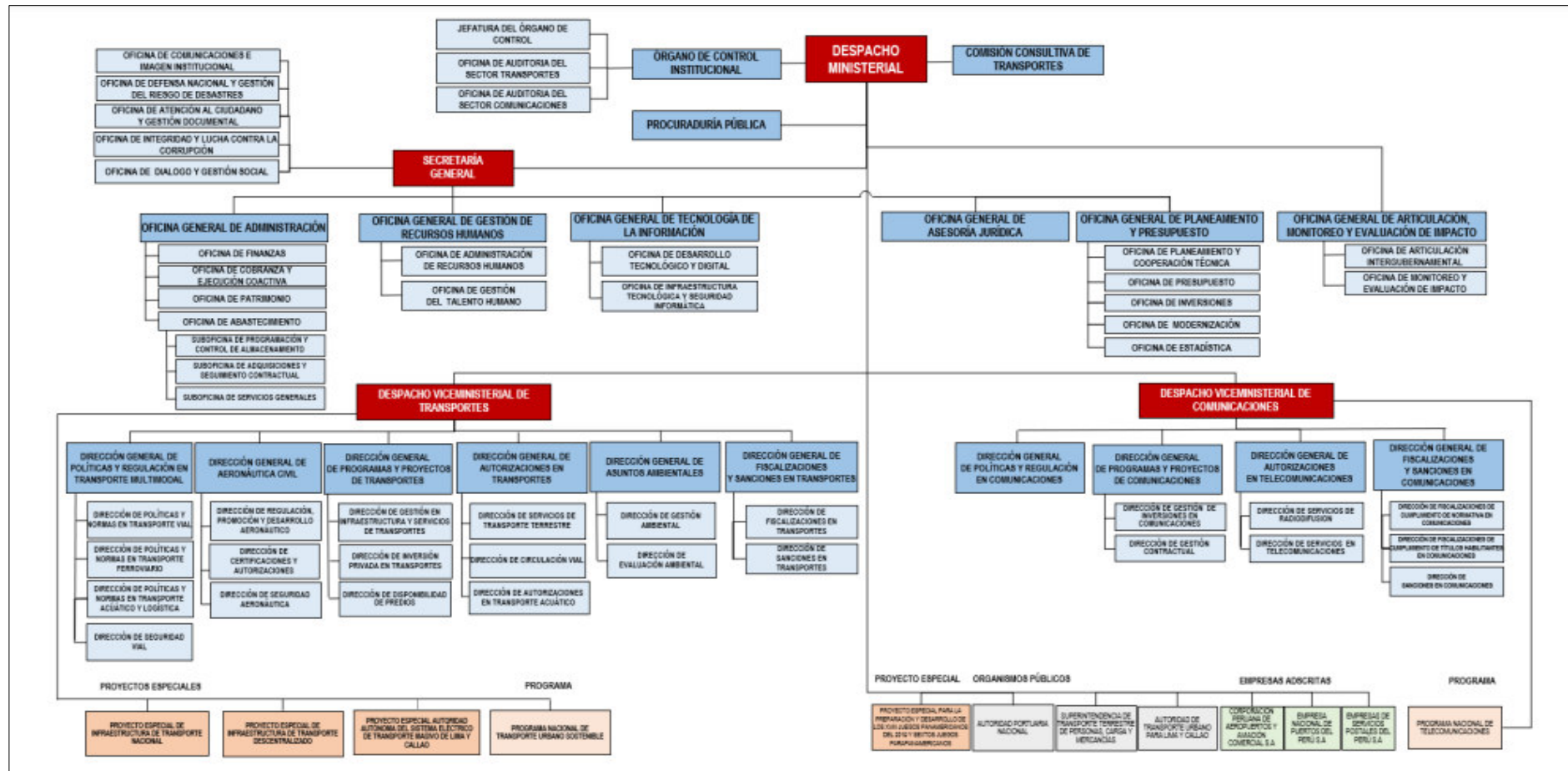
(…)

c) Coordinar con los gobiernos regionales y locales la implementación de las políticas nacionales y sectoriales en materias de transportes y comunicaciones, y evaluar su cumplimiento: y, otras funciones (...)" (p.3)

2.1.5 Organización

Mediante la Resolución Ministerial N° 602-2021, emitida el 24.06.2021, se realizaron modificaciones en la Sección Segunda del ROF del MTC, así como en el Anexo 2, que corresponde al Organigrama del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Estableciendo la siguiente estructura, conforme se puede visualizar en la Figura N° 1.

Figura N° 1: Estructura Orgánica del MTC



Fuente: Anexo 2 - Organigrama MTC

2.2 Área donde se desarrolló la actividad

2.2.1 Finalidad

El MTC es responsable de integrar al país a través del desarrollo de sistemas de transporte y la mejora de la infraestructura en comunicaciones y telecomunicaciones. Su labor abarca el fomento del desarrollo socioeconómico, la promoción de la integración a nivel nacional, regional e internacional, la facilitación del comercio, la reducción de la pobreza y, en última instancia, la mejora del bienestar de los ciudadanos.

En ese sentido, y de acuerdo con lo establecido en el ROF aprobado por (Resolución Ministerial N° 658-2021, 2021), el MTC está estructurado en siete componentes, que son: Órganos de Alta Dirección, Órganos Consultivos, Órgano de Control Institucional, Órganos de Defensa Jurídica, Administración Interna (Órganos de Asesoramiento), Administración Interna (Órganos de Apoyo) y, finalmente, los Órganos de Línea.

Dentro de los Órganos de Línea se encuentra la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, en adelante DGPPT, tiene a la Dirección de Disponibilidad de Predios, en adelante DDP. (ROF-MTC, pp. 59)

2.2.2 Funciones

La DDP es una unidad orgánica bajo la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes, responsable de gestionar las acciones relacionadas con la adquisición, expropiación y transferencia interestatal de propiedades en favor del ministerio. Estas acciones están orientadas al desarrollo de la infraestructura de transporte. Además, se encarga de mantener al día el inventario de infraestructura de transporte en coordinación con las entidades pertinentes del sector.

Ahora bien, a efectos del presente trabajo, de acuerdo con lo estipulado en el inciso 124° del ROF aprobado por Resolución Ministerial N° 658-

2021, se describen las principales funciones de la Dirección de Disponibilidad de Predios, siendo las más resaltantes, las siguientes:

(...)

c) **Evaluar y mantener actualizada la jerarquización del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC;**

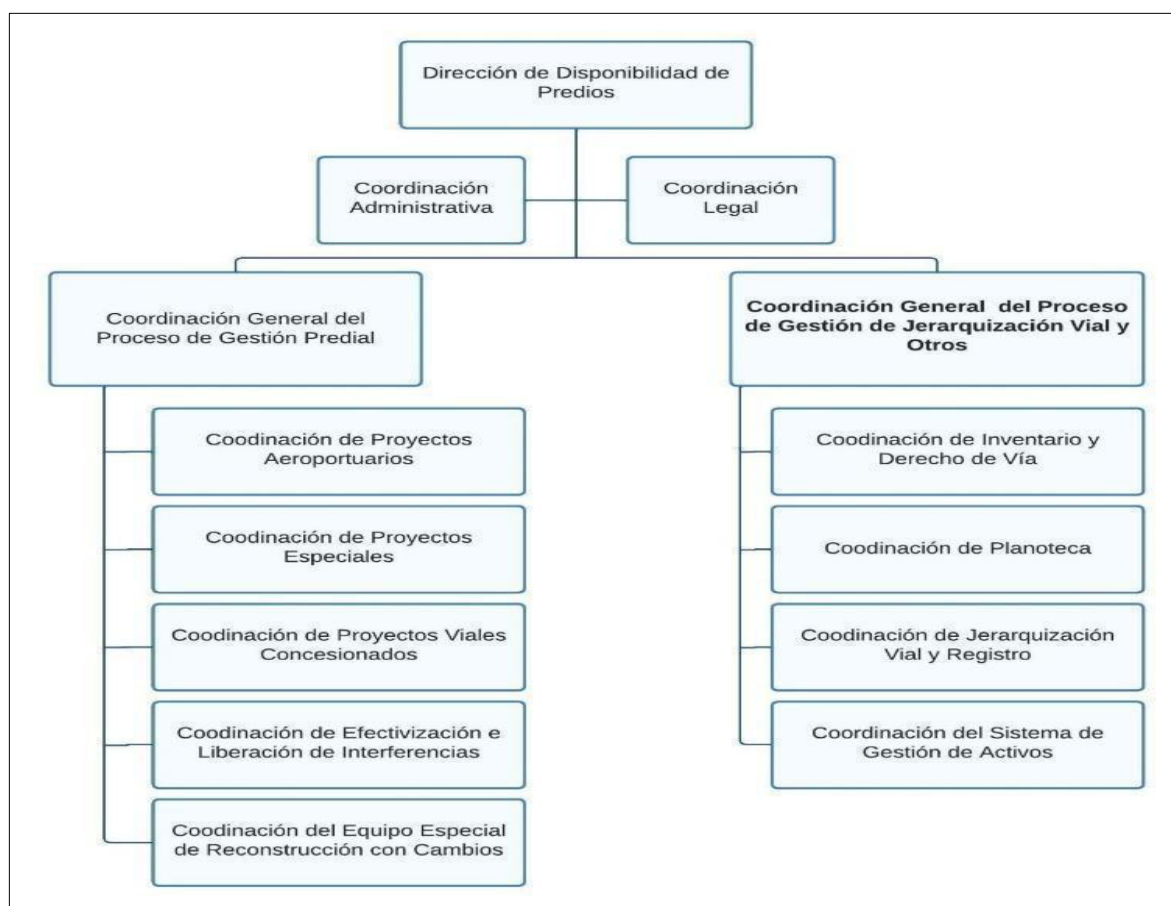
(...) (Subrayado nuestro)

2.2.3 Organización

La Coordinación General del Proceso de Gestión de Jerarquización Vial y Otros, en adelante CGPGJVyO, forma parte de la DDP del MTC, teniendo sus principales funciones lo establecido en los literales: d), e), f), g) y h) del artículo 124, del ROF del MTC.

