

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE INGENIERÍA**

MAESTRÍA EN INGENIERIA DE TRANSPORTE



AUTOR: ING. CÉSAR ALEJANDRO RUIZ BRITO

**“ESTUDIO DE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS DE
CARGA QUE CIRCULAN SOBRE LAS CARRETERAS DE LA RED
VIAL ESTATAL ECUATORIANA”**

DIRECTOR: MÁSTER FREDI PAREDES VÁSQUEZ

QUITO, DICIEMBRE 2015

La presente Tesis de Grado ha sido realizada enteramente por el señor: **Ing. César Alejandro Ruiz Brito**, bajo la dirección del **Ing. Fredi Paredes Vásquez** y revisada por el **Ing. Juan Pablo Solórzano** y el **Ing. Gustavo Yáñez Cajas**, quienes dejan constancia de lo antes indicado.

Ing. Fredi Paredes Vásquez
DIRECTOR

Ing. Juan Pablo Solórzano
REVISOR

Ing. Gustavo Yáñez Cajas
REVISOR

DEDICATORIA

El presente trabajo, lo dedico primero a Dios, ya que con sus múltiples bendiciones ha permitido culminar con éxito el mismo.

A Jenny, que con su cariño y amor siempre apoyado el cumplimiento de todos mis proyectos, así como a Daniel Alejandro fruto de nuestro amor, quien viene en camino a fortalecer nuestra familia.

A mis padres y hermana, quienes siempre han impulsado con su ejemplo lo importante de estar capacitado para enfrentar los retos que se presentan a lo largo de la vida.

A mi abuelita Dolores, quien ha sido siempre mi soporte y mi guía en las decisiones importantes que he tenido que tomar.

Para finalizar, a las instituciones públicas que me han dado la oportunidad de poder brindar mi contingente profesional y de quienes he obtenido una gran colaboración para cumplir con el presente objetivo.

César Alejandro

AGRADECIMIENTO

Un gran agradecimiento merece mi director el Ing. Fredi Paredes Vásquez, quien con su ayuda y guía ha permitido culminar con éxito el presente trabajo.

A la Pontificia Universidad Católica del Ecuador en especial a la Facultad de Ingeniería y personal docente quienes compartieron sus conocimientos, despejando todas las dudas que se presentaron en el transcurso del presente estudio.

César Alejandro

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CAPÍTULO I	1
1. INTRODUCCIÓN	1
1.1. ANTECEDENTES.....	1
1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	7
1.3. OBJETIVO GENERAL	7
1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	7
1.5. ALCANCE	8
1.6. METODOLOGÍA	8
CAPÍTULO II	9
2. REGLAMENTACIÓN ECUATORIANA.....	9
2.1. DISTRIBUCIÓN MÁXIMA DE CARGA POR EJE, PESOS Y DIMENSIONES MÁXIMAS PERMITIDAS.....	13
2.2. PERMISOS DE OPERACIÓN	17
2.2.1. Certificados Regulares	17
2.2.2. Certificados Especiales	18
CAPÍTULO III	23
3. ANÁLISIS COMPARATIVO.....	23
3.1. REGLAMENTACIÓN DE OTROS PAÍSES	23
3.2. PERMISOS ESPECIALES	26
3.3. PROCEDIMIENTO DE CONTROL ACTUAL DE PESOS Y DIMENSIONES	26
3.3.1. Basculas Fijas.....	27
3.3.1.1. Componentes del sistema	28
3.3.2. Básculas Móviles.....	32
3.4. DETERIORO PREMATURO DE PAVIMENTOS CAUSADOS POR CARGAS EXTRAORDINARIAS.....	34
3.5. PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA.....	37