En este contexto, la DDP tiene bajo su responsabilidad varias coordinaciones que llevan a cabo las funciones específicas de la Dirección. Por lo tanto, el organigrama correspondiente a estas coordinaciones se muestra en la Figura N° 2.

Figura N° 2: Organigrama de la Dirección de Disponibilidad de Predios del MTC



Fuente: Elaborado por la Coordinación Administrativa – DDP

2.3 Período de duración de la actividad

En relación con esto, se especifica que, en mi calidad de asistente legal, he desempeñado funciones en la Dirección de Disponibilidad de Predios desde el 11 de agosto de 2022 hasta la fecha. No obstante, el periodo durante el cual se ha desarrollado la actividad es de un año.

2.5 Razón Social

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

R.U.C. N° 20131379944

2.6 Dirección Postal

Jr. Zorritos N° 1203 - Cercado de Lima, Lima – Lima

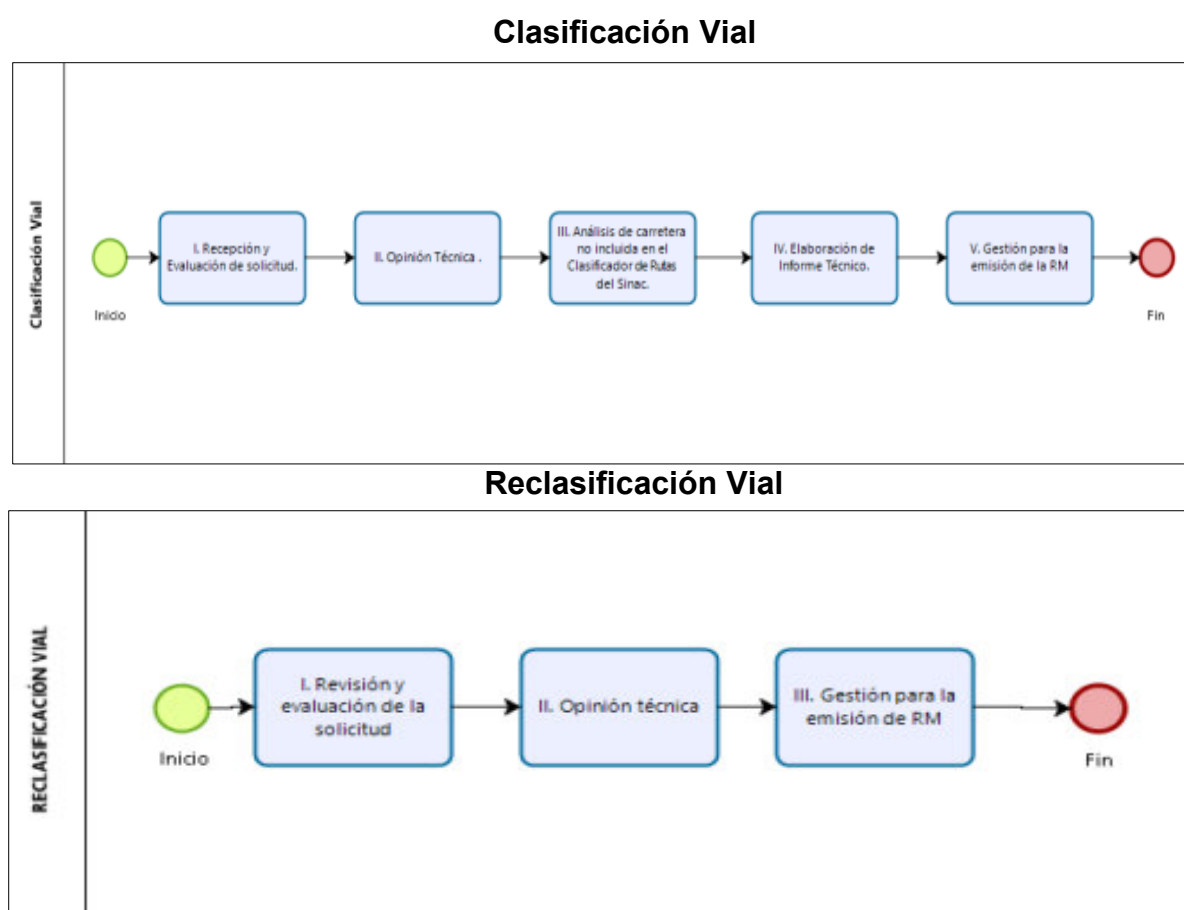
2.7 Correo Electrónico del personal a cargo

El responsable de mi formación en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el Coordinador General del Proceso de Gestión de Jerarquización Vial y Otros, quien cuenta con el siguiente correo electrónico: LEscobar@mtc.gob.pe

III. DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD

La bachiller, en el marco de las actividades desarrolladas para la Entidad, participó en las funciones establecidas por el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, específicamente en la Dirección de Disponibilidad de Predios, en relación con la Jerarquización Vial. Estas funciones incluyen la clasificación y reclasificación de las rutas nacionales, como se detalla a continuación:

Figura N° 3: Diagrama de proceso para la Jerarquización Vial



En base a los dos diagramas se tiene que la Dirección de Disponibilidad de Predios a través de la CGPGJVyO, es la encargada de clasificar, reclasificar y modificar la jerarquización vial del SINAC, manteniendo la información actualizada de las rutas respectivas, destinada a orientar decisiones de inversión y operación de éstas en función de los roles que establece.

Ello conlleva atender las solicitudes de las autoridades competentes de los tres (03) niveles de gobierno: Gobierno Nacional, Gobierno Regional y Gobierno

Local, de jerarquización vial para la reclasificación de rutas de las redes viales del SINAC.

En el marco de la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, 1999, establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.

Esta norma en su artículo 12° estipula lo siguiente¹:

La competencia de gestión consiste en la facultad que tienen las autoridades competentes, implementan los principios rectores y las disposiciones de transporte y tránsito terrestre, contenidos en la presente Ley y en los reglamentos nacionales. (Ley N° 27181, 1999)

Por lo que se infiere, que dicho marco normativo establece que las autoridades responsables de implementar estas normas tienen la facultad de hacer cumplir los principios y normas establecidos en el ordenamiento jurídico. Esto sugiere que la ley se centra en establecer lineamientos y estándares claros para el transporte terrestre y la gestión del tráfico, y en garantizar que los responsables de implementar estas regulaciones tengan la autoridad necesaria para hacerlo. También resalta la importancia de adherirse a estas regulaciones para garantizar la operación segura y eficiente de los sistemas de transporte terrestre.

Del marco normativo se infiere que el MTC tiene la función normativa y rectora del sector de infraestructura vial. Además, dicha entidad tiene la función normativa y rectora del sector de infraestructura vial.

En ese sentido, según lo mencionado por (Campos, 2010), la intervención del Estado en la gestión de infraestructuras viales tiene sus raíces en la Edad Media. Durante ese período, uno de los deberes fundamentales del monarca era garantizar tanto la construcción como el mantenimiento de las vías, además de asegurar la seguridad y bienestar de sus usuarios, como parte de su responsabilidad de preservar el orden público. La tarea fundamental del poder público de entonces (el monarca) en este contexto será el deber general de

¹ De acuerdo a la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en su artículo 12 titulado: De la Competencia de gestión.

mantener la paz pública y la seguridad del tránsito por los caminos. El deber de garantizar la paz a lo largo de estos caminos justifica su implicación en este ámbito.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) cuenta con un conjunto de normas legales que regulan los sectores de transportes y comunicaciones. Para efectos del presente trabajo, se abordará la normativa relacionada con la gestión vial, específicamente aquella que regula la jerarquización de las vías y los procedimientos para su reclasificación. Estas disposiciones normativas son fundamentales para asegurar una adecuada planificación y desarrollo de la infraestructura vial, garantizando que las rutas se clasifiquen de acuerdo con criterios técnicos y territoriales, y que se ajusten a las necesidades cambiantes del país.

El Decreto Supremo N° 034-2008-MTC, define a la Gestión de Infraestructura Vial de Carreteras como aquella acción de administrar las redes viales por medio de las fases de planeamiento, ejecución, mantenimiento y operación, incluyendo aquellas relacionadas con la preservación de la integridad física del derecho de vía.

La gestión vial influye de manera directa en la reclasificación de rutas, la cual se encuentra regulada por una serie de instrumentos legales que establecen los procedimientos y requisitos que deben cumplir en estos procesos. Por lo que, resulta fundamental conocer y respetar estas disposiciones legales para garantizar legalidad y la eficacia de la reclasificación. Además, es menester realizar un análisis detallado de la casuística en estos casos y verificar si cumplen con todas las normativas y regulaciones establecidas en el marco legal vigente. De esta manera, se podrá garantizar que el proceso se realice de manera correcta en beneficio de todos los ciudadanos.

Según el D.S N° 017-2007-MTC reitera que la Jerarquización Vial como el ordenamiento de las carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), en niveles de jerarquía, debidamente agrupadas en las tres redes señaladas por el artículo 4° del presente Reglamento, sobre la base de su funcionalidad e importancia.

Para el caso de las Reclasificaciones Definitivas, es menester señalar que esto es un proceso que permite asignar una ruta a la Red Vial Nacional, la cual será incluido en el SINAC. En ese sentido, para que dicho proceso pueda darse de manera satisfactoria, deben cumplir con criterios estipulados en el Artículo 8° del Reglamento (Criterios de Jerarquización del SINAC) prescribe que:

(...)

b) Son parte de la Red Vial Departamental o Regional, las carreteras que cumplan cualesquiera de los criterios: (Decreto Supremo N° 007-2009-MTC, 2009)

Bajo la premisa de los tipos de reclasificación, se tiene que a la Reclasificación Temporal, la cual es un proceso de cambio temporal de jerarquía vial originalmente asignada a una carretera o tramo de ella, integrante del SINAC, hacia otra jerarquía vial para que la autoridad competente de esta última pueda realizar un proyecto vial. Asimismo, es importante señalar que la reclasificación temporal tendrá vigencia hasta la entrega de la obra ejecutada del proyecto vial.²

De otro lado, el artículo 15 del Reglamento, señala que el Clasificador de Rutas es el documento oficial del SINAC, a través del cual, las rutas se encuentran clasificadas en Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural, incluye el Código de Ruta y su definición según los puntos o lugares principales que conecta, respecto del cual el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el responsable de elaborar la actualización del Clasificador de Rutas que se aprobará mediante Decreto Supremo; mientras que, las modificaciones serán aprobadas por Resolución Ministerial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (Decreto Supremo N° 017-2007, 2007)

En ese sentido, a través del Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, normativa vigente del clasificador de rutas, se tiene que la Ruta PA-691 se encuentra clasificada bajo la categoría de Ruta Vecinal. Esta clasificación se mantiene vigente hasta tanto no se emita una nueva disposición que modifique su

² De acuerdo con el manual de gestión de procesos y procedimientos del proceso de Jerarquización Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones definen a la Reclasificación Temporal de las carreteras.

categoría conforme a los procedimientos establecidos por la legislación aplicable en materia de gestión vial. Por tanto, cualquier cambio de categoría o reclasificación definitiva deberá ser debidamente fundamentado y aprobado mediante los mecanismos normativos correspondientes.

3.1 Situación Problemática

Con fecha 28 de mayo del 2007, a través de D.S N° 017-2007-MTC, se aprobó el Reglamento de Jerarquización Vial, donde se establece los criterios de clasificación de vías.

Con fecha 05 de febrero del 2009, mediante D.S N° 006-2009-MTC, modifica el reglamento de Jerarquización Vial y regula los criterios para las Reclasificaciones Definitivas.

Con fecha 22 de setiembre del 2013 se aprobó el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, dicha norma regula en su artículo 6° la Reclasificación de Rutas de manera Temporal:

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

- a) Una vía que ha sido reclasificada por el Clasificador de Rutas, vuelva a tener, temporalmente, su categoría anterior, a fin que la autoridad que la tenía bajo su competencia, inicie los proyectos viales que tenía planeado realizar o continuar con los proyectos que venía ejecutando, antes de la reclasificación. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2013)*
- (...).*

Con fecha 24 de julio del 2016, se actualizó el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras, aprobado por Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, teniendo en cuenta la información vigente de las vías.

Debe señalarse, el Clasificador de Rutas del SINAC constituye un documento oficial, a través del cual se ordenan y consignan las carreteras del país. Este documento resulta ser dinámico, puesto que sus datos varían de forma constante. Ello, en atención a que las autoridades competentes solicitan las reclasificaciones de manera temporal o definitiva de su vía.

De acuerdo con el presente caso, se desprende que del año 2016 al 2019, la Ruta N° PA-691 estuvo clasificada como Ruta Vecinal, de acuerdo con el Clasificador de Rutas del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC). Esta clasificación fue establecida en conformidad con lo dispuesto por el Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, el cual asignó dicha categoría a la ruta en mención dentro del marco normativo vigente en ese periodo. Por tanto, la ruta mantuvo dicha categoría hasta que se produjeron modificaciones posteriores en virtud de actos administrativos o normativos posteriores que reclasificaron la ruta.

Con fecha 23 de enero del 2020, mediante Oficio N° 056-2020-G.R.P/GOB.PASCO, el Gobierno Regional de Pasco, solicitó la reclasificación definitiva de la Ruta Vecinal o Rural PA-691 a Ruta Departamental. En tal sentido, el Gobierno Regional de Pasco, señaló que enfrenta una deficiente articulación vial de carreteras vecinales, que en su mayoría están consideradas como trochas, motivo por el cual requiere de una mejora en su infraestructura vial.

Con fecha 25 de febrero de 2021, el MTC respondió a la solicitud del Gobierno Regional de Pasco mediante la Resolución Ministerial N° 146-2021-MTC/01.02, en la que aprobó la reclasificación definitiva de la Ruta Vecinal N° PA-691. Esto significa que la ruta dejó de ser una vía vecinal y fue clasificada como una Ruta Departamental dentro de la Red Vial del Departamento de Pasco, asignándole un nuevo código: Ruta N° PA-115.

Tabla N° 1

D.S N° 011-2016-MTC	R.M N° 146-2021-MTC/01.02
Ruta N° PA-691 (Categoría ruta vecinal)	Reclasificación definitiva Mediante este resolutivo se aprobó la reclasificación definitiva otorgándole el código PA-115 con la categoría de ruta Departamental

Fuente: Elaboración propia

Con fecha 14 de abril del 2023, mediante Oficio No 168-2023-MDVR/A, la Municipalidad Distrital de Villa Rica, solicita a la Municipalidad Provincial de Oxapampa, la reclasificación temporal de la Ruta Departamental o Regional PA-115, como Ruta Vecinal o Rural, debido a que está desarrollando la ejecución de Proyectos de Inversión, para contribuir con el desarrollo sostenible de competitividad territorial e integración social de la Región, con la finalidad de reducir los costos del transportes y elevar el nivel de condición de servicio de las carreteras dentro de su ámbito jurisdiccional.

Con fecha 20 de abril del 2023, mediante Oficio N° 334-2023-MPO, la Municipalidad Provincial de Oxapampa, solicita al Gobierno Regional, la reclasificación temporal de la Ruta Departamental o Regional PA-115 a Ruta Vecinal o Rural, que a la fecha no se encuentra mejorada en sus características físicas y operativas, siendo necesario su intervención a través de un proyecto de inversión, que permita un cambio en su condición de transitabilidad, dotando de competitividad a su ámbito geográfico.

El 24 de abril de 2023, el Gobierno Regional de Pasco, en el ejercicio de sus competencias, emitió el Oficio N° 434-2023-GRP/GOB solicitando al Ministerio de Transportes y Comunicaciones la reclasificación temporal de la Ruta Departamental PA-115 a la categoría de Ruta Vecinal o Rural, en respuesta a un requerimiento previo del Gobierno Local que había solicitado dicha modificación.

Categoría Actual - Ruta PA-115- Departamental

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	CÓDIGO	LONGITUD (KM)
PASCO	OXAPAMPA	VILLA RICA	PA-115	17.46

Solicitud de reclasificación a su categoría anterior PA-691- Vecinal

DEPARTAMENTO	PROVINCIA	DISTRITO	CÓDIGO	LONGITUD (KM)
PASCO	OXAPAMPA	VILLA RICA	PA-691	17.46

La petición de la autoridad competente de Pasco se fundamenta en el Decreto Supremo N° 017-2007-MTC, y sus modificatorias, así como en el Decreto Supremo N° 012-2013-MTC, que indica en su artículo 6° *“El Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá disponer a petición de las autoridades competentes previstas en el artículo 6 del Reglamento de Jerarquización Vial aprobado con D.S. N° 017-2007-MTC, la reclasificación temporal de una vía mediante resolución ministerial”*.