3.6. CARGAS EXTRAORDINARIAS EN EL ECUADOR	39
3.7. MODELO DE GESTIÓN	40
3.7.1. Antecedentes	40
3.7.2. Análisis Geográfico para la ubicación de las estaciones de pesos y dimensiones requeridas a nivel nacional	40
3.7.2.1. Información utilizada.....	40
3.7.2.1. Análisis geográfico.....	41
3.7.3. Modelo de Gestión Propuesto.....	45
3.7.3.1. Implementación del Sistema de Pesaje Dinámico.....	45
3.7.4. Proyectos Complementarios.....	50
3.7.4.1. Zonas de Control Fijas	50
3.7.4.1. Adquisición de Básculas Móviles.....	51
CAPÍTULO IV	52
4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	52
4.1. CONCLUSIONES	52
4.2. RECOMENDACIONES.....	53
BIBLIOGRAFÍA.....	55

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. 1 Estado de superficie de rodadura	2
Tabla 2. 1 Acuerdo Ministerial 036 del 18-05-2012	17
Tabla 3. 1 Información Asociación chilena de la industria del transporte de carga por carretera A.G.....	24

LISTADO DE GRÁFICOS

Gráfico 1. 1 Estado de superficie de rodadura	2
Gráfico 1. 2 Contexto general del PEM	3
Gráfico 1. 3 Horizonte estratégico del PEM	6
Gráfico 2. 1 Tabla de Pesos y Dimensiones	15
Gráfico 2. 2 Lugares de obtención de los certificados.....	22
Gráfico 3. 1 Báscula Fija para Pesaje.....	27
Gráfico 3. 2 Báscula Fija para pesaje	28
Gráfico 3. 3 Sistema de pesaje desmontable, incluye rampas	29
Gráfico 3. 4 Vigas de Unión	30
Gráfico 3. 5 Celdas de carga.....	31
Gráfico 3. 6 Computador	32
Gráfico 3. 7 Básculas Móviles	33
Gráfico 3. 8 Sitio de estaciones de control de pesaje fijo	34
Gráfico 3. 9 Factores de incidencia en vida de pavimento	35
Gráfico 3. 10 Patologías del pavimento	36
Gráfico 3. 11 Camiones de configuración especial.....	37
Gráfico 3. 12 Curva de deterioro de un pavimento	38
Gráfico 3. 13 Pesos máximos permitidos por eje.....	39
Gráfico 3. 14 TPDA 2011- Camiones.....	41
Gráfico 3. 15 Estaciones de Pesaje 2011	42
Gráfico 3. 16 Estaciones nuevas de pesaje.....	43
Gráfico 3. 17 Propuesta del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones	44

Gráfico 3. 18 Sistema de pesaje dinámico en planta	47
Gráfico 3. 19 Esquema de una estación fija de pesaje estático	48
Gráfico 3. 20 Escaneo en el sistema de pesaje dinámico	49

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1 LEY DE CAMINOS	57
ANEXO 2 REGLAMENTO APLICATIVO DE LA LEY DE CAMINOS	75
ANEXO 3 APENDICE 3 DEL REGLAMENTO TÉCNICO ANDINO SOBRE LÍMITES DE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS POR CARRETERA - DECISIÓN 491	108
ANEXO 4 APENDICE 3 DEL REGLAMENTO TÉCNICO ANDINO SOBRE LÍMITES DE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS POR CARRETERA - DECISIÓN 491	112
ANEXO 5 ACUERDO NO. 066	114
ANEXO 6 ACUERDO 36 DEL 9 DE SEPTIEMBRE DE 2010	121
ANEXO 7 DECRETO 1137 (19-04-2012)	129
ANEXO 8 ACUERDO MINISTERIAL NO. 036	150
ANEXO 9 ACUERDO MINISTERIAL NO. 076 (14-09-2012)	162

CAPÍTULO I

1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

La infraestructura de las vías en el Ecuador se ha construido, en más de 60 años de trabajo, asumiendo una serie de condiciones específicas sobre el peso, las dimensiones y la frecuencia de los vehículos de carga que la utilizarán durante un período de diseño específico.

Las regulaciones de pesos y dimensiones de los vehículos de carga en nuestro país han tratado de evitar que la infraestructura vial se utilice para condiciones más severas que aquellas para las cuales fue originalmente diseñada y construida.