Añade que, su pedido se basa en el art. 6° del D.S. N° 012-2013 en los siguientes fundamentos:

- a. *Una vía que ha sido reclasificada por el Clasificador de Rutas vuelva a tener, temporalmente, su categoría anterior, a fin de que la autoridad que la tenía bajo su competencia inicie los proyectos viales que tenía planeado realizar o continuar con los proyectos que venía ejecutando, antes de la reclasificación.*
- b. *Una vía que ostente una clasificación, ajustada a los criterios del Reglamento de Jerarquización Vial, y que no se encuentre mejorada en sus características físicas y operativas; pueda ser reclasificada a fin de que la autoridad que, actualmente, no tiene competencia sobre ella, y que cuente con recursos presupuestales, pueda realizar proyectos viales en ésta. La reclasificación temporal tendrá vigencia hasta la conclusión de los proyectos viales que ejecuten las autoridades competentes. Para tramitar dicha reclasificación, la autoridad solicitante deberá acreditar ante el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, que cuenta con los recursos presupuestales correspondientes.*

En ese contexto, se tiene que el caso en mención fue derivado a la DDP, en específico a la coordinación respectiva. Por lo que de acuerdo con el ROF – MTC en el artículo 124° literal f) que: la DDP, tiene como funciones la de *“Evaluar y*

mantener actualizada la jerarquización del Sistema Nacional de Carreteras – SINAC”.

La base legal con la que se resuelven estos expedientes gira en torno a la aplicación de los dispositivos legales los cuales son: El D.S N° 017-2007-MTC y su modificatoria D.S N° 006-2009-MTC, que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial, y el D.S N° 011-2016-MTC, la cual aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SINAC.

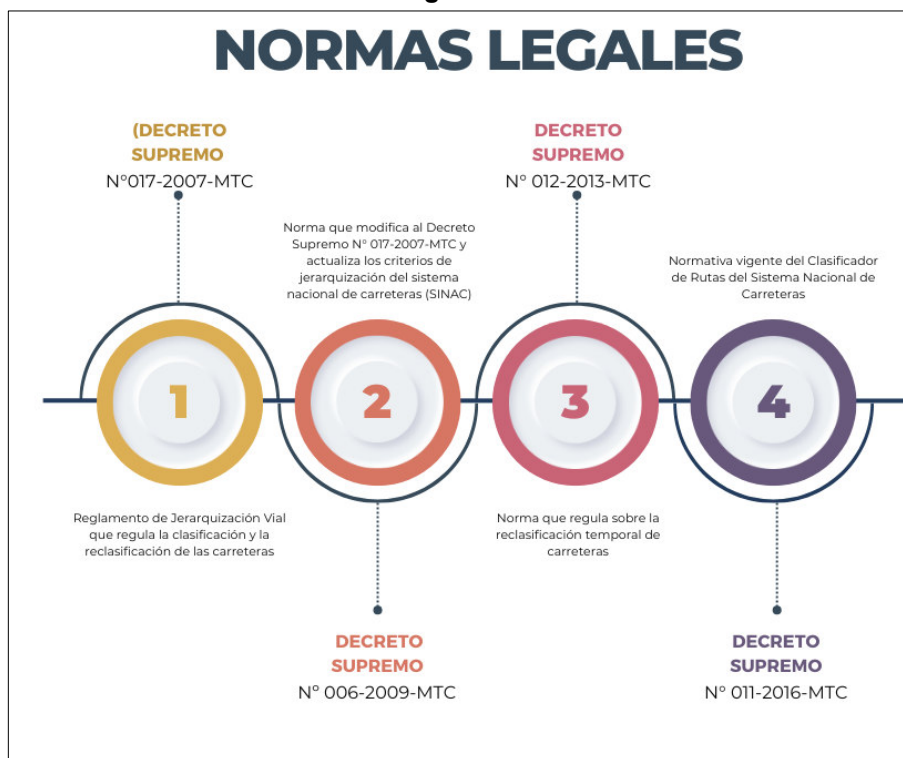
De acuerdo a lo estipulado en el artículo 9° del Reglamento de Jerarquización Vial, establece que:

“Corresponde al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, efectuar la Clasificación de las Carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), en aplicación a los criterios establecidos en el artículo 8° del presente Reglamento, considerando para tales efectos la información que proporcionen las autoridades competentes a que se refiere el artículo 6 del presente Reglamento”. (Decreto Supremo N°017-2007, 2007)

Por lo que, la Dirección de Disponibilidad de Predios, a través del Oficio N° 6338-2023-MTC/19.03 en mérito del Informe N°351-2023-MTC/19.03.CGPGJVyO, emitido por la adelante CGPGJVyO resuelve dicha solicitud, negándole la reclasificación temporal al Gobierno de Pasco presentando el siguiente argumento: *“Dicha ruta no ha sido reclasificada por el Clasificador de Rutas, sino que se trata de una modificación al Clasificador de Rutas a través del resolutivo correspondiente, por lo tanto, no procede la reclasificación”.*

Antes de proceder con el análisis del argumento presentado por la Dirección de Disponibilidad de Predios, es fundamental elaborar un gráfico que permita visualizar la evolución normativa relacionada con la jerarquización de vías, incluyendo el proceso de reclasificación de vías. Este gráfico ayudará a comprender de manera clara y ordenada los cambios legislativos y reglamentarios que han influido en la normativa vigente, facilitando así una interpretación más precisa y coherente en el marco del análisis legal.

Imagen N° 1



Fuente: Elaboración propia

Consecuentemente, tendríamos que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) estaría interpretando y considerando que la modificación del clasificador de rutas no constituye una reclasificación de ruta. En consecuencia, el MTC estaría considerando que, para el año 2023, la ruta PA-691 mantiene su clasificación de ruta distrital, pero reclasificada en el clasificador de rutas como ruta departamental, conforme a la Resolución Ministerial N° 146-2021-MTC/01.02. De esta manera, el MTC valida que la Resolución Ministerial del 2021 modificó el clasificador de rutas de distrital a departamental, pero ello no reclasificó la ruta, manteniéndose en consecuencia dicha ruta como distrital, lo cual constituye una inconsistencia.

De acuerdo con el argumento de que *"no procede la reclasificación porque se trata de una modificación al Clasificador de Rutas"* confunde dos conceptos jurídicos y administrativos distintos:

La reclasificación de rutas se refiere a la decisión formal, a través de un acto administrativo, de cambiar la categoría de una ruta. En este caso, la Resolución Ministerial N° 146-2021-MTC/01 modificó la categoría de la ruta de vecinal a

departamental, esto es, reclasificó la ruta de manera definitiva. Esta reclasificación tiene efectos jurídicos desde su emisión.

En cambio, la modificación al Clasificador de Rutas se trata de un acto técnico-administrativo posterior, que consiste en actualizar el sistema (SINAC) para reflejar la nueva categoría de la ruta conforme a lo dispuesto en la resolución. Este paso es operativo y no afecta la validez y eficacia de la reclasificación realizada por la resolución acotada del 2021.

Argumentar que no procede la reclasificación temporal solicitada porque la reclasificación dispuesta en la Resolución Ministerial N° 146-2021-MTC/01 aún no ha sido actualizada en el Clasificador de Rutas confunde el proceso técnico con la decisión administrativa, es decir la resolución ministerial. La decisión de reclasificar ya fue adoptada y tiene plena validez, mientras que la actualización del Clasificador es un proceso que debe seguir su curso.

Además, el hecho de que una ruta no haya sido formalmente insertada en el Clasificador de Rutas del SINAC a través de un procedimiento específico no impide la posibilidad de una reclasificación temporal. El argumento sostiene que, al no tratarse de una reclasificación propiamente dicha, sino de una modificación que aún no ha sido actualizada en el Clasificador, la reclasificación no procede. Sin embargo, este razonamiento confunde la naturaleza del acto administrativo con su ejecución del acto administrativo, es decir la inclusión en el Clasificador de Rutas.

Se desprende que tanto las clasificaciones como las reclasificaciones de vías son aprobadas mediante Resoluciones Ministeriales³ emitidas por la misma Entidad. Estas resoluciones constituyen actos administrativos válidos, expedidos por la autoridad competente, que tienen fuerza vinculante desde el momento de su emisión. El acto administrativo que aprueba la reclasificación es autónomo y tiene efectos jurídicos inmediatos, independientemente de los procedimientos operativos o técnicos que deban seguirse para reflejarlo en el Clasificador de Rutas. En este sentido, el retraso o falta de actualización en el Clasificador no

³ Ver diagrama de procesos para la jerarquización vial Figura N° 3.

invalida la resolución ni limita la posibilidad de reclasificar nuevamente si las circunstancias lo ameritan.

Negar la posibilidad de una nueva reclasificación con base en un tecnicismo procedimental afecta la eficiencia de la gestión pública, lo cual contraviene el principio de eficacia administrativa. La administración pública debe actuar de manera que sus decisiones contribuyan a la satisfacción del interés general, lo que incluye facilitar la gestión vial para el desarrollo regional. Si existen razones técnicas o sociales que justifican una nueva reclasificación, estas deben prevalecer sobre retrasos o procedimientos administrativos secundarios, como la actualización del Clasificador.

En el marco del presente análisis, se concluye que el Gobierno Regional de Pasco cumple con los requisitos establecidos para la reclasificación temporal de rutas, conforme a la normativa vigente. Esta reclasificación temporal resulta esencial para facilitar la ejecución de proyectos viales que impulsan el desarrollo regional y mejoran la conectividad territorial. Dichos proyectos no solo promueven el crecimiento económico, sino que también tienen un impacto directo en la calidad de vida de la población, al garantizar una infraestructura adecuada y accesible. El cumplimiento de los requisitos legales por parte del Gobierno Regional refuerza la viabilidad de su solicitud y la necesidad de proceder con la reclasificación, con el objetivo de responder a las demandas del desarrollo regional y el bienestar social.

La reclasificación de rutas es un proceso dinámico que responde a las necesidades cambiantes del territorio, tales como el desarrollo económico, la demanda de conectividad y la ejecución de proyectos de inversión, dicho argumento se encuentra amparado en los criterios del artículo 8° del Reglamento de Jerarquización Vial. El hecho de que una ruta ya haya sido reclasificada en el pasado no impide que, bajo nuevas circunstancias o proyectos de desarrollo, sea necesario realizar una nueva reclasificación para ajustarse a la realidad actual. Limitar esta facultad basándose en la falta de una actualización del Clasificador restringe el papel de la administración en la promoción del bienestar general y en la correcta gestión de las infraestructuras viales.

El argumento que sustenta la validez de la reclasificación de rutas mediante Resolución Ministerial se fundamenta directamente con la ejecutoriedad del acto administrativo, consagrado en el Artículo 203° Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444 – Ley Procedimiento Administrativo General. Este artículo establece que los actos administrativos tienen carácter ejecutorio, es decir, son plenamente eficaces desde el momento de su notificación, salvo disposición legal expresa en contrario, mandato judicial o si están sujetos a condición o plazo conforme a ley.

Es fundamental entender que la reclasificación de una ruta, cuando se materializa a través de una R.M, es un acto administrativo válido desde el momento de su emisión. Por lo tanto, la Resolución Ministerial N° 146-2021-MTC/01.02, que reclasificó la Ruta PA-691 como ruta departamental, goza de plena validez jurídica desde el día de su expedición, independientemente de su posterior inclusión o actualización en el Clasificador de Rutas del SINAC.

Desde el punto de vista normativo y administrativo, la ejecución del acto administrativo (la inclusión en el Clasificador de Rutas) es una fase técnica que no afecta la eficacia del acto en sí. El hecho de que una ruta no esté inmediatamente actualizada en el clasificador no deslegitima la decisión administrativa tomada por la entidad competente, en este caso, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Es decir, la clasificación técnica es una consecuencia del acto administrativo, pero no es un requisito previo ni afecta su validez.

Además, se considera una interpretación excesivamente restrictiva de este tipo compromete la eficacia administrativa y la capacidad de las autoridades de gestionar adecuadamente su infraestructura vial en beneficio de la población.

El problema central del presente caso es la aplicación de una interpretación excesivamente formalista de la normativa, que restringe la oportunidad de que la Región Pasco pueda tener una nueva reclasificación de rutas de manera temporal. Esto pone en riesgo la eficacia de la inversión pública y los proyectos esenciales para mejorar la conectividad, la movilidad y el bienestar económico de las comunidades.

De acuerdo con la situación problemática planteada, resulta crucial resaltar lo expuesto por (Torres, 2015) sobre la aplicación del derecho. Él explica que este proceso es un ejercicio mental que comienza con dos elementos opuestos: el hecho social con implicancia jurídica y la norma que lo regula. Estos se van ajustando mutuamente, de manera progresiva, adaptando el contenido normativo al hecho social y acomodando este a la norma, hasta que ambos se armonizan. Además, señala que tanto la aplicación como la interpretación de las normas deben seguir fielmente su contenido, ya que los órganos responsables de interpretar y aplicar el derecho están sujetos a las leyes, al igual que todos los demás órganos del Estado y los ciudadanos.

La normativa vigente, es decir, el artículo 15° del D.S N° 017-2007, en cuanto a la reclasificación de vías no excluye a las autoridades locales o regionales de presentar nuevas solicitudes, incluso si ya existe una Resolución Ministerial previa sobre la materia.

En ese sentido, no se priorizó el principio de legalidad en Derecho Público, puesto que dicho principio establece que las autoridades deben actuar conforme a la ley, pero también que deben cumplir con sus competencias de manera que sirvan al interés público. Por lo que, si la normativa no prohíbe expresamente nuevas solicitudes de reclasificación, entonces las autoridades locales o regionales estarían en su derecho de solicitar una nueva evaluación de la clasificación de la vía cuando existan razones técnicas, económicas o de desarrollo social que justifiquen dicha solicitud y así no incurrir en barreras burocráticas por parte de la Entidad.

Además, principio de eficacia administrativa implica que el ordenamiento debe permitir que la Administración Pública responda a las necesidades de la población de manera oportuna y eficiente. Las vías son infraestructuras críticas para el desarrollo regional y la conectividad, por lo que mantener una clasificación que no responda a la realidad o a las nuevas necesidades de inversión podría ir en contra de este principio. La Resolución Ministerial N° 146-2021-MTC/01.02, no debería ser considerada un obstáculo definitivo para el desarrollo o las modificaciones necesarias si las condiciones cambian, pues de

lo contrario se estaría afectando la capacidad de adaptación y respuesta de las autoridades a las demandas del territorio.

Por lo tanto, en un contexto se considera pertinente mencionar que, las normas sobre reclasificación de vías deben interpretarse de manera que promuevan el interés general y garanticen la posibilidad de adaptación del sistema vial a las necesidades de desarrollo local, sin que una Resolución Ministerial previa limite o impida la presentación de nuevas solicitudes de reclasificación.

Desde la perspectiva de la bachiller, se tiene que la Ruta PA-691 actualmente posee la categoría de ruta departamental, de conformidad con lo aprobado por la Resolución Ministerial N° 146-2021-MTC/01.02 emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Cabe destacar que, la Resolución Ministerial N° 146-2021-MTC/01.02 es un acto administrativo legítimo y válido que reclasifica la Ruta PA-691 de ruta vecinal a ruta departamental. En virtud del principio de legalidad, las decisiones de la administración pública, como esta resolución, son vinculantes y producen efectos jurídicos plenos mientras no sean modificadas, derogadas o anuladas por la misma autoridad o una instancia superior. Es más, la reclasificación de la ruta fue adoptada por el MTC.

Bajo el análisis realizado, la ruta PA-691 tiene la categoría de ruta departamental, conforme a la R.M N° 146-2021-MTC/01.02, y, en ese sentido, sí procede su reclasificación temporal. Además, el Gobierno Regional de Pasco ha cumplido con los requisitos establecidos en la normativa vigente para solicitar dicha reclasificación, conforme se menciona en los párrafos precedentes.

La reclasificación de una ruta constituye un aspecto fundamental en la gestión de la infraestructura vial, especialmente cuando el desarrollo regional y la conectividad dependen de la correcta clasificación de las vías. En el presente trabajo, se analizan tres (03) casos relevantes que demuestran cómo la correcta interpretación y aplicación de la normativa vigente puede optimizar la toma de decisiones en este ámbito.

A) Caso Cusco:

En este caso, el MTC con Resolución Ministerial N° 1767-2023-MTC/01.02 declaró procedente la reclasificación de manera Temporal a Ruta Departamental

de la Ruta PE-28 J de Trayectoria: Emp. 28F, asignándole el código temporal N° CU-145.

El Gobierno Regional de Cusco, señaló que la ruta nacional PE-28 J no se encuentra mejorada en sus características físicas y operativas por lo que indicó que tiene un Proyecto de Inversión que le permitirá contar con una infraestructura vial segura y confortable, para reducir los costos de transportes y elevar el nivel de condición de servicio de las carreteras dentro de su ámbito territorial, para ello requiere que esta Ruta forme parte de la red vial departamental o regional, la cual contribuirá a generar un impacto socio económico a través del uso de la carretera mejorada en todo su recorrido.