Sin embargo, tanto la situación económica del país como la tecnología utilizada, han sido de naturaleza muy dinámica y el desarrollo de ambas, ha generado una presión por parte de grupos industriales, de transportistas y comerciantes para que se permitan mayores pesos y dimensiones en los vehículos de autotransporte incumpliendo lo tipificado en la Ley de Caminos y sus Reglamentos, incluso el Reglamento Técnico Andino, lo que ha causado la destrucción de la red vial estatal.

En el siguiente gráfico y tabla, se pueden verificar el estado actual en el que se encuentra la red vial estatal:



Gráfico 1. 1 Estado de superficie de rodadura
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

ESTADO	LONG. (Km.)	%
BUENO	6.971,42	71,60%
REGULAR	2.262,44	23,24%
MALO	503,05	5,17%
TOTAL	9.736,91	100,00%

Tabla 1. 1 Estado de superficie de rodadura
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

La infraestructura de la red vial estatal en los últimos años, está inmersa en un continuo proceso de evolución o modernización, el cual también ha traído como consecuencia que se actualicen la reglamentación de pesos y dimensiones. Estas versiones tienen que ajustarse permanentemente a la propuesta del Plan Estratégico de Movilidad (PEM) sobre el desarrollo de la infraestructura en nuestro país, mismo que orienta el desarrollo del Sistema de Transportes de Ecuador para el período 2013-2037 en el que se definen los programas de actuación en relación con la infraestructura, los equipamientos y el marco institucional y de gestión.

El PEM pretende ser una herramienta de ayuda para el Estado con el fin de recuperar su papel de regulador y planificador.



Gráfico 1. 2 Contexto general del PEM

Fuente: Cuarto Informe – Memoria del PEM, Ministerio de Transporte y Obras Públicas

El PEM contempla los objetivos, las prioridades, los ritmos de actuación, los métodos de trabajo y las capacidades propias del sistema.

Su enfoque general es el siguiente:

- El Plan Estratégico de Movilidad (PEM) es un instrumento político, ya que debe responder a una visión de país y contribuir a su propio desarrollo, en un período de largo plazo.
- Sus contenidos se apoyan en fundamentos y criterios técnicos, cubren en forma integral todos los aspectos de gestión, regulación, normativa e infraestructuras.
- El país ha realizado un gran esfuerzo de inversión y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está inmerso en un intenso proceso de reformas internas, para mejorar la gestión del sistema de transportes.
- Es necesario actuar con celeridad, hay que consolidar los esfuerzos y cambiar gradual pero radicalmente los métodos de trabajo.
- El Plan Estratégico de Movilidad para su desarrollo debe apoyarse en las siguientes claves:
 - ✓ Identificación del escenario final que se persigue.
 - ✓ La información contenida en los procesos de planificación.
 - ✓ La identificación del escenario resultante de las actuaciones realizadas, en concurso y previstas
 - ✓ La selección y definición de las actuaciones: criterios, prioridades, jerarquías, etc.
- Existen serias debilidades en la definición técnica de las actuaciones y en la información para la selección de prioridades, lo que pueden conllevar a:
 - ✓ Orientar al desarrollo del sistema hacia metas de riesgo, que diluyan los objetivos alcanzados
 - ✓ Impedir la consolidación de los avances realizados en la formación bruta de capital fijo
 - ✓ Dificultar la racionalización, ordenación y coordinación del sistema de gestión.