Se tiene que PROVIAS Nacional de acuerdo con lo informado por sus unidades orgánicas (Dirección de Estudios y Subdirección de Conservación de la Dirección de Gestión Vial) no tiene programada ninguna intervención sobre la ruta PE-28 J por lo que emite opinión favorable para la reclasificación temporal de la ruta PE-28 J a fin de que el Gobierno Regional de Cusco pueda ejecutar el proyecto de Inversión.

En ese sentido, se consideró procedente la reclasificación temporal, puesto que si cumplía con los requisitos legales y normativos para que su solicitud sea favorable.

Tabla N° 2

D.S N° 011-2016-MTC	R.M N° 370-2018 MTC/01.02	R.M N° 1767-2023-MTC/01.02
Emp. PE-28 (Chinchero) - Antena - Emp. PE-3S (Arco Tica Tica),	Reclasificación definitiva Mediante este resolutivo se aprobó la reclasificación definitiva otorgándole el código PE-28 J	Reclasificación Temporal A través de este dispositivo legal se aprobó la reclasificación temporal de la ruta nacional PE-28 J como ruta Departamental otorgándole el código temporal N° CU-145

Fuente: Elaboración propia

Cabe resaltar que en este caso sí existía un resolutivo previo a la aprobación de la reclasificación temporal, por lo que en esta situación el MTC, en el marco de

sus competencias se considera que se realizó una correcta aplicabilidad de la norma vigente.

En este caso, el legislador aplicó la norma otorgando la reclasificación temporal de la ruta 28J, la cual ya contaba con una reclasificación definitiva en 2018. Esto demuestra que la normativa permite la reclasificación temporal de una vía previamente reclasificada de manera definitiva, lo que podría constituir un precedente vinculante para futuras solicitudes a la entidad, evidenciando una aplicación flexible de la norma.

B) Caso Ica

Se tiene que, mediante la RM N° 126-2023-MTC/01.02 el (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2023) declaró procedente la reclasificación de manera temporal. El pedido fue solicitado por el Gobierno Regional de Ica, de conformidad con la Municipalidad Provincial de Nazca, puesto que solicitaban la reclasificación temporal de las Rutas Vecinales a Rutas Departamentales.

Cabe precisar que, Nazca es capital provincial de Nazca, por lo tanto, no tiene autoridad como Municipalidad Distrital, por lo que dicho pedido fue formulado por la misma Municipalidad Provincial de Nazca, en razón que a dicha vía no se encontrara mejoradas en sus características físicas y operativas.

Tabla N° 3

D.S N° 011-2016-MTC	R.M N° 126-2023- MTC/01.02
Ruta Vecinal o Rural N° IC-798: Trayectoria: Emp. PE-1S (Nazca) - La Tiza - Santa Catalina - Pirca (L. D. Ayacucho)	Reclasificación Temporal A través de este dispositivo legal se aprobó la reclasificación temporal asignándole el código temporal N° IC-115.

Fuente: Elaboración propia

En virtud de lo expuesto, se concluye que la reclasificación temporal de la vía fue aprobada debido a que se consideró que la misma cumplía con los requisitos técnicos y legales exigidos por la normativa vigente. En este sentido, dicha vía, al haber superado los parámetros establecidos, fue objeto de una reclasificación que, no obstante, conserva su carácter temporal. De acuerdo con lo mencionado en la tabla N° 2, una vez que la vía sea mejorada conforme a las especificaciones

técnicas pertinentes, se emitirá el resolutivo correspondiente que permitirá restituir su categoría original, asegurando así el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables y garantizando la correcta clasificación vial en el marco del ordenamiento jurídico vigente.

En el este caso, a pesar de que no existía un resolutivo previo para la reclasificación temporal, la norma fue aplicada de tal manera que permitió dicha reclasificación, facilitando a las autoridades competentes el mantenimiento y mejoramiento de la vía. Este ejemplo refleja cómo la norma puede ser empleada de forma proactiva para apoyar la gestión y conservación de las vías.

C) Caso Cusco

Resulta imperativo realizar un análisis exhaustivo de la resolución mencionada en la Tabla N° 3, la cual aprueba la reclasificación definitiva de la ruta vecinal a ruta nacional en el sector de Ollantaytambo, ubicado en la provincia y departamento de Cusco. Este análisis cobra relevancia en tanto que, en el futuro, las autoridades competentes podrían solicitar una reclasificación temporal de dicha vía. No obstante, existe el riesgo latente de que dicho proceso enfrente obstáculos normativos similares a los observados en la solicitud presentada por el Gobierno Regional de Pasco, lo que refleja un patrón problemático en la aplicación normativa.

Específicamente, se corre el riesgo de que las autoridades invoquen nuevamente el argumento de que no es viable proceder con una reclasificación adicional de la ruta, bajo la premisa de que “la ruta no ha sido reclasificada por el Clasificador de Rutas, sino que se trata de una modificación al Clasificador de Rutas a través del resolutivo correspondiente”. Esta postura sería equivocada, dado que la normativa que regula la reclasificación de vías ya sea en su modalidad temporal o definitiva. En consecuencia, basar la negativa de una reclasificación en dicho argumento implicaría una interpretación errónea del marco legal.

Tabla N° 4

D.S N° 011-2016-MTC	R.M N° 1777-2023 MTC/01.02
Emp. PE-28 B – (Rumira) – Cachijata - Petacocha	Reclasificación Definitiva Mediante este resolutivo se aprobó la reclasificación asignándole el código PE-28 B

Fuente: Elaboración propia

Por lo tanto, es imprescindible hacer referencia al principio de legalidad, el cual constituye un pilar fundamental en todo proceso administrativo, civil, penal y en cualquier otra rama del derecho. En este caso concreto, se advierte que la Administración Pública no estaría aplicando adecuadamente las disposiciones normativas pertinentes, lo que podría generar perjuicios no solo en términos de cumplimiento normativo, sino también en los aspectos socioeconómicos derivados de una gestión vial ineficaz.

De igual manera, se subraya la necesidad urgente de actualizar el Clasificador de Rutas, con el fin de que las autoridades locales y regionales, al presentar solicitudes de reclasificación, ya sea temporal o definitiva, puedan obtener resultados favorables y ajustados a derecho. Esto contribuiría a evitar las consecuencias jurídicas y sociales que podrían surgir de la interpretación restrictiva de la norma, y permitiría una gestión más eficiente en la ejecución de proyectos de inversión vial, garantizando así el bienestar de las comunidades afectadas.

Asimismo, se tiene que el **caso A) Cusco**, del presente capítulo es similar al caso del Gobierno Regional de Pasco, sin embargo, vemos que el MTC resolvió de manera diferente, puesto que sí le otorgó a Cusco la reclasificación temporal, a pesar de que dicha vía tenía un resolutivo previo, por lo que se aprecia la afectación al principio de imparcialidad.

Por lo que se reitera que la denegación de la solicitud del Gobierno Regional de Pasco para una nueva reclasificación de la ruta, con base en la existencia de una Resolución Ministerial previa, refleja una ineficacia normativa. Esta situación pone en evidencia una interpretación restrictiva de la norma, lo cual contraviene principios fundamentales del Derecho Administrativo, como el principio de legalidad y la eficacia administrativa.

Finalmente, en este caso, se podría solicitar más adelante una reclasificación de una vía que ya cuenta con un resolutivo previo. En este escenario, el argumento utilizado por el MTC para denegar solicitudes similares, basado en la existencia de un resolutivo previo, no sería adecuado, ya que la norma no prohíbe explícitamente una nueva reclasificación temporal o definitiva. Esto subraya la necesidad de una interpretación más coherente y consistente de la normativa para evitar obstáculos injustificados en la toma de decisiones por parte de las autoridades competentes.

3.2 Organización de la actividad

La bachiller desarrollo la actividad en de la Dirección de Disponibilidad de Predios, dicha dirección tiene como objetivo: “Atender las solicitudes de las autoridades competentes de los 3 niveles de gobierno: Gobierno Nacional, Gobierno Regional y Gobierno Local, de jerarquización vial para la reclasificación de rutas de las redes viales del Sistema Nacional de Carreteras”.

El proceso abarca desde la recepción de la solicitud de reclasificación definitiva o temporal, formulada por las autoridades competentes, a la cual pertenece la(s) ruta(s) o tramos de estas que son objeto de la solicitud, hasta la Publicación de la Resolución Ministerial.

Tabla N° 5

PROCEDIMIENTO		
N°	ACTIVIDAD	DETALLE
1	Recibir y derivar el expediente que sustenta la reclasificación vial al Coordinador.	Recibe el expediente de reclasificación(es) de ruta(s) o tramos de ruta(s), de las Autoridades Competentes de los 3 niveles de gobierno, para derivarlo al Coordinador.
2	Recibir el expediente que sustenta la reclasificación y designar al especialista responsable	Recibe el expediente para derivar la documentación al especialista de Jerarquización Vial (EJV), para su revisión, evaluación y elaboración del Informe correspondiente.
3	Recibir, revisar la documentación y verificar el tipo de jerarquía de la reclasificación solicitada	El Especialista responsable revisa la documentación, y analiza la información contenida en expediente de reclasificación para emitir el Informe correspondiente de atención a la solicitud de reclasificación (definitiva o temporal), con el apoyo del Equipo Técnico.
4	Elaborar el proyecto de informe con las observaciones y el oficio o memorándum	Se remiten las observaciones encontradas a la autoridad competente que formuló la solicitud. Elabora el proyecto de informe con las observaciones, oficio en caso la solicitud sea realizada por un GR o GL. Elabora el proyecto de informe y memorándum en caso la solicitud sea realizada por Provías Nacional. Las observaciones también comprenden la falta de la opinión del GR o GL para el caso de la reclasificación como ruta departamental o regional y/o vecinal o rural.
5	Revisar el proyecto de informe con las observaciones	- Si el proyecto de informe con las observaciones, el oficio y memorándum no presentan correcciones, ir a la actividad N° 06 El Coordinador visa y el director firma el proyecto de Informe y visa el proyecto de oficio o memorándum. - Si los proyectos de informe y el oficio o memorándum presentan correcciones, ir a la actividad N° 04.
6	Suscribir el proyecto de informe con las observaciones y visar el oficio o memorándum	-
7	Revisar el proyecto de oficio o memorándum	- Si el proyecto de oficio no presenta correcciones, ir a la actividad N° 08 El director firma el proyecto de oficio o memorándum. - Si el proyecto de oficio presenta correcciones, ir a la actividad N° 04
8	Firmar proyecto de oficio o memorándum	-
9	Remitir el informe de las observaciones a la autoridad competente	-

Fuente: Ficha de proceso elaborado por la Dirección de Planeamiento y Presupuesto del MTC

Los procedimientos se concretan a través de un acto jurídico cuando la solicitud obtiene un resultado favorable, el cual se formaliza mediante una Resolución Ministerial. La gestión para la emisión de dicha resolución está a cargo de la alta Dirección, es decir, la DGPPT, en coordinación con el viceministro de Transportes y con la participación de la Oficina General de Asesoría Jurídica, que asegura la conformidad legal y técnica del proceso.

En caso de que la solicitud presentada por las autoridades regionales resulte desfavorable, el procedimiento se formaliza mediante la notificación de dicha decisión a través de un oficio emitido por la DDP - MTC. Este oficio detalla los motivos del rechazo y comunica de manera oficial la negativa.

3.3 Finalidad y objetivos de la actividad

3.3.1 Finalidad

La finalidad de esta actividad es que el bachiller en Derecho en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) respecto a la reclasificación de rutas se enfoca en garantizar una gestión vial eficiente, conforme a la normativa vigente y en línea con los intereses públicos. El objetivo principal es contribuir al correcto análisis y toma de decisiones en el proceso de reclasificación de rutas, asegurando que estos procedimientos respondan adecuadamente a las necesidades del territorio, el desarrollo económico, y la conectividad regional.

Dentro de este marco, mis actividades están orientadas a:

- Evaluar y gestionar las solicitudes de reclasificación que presentan los Gobiernos Regionales y Locales, asegurando que cumplan con los requisitos legales y técnicos establecidos en la normativa.
- Promover soluciones viales eficaces, que apoyen el desarrollo regional y local, que mejoren la infraestructura de transporte, facilitando la ejecución de proyectos de inversión que benefician a la población y al país en su conjunto.

3.3.2 Objetivo General

Analizar y evaluar el proceso de reclasificación de rutas en el marco de la normativa vigente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), con

el fin de identificar áreas de mejora en la gestión vial que optimicen la conectividad regional y faciliten la ejecución de proyectos de inversión que beneficien el desarrollo económico y social del país.

3.3.3 Objetivo Específico

Examinar las normas y procedimientos que rigen la reclasificación de rutas, específicamente las normas que regulan las reclasificaciones de rutas y otras disposiciones complementarias.

Evaluar la conformidad de las solicitudes de reclasificación presentadas por los Gobiernos Regionales y locales, con base en los requisitos técnicos y administrativos establecidos en la normativa vigente.

- Identificar y analizar casos concretos de reclasificación de rutas, como el caso de la ruta PA-691, para determinar la correcta aplicación del marco normativo y su impacto en el desarrollo de la infraestructura vial regional.

3.4 Metodología

3.4.1 Tipo de Investigación

En este trabajo, se ha utilizado una investigación de tipo aplicada. Según Sánchez et al. (2018) en su *“Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística”*, indica que la investigación de tipo aplicada es aquella de carácter pragmático o utilitario, que emplea los conocimientos generados por la investigación básica o teórica para abordar y resolver problemas inmediatos.

En este contexto, el presente Trabajo de Suficiencia Profesional ha adoptado un diseño metodológico con un enfoque cualitativo, orientado a la descripción.

3.4.2 Diseño de Investigación

El diseño de la presente investigación se ha utilizado un diseño de investigación con enfoque cualitativo con el tipo de investigación referente al estudio de casos.

Según Yin citado por (Martínez Carazo, 2006), el estudio de caso es un método idóneo para tratar temas que son relativamente recientes. Desde su punto de vista, la investigación empírica tiene características particulares, entre las cuales

destaca la exploración o análisis de un fenómeno contemporáneo en su contexto real.

3.4.3 Población de Estudio

En el análisis de la población objeto de estudio, se examinaron las normativas clave relacionadas con la jerarquización, clasificación y reclasificación de rutas. Además, se evaluaron los casos surgidos principalmente con las autoridades administrativas de Pasco, realizando una comparación con situaciones similares en Cusco, Ica y Ollantaytambo.

3.4.4 Técnicas e instrumento

Se emplea un método hermenéutico, dado que se recopila la normativa relacionada con el D.S N° 017-2007-MTC y su modificatoria, el D.S N° 006-2009-MTC, que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial, así como el D.S N° 011-2016-MTC. Además, se analizan las resoluciones publicadas en la página oficial del Diario Oficial El Peruano, con el propósito de interpretarlas y evaluarlas adecuadamente.

3.5 Resultados de la actividad

Al respecto, se ha analizado la normativa relacionada con el D.S N° 017-2007-MTC y su modificatoria, el Decreto Supremo N° 006-2009-MTC, que aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial, así como el Decreto Supremo N° 011-2016-MTC, la R.M N° 146-2021-MTC/01.02 y otras resoluciones emitidas por la entidad, obteniéndose los siguientes resultados, los cuales están directamente vinculados a la aplicabilidad de la norma:

La decisión de denegar la reclasificación temporal tiene un efecto en cadena que compromete el desarrollo regional, retrasa la ejecución de proyectos viales fundamentales, y genera costos adicionales para el Gobierno Regional y perjuicios para la población de Pasco.

Para resolver el conflicto y asegurar tanto la coherencia como la eficacia normativa, es necesario clarificar el papel que juega la Resolución Ministerial en el proceso de reclasificación y su relación con la actualización del Clasificador de Rutas. La norma debe garantizar que la reclasificación aprobada mediante

resolución tenga plena validez desde el momento de su expedición, y que su implementación técnica en el clasificador no sea un obstáculo para su aplicación efectiva.

La coherencia normativa se logra cuando se alinean las disposiciones que regulan el proceso administrativo de reclasificación con aquellas que rigen su implementación técnica, y la eficacia normativa se asegura cuando esta coherencia permite que las decisiones adoptadas en el marco de estas normas produzcan los efectos esperados, sin generar obstáculos innecesarios o interpretaciones restrictivas que limiten su aplicación.

En ese contexto, el análisis del conflicto normativo demuestra la necesidad de interpretar y aplicar las normas de manera coherente y eficaz para evitar que decisiones administrativas. Esto es esencial para garantizar que las normas logren su objetivo de fomentar el desarrollo territorial.