- El PEM se plantea para abrir un proceso de reflexión y análisis de:
 - ✓ Los objetivos y la prioridades
 - ✓ Los ritmos de actuación y los métodos de trabajo
 - ✓ Las capacidades propias del MTOP y de todo el sector

A continuación se presenta el horizonte estratégico del Plan Estratégico de Movilidad hasta el año 2037:

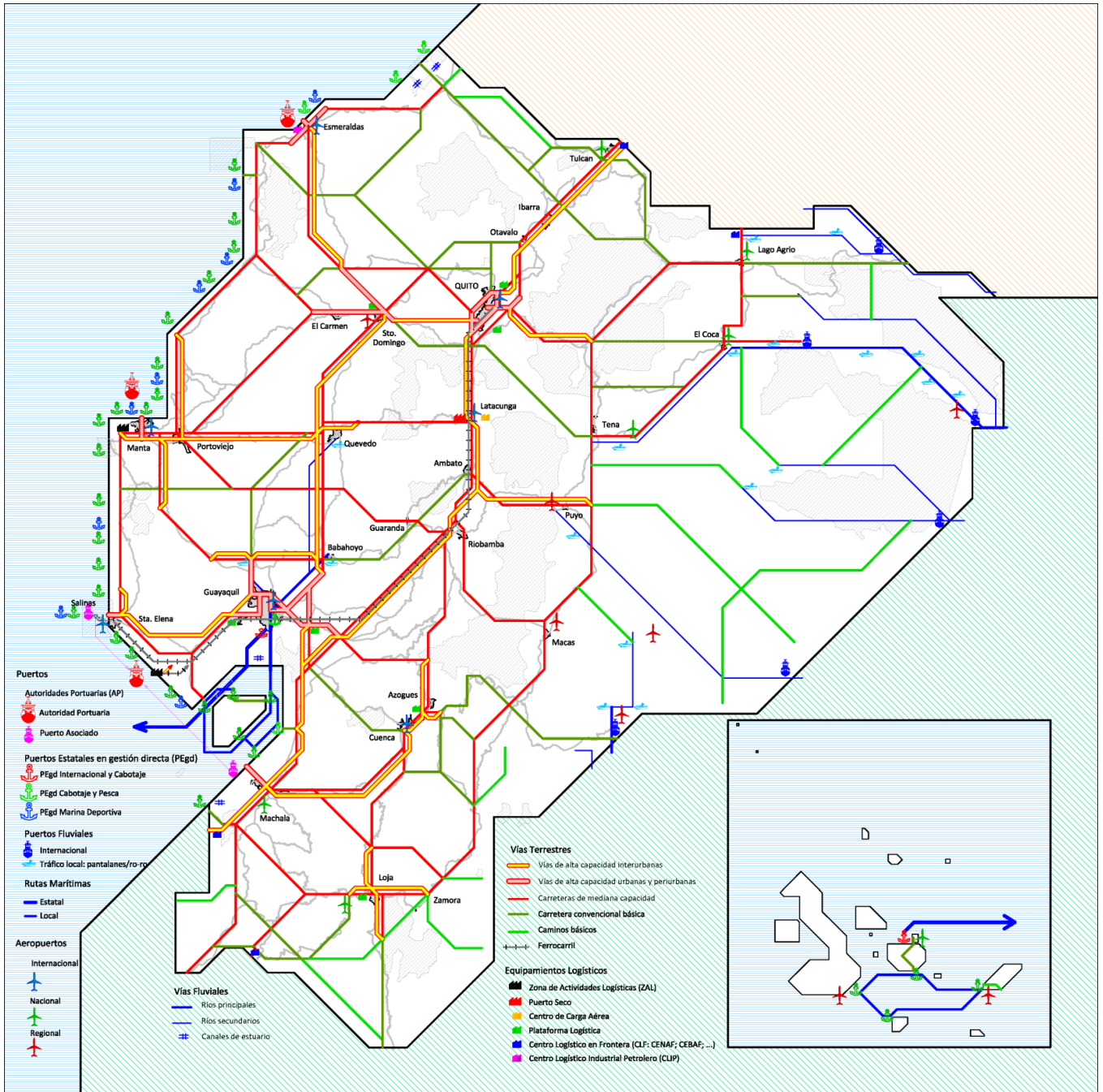


Gráfico 1. 3 Horizonte estratégico del PEM
 Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

1.2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Observando el acelerado deterioro en que se encuentra la infraestructura del transporte en la red vial estatal, por efectos del incumplimiento de la normativa vigente que regula el control de pesos y dimensiones de los vehículos pesados, se genera la necesidad de establecer mecanismos más agresivos y automatizados, que permita controlar de manera eficaz y eficiente la inobservancia de normas y procedimientos establecidos por las entidades de control correspondientes.