IV. CONCLUSIONES

- ✓ La denegación de la solicitud del Gobierno Regional de Pasco para la reclasificación de una ruta, argumentada en la existencia de una resolución definitiva, refleja una interpretación excesivamente restrictiva de la normativa, contraria a los principios que rigen el Derecho Público y su enfoque en el principio de legalidad.
- ✓ La respuesta por parte de la DDP, basada en la existencia de un acto administrativo previo —en este caso, una Resolución Ministerial— no puede verse como una barrera inamovible, especialmente si la normativa vigente no prohíbe expresamente la posibilidad de presentar nuevas solicitudes de reclasificación. Al interpretar la ley de manera restrictiva, se está limitando la capacidad de los gobiernos regionales de actuar en favor de sus comunidades, lo que contraviene el principio de eficiencia administrativa. Este principio, igualmente fundamental en el Derecho Público, obliga a la administración a actuar de forma eficiente y rápida en beneficio de la sociedad, evitando dilaciones injustificadas que entorpezcan la ejecución de proyectos necesarios.
- ✓ Los dispositivos legales del Ministerio de Transportes y Comunicaciones requieren actualización, ya que actualmente pueden generar conflictos con principios fundamentales del Derecho. Aunque es válido que las solicitudes sean evaluadas conforme a las normativas vigentes, es crucial garantizar una aplicación adecuada de la ley en la resolución de estas.
- ✓ Aunque el Clasificador de Rutas ha sido actualizado a través de los Decretos Supremos N° 044-2008-MTC y N° 011-2016-MTC, no se ha considerado la incorporación de las resoluciones que aprueban reclasificaciones definitivas. Esto demuestra la necesidad de una revisión integral del marco normativo para evitar vacíos legales.
- ✓ La gestión eficiente y flexible de la reclasificación de rutas es esencial para avanzar hacia el cumplimiento del ODS 11, que busca crear ciudades y comunidades sostenibles. Al permitir la adecuada adaptación de la infraestructura vial a las necesidades cambiantes de las regiones, se promueve un desarrollo urbano y rural más inclusivo, seguro y resiliente,

garantizando que el acceso a los servicios y el bienestar de la población estén alineados con los principios de sostenibilidad y equidad territorial.

- ✓ Además, la reclasificación es un acto administrativo independiente que no depende de la modificación técnica del Clasificador de Rutas para su aplicación efectiva. El hecho de que una ruta no esté inmediatamente actualizada en el clasificador no invalida ni hace ineficaz la Resolución Ministerial que dispone su reclasificación. La confusión entre estos dos conceptos ha generado interpretaciones restrictivas que han afectado la correcta aplicación de las normas y, por ende, han impedido el adecuado desarrollo de proyectos de inversión en el caso del Gobierno Regional de Pasco.
- ✓ Esta interpretación es clave para garantizar la eficacia normativa de las resoluciones emitidas por el MTC y evitar que la falta de actualización en el clasificador técnico sea utilizada como un obstáculo para la ejecución de decisiones administrativas que ya son legalmente vinculantes.
- ✓ Es jurídicamente sostenible indicar que la reclasificación definitiva otorgada mediante resolución ministerial constituye un cambio de categoría válido que te da la legitimidad a la reclasificación temporal solicitada por las autoridades competentes. Además, la resolución ministerial puede modificar un decreto supremo autónomo sin contravenir la jerarquía normativa, en tanto este no reglamenta una ley y su naturaleza es administrativa.
- ✓ De los casos analizados en el presente informe se tiene que el MTC resolvió de manera favorable en dichas solicitudes, sin embargo, en el caso específico del Gobierno Regional de Pasco se le denegó, por lo que se evidencia la afectación al principio de imparcialidad.

V. RECOMENDACIONES

Se sugiere al MTC que luego que se apruebe una reclasificación definitiva disponga inmediatamente actualizar el Clasificador de Rutas, incorporando disposiciones más precisas y exhaustivas sobre la reclasificación de rutas que cuenten con resoluciones definitivas. Esta modificación debe contemplar las reclasificaciones permanentes, alineándose con las necesidades de desarrollo de las regiones.

Se propone que el MTC implemente programas de capacitación dirigidos a autoridades locales y regionales, con el fin de asegurar una comprensión integral del marco normativo que regula la reclasificación de rutas. Estos programas contribuirían a evitar interpretaciones restrictivas y promover una gestión más eficiente de la infraestructura vial, ajustada a las prioridades y dinámicas de cada región.

Se recomienda establecer un cuerpo de casuística administrativa vinculante para regular las decisiones sobre la reclasificación de rutas, tomando como referencias precedentes aprobados en casos similares. Esto proporcionaría una base sólida y coherente, permitiendo a las autoridades regionales y nacionales tomar decisiones fundamentadas y consistentes, evitando así decisiones contradictorias o arbitrarias.

El MTC podría emitir directrices o aclaraciones que permitan a las autoridades locales y regionales entender claramente los procedimientos y límites de las reclasificaciones de rutas. Esto ayudaría a evitar denegaciones injustificadas y a asegurar que la interpretación de la norma sea uniforme en todo el país.

Modificación del Artículo 6° del D.S N° 012-2013-MTC. Se propone la siguiente modificación al artículo 6° para optimizar el proceso de reclasificación de carreteras y garantizar una mayor flexibilidad en su aplicación:

Artículo 6° del D.S N° 012-2013-MTC	Modificatoria del Artículo 6° D.S N° 012-2013-MTC
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones podrá disponer, a petición de las autoridades competentes	El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) podrá disponer la reclasificación temporal de una vía, a solicitud de las

previstas en el artículo 6 del Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2007- MTC, la reclasificación temporal de una vía, mediante Resolución Ministerial	autoridades competentes señaladas en el artículo 6 del Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2007-MTC. Si una vía ya ha sido reclasificada de manera definitiva mediante una Resolución Ministerial y dicha modificación aún no ha sido actualizada en el Clasificador de Rutas, esto no impedirá que se apruebe una reclasificación temporal. Dicha aprobación procederá siempre que se cumplan con los requisitos normativos establecidos para este tipo de reclasificación.
--	--

La inclusión de este párrafo garantiza que la falta de actualización en el Clasificador de Rutas no limite el derecho de las autoridades a solicitar una reclasificación temporal, lo que permitiría responder de manera más ágil a las necesidades del territorio y facilitar la ejecución de proyectos de inversión vial. De este modo, se salvaguarda la eficacia normativa de la Resolución Ministerial que aprueba la reclasificación definitiva, sin que el procedimiento técnico del clasificador obstruya la aplicación de nuevas medidas necesarias.

Finalmente, si el marco normativo actual genera ambigüedades o dificultades en la aplicación práctica, se podría promover una propuesta legislativa para modificar el Clasificador de Rutas o la normativa relacionada.

VI. BIBLIOGRAFÍA

Bibliografía

Campos, T. C. (2010). *El régimen jurídico-administrativo del tráfico*. Civitas.

Decreto Legislativo N° 17526. (2022). *Ley Orgánica Ministerial de Transportes y Comunicaciones*. <https://www.gob.pe/institucion/corpac/normas-legales/2815214-17526>

Decreto Supremo N° 006-2009-MTC. (2009). https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/MTC%20NORMAS/ARCH_PDF/Regl.%20de%20Jerarquizaci%C3%B3n%20Vial.pdf

Decreto Supremo N° 006-2009-MTC. (2009). <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/19095/Publicaci%C3%B3n%20del%20Decreto%20Supremo%20N%C2%B0%20006-2009-MTC%20en%20el%20Diario%20Oficial%20El%20Peruano.pdf?v=1695320516>

Decreto Supremo N° 007-2009-MTC. (2009). <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/19095/Publicaci%C3%B3n%20del%20Decreto%20Supremo%20N%C2%B0%20006-2009-MTC%20en%20el%20Diario%20Oficial%20El%20Peruano.pdf?v=1695320516>

Decreto Supremo N° 012-2013. (2013). *Decreto Supremo que aprueba la actualización del Clasificador de Rutas del SinaC y las disposiciones sobre dicho Clasificador*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/343716-012-2013-mtc>

Decreto Supremo N° 017-2007. (2007). *Reglamento de Jerarquización Vial*. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H943457>

Decreto Supremo N°017-2007. (2007). *Aprueban Reglamento de Jerarquización Vial*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/10027-017-2007-mtc>

DECRETO SUPREMO N° 034-2008-MTC. (2008). <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H974914>

Hugo Sánchez Carlessi, Carlos Reyes Romero, Katia Mejía Sáenz. (2018). *Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística*. Lima, Perú.

- Ley N° 27181. (1999). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*.
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H786969>
- Ley N° 27181 *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*. (1999).
<https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H786969>
- Martínez Carazo, P. C. (2006). *El método de estudio de caso: estrategia metodológica de la investigación científica*. Revista Científica Pensamiento y Gestión N° 23.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2013). *Decreto Supremo N° 012-2013-MTC*. Lima, Perú. <https://spij.minjus.gob.pe/spij-ext-web/#/detallenorma/H1086693>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2023). *Resolución Ministerial N° 126-2023-MTC/01.02*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/3906437-126-2023-mtc-01-02>
- Resolución Ministerial N° 307-2022-MTC/01. (2022). *Plan Estratégico Institucional (PEI) 2020-2026 Ampliado*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/2929423-plan-estrategico-institucional-pei-2020-2026-ampliado>
- Resolución Ministerial N° 602-2021. (2021). *602-2021 ANEXO*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/3552446-602-2021-mtc-01>
- Resolución Ministerial N° 658-2021. (2021). *Reglamento de Organización y Funciones*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/2003675-reglamento-de-organizacion-y-funciones-rof-julio-2021>
- Sabino, C. (1992). *El proceso de Investigación*. Panapo, Caracas.
- Salmorán, R. T. (2019). *La Teoría del Derecho de John Austin*. Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM.
- Torres, A. (2015). *Introducción al Derecho*. Instituto Pacífico S.A.C. .