En consecuencia la inversión realizada en la infraestructura vial del país se ve seriamente afectada, por lo que es necesario identificar un modelo de gestión que permita optimizar los recursos tanto en el mantenimiento de los corredores, como en los gastos administrativos.

Es importante señalar que con la revisión que se mantiene en la actualidad se corre el riesgo de que el personal a cargo del mismo, esté sujeto a presuntas irregularidades o coimas.

1.3. OBJETIVO GENERAL

Contribuir a través de un Modelo de Gestión, para que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, órgano rector de la vialidad en el país, promueva un entorno de operación adecuada para los vehículos de carga que circulan la Red Vial Estatal, en materia de pesos y dimensiones; que proteja los pavimentos y puentes de un excesivo deterioro y que propicie un aumento de las condiciones de seguridad de los usuarios y que permita precautelar la inversión realizada por el Estado.

1.4. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- a) Recopilar información vigente en materia de pesos y dimensiones de los vehículos de carga pesada que circulan sobre la red vial estatal.

- b) Evaluar los efectos de la reglamentación vigente y los impactos causados, sobre sus pavimentos, puentes, niveles de seguridad, condiciones de operación.
- c) Comparar las regulaciones de nuestro país con las de otros países, y evaluar los impactos técnico económico del transporte de carga.
- d) Determinar un modelo de gestión que supere los problemas actuales de la red vial en su conjunto.

1.5. ALCANCE

El presente estudio culminará con un modelo de gestión que sea aplicable a nuestro medio y que esté vinculado al Plan Estratégico de Movilidad (PEM) y a las políticas de transporte del Gobierno Nacional.

1.6. METODOLOGÍA

El presente estudio se basa en investigación bibliográfica de la reglamentación vigente en Ecuador en cuanto a pesos y dimensiones de vehículos de carga. Para cuyo efecto se recolectará los datos a través de visitas, investigación bibliográfica, entrevistas a expertos que conocen a profundidad este tema.

También se analizará la normativa al respecto, existente en otros países, particularmente los de la región andina.

Con la información procesada se analizará los impactos causados por la aplicación de la reglamentación vigente en la operación de vehículos de carga; a fin de proponer un modelo de gestión orientado a incrementar la eficiencia en el ámbito de pesos y dimensiones de vehículos de carga.

CAPÍTULO II

2. REGLAMENTACIÓN ECUATORIANA

La Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador, conforme a sus competencias y atribuciones realiza el control de pesos y dimensiones a los vehículos que transportan carga pesada y que hacen uso de la red vial estatal.

Para este control, se ampara en toda la normativa legal y reglamentaria que de manera cronológica se cita a continuación:

- a) Ley de Caminos creada mediante decreto Supremo 1351 y publicada en el Registro Oficial No. 285 del 7 de Julio de 1964.
- b) Reglamento aplicativo de la Ley de Caminos, creado mediante Acuerdo Ministerial 80 y publicado en el Registro Oficial No. 567 del 19 de agosto de 1965.
- c) Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera" publicado en el Registro Oficial 310 del 20 de abril de 2001 - DECISIÓN 491¹.
- d) Acuerdo Ministerial No. 066 del 13 de julio de 2003, publicado en el Registro Oficial No. 125 del 15 de julio de 2003²
- e) Acuerdo Ministerial No. 036 del 9 de septiembre de 2010
- f) Decreto Ejecutivo No. 1137 del 19 de abril de 2012, publicado en el Registro Oficial No. 699 del 09 de mayo de 2012.

¹Comisión de la Comunidad Andina; Reglamento Técnico Andino sobre límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, Decisión 491

²Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Internet. <http://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/02/Decreto-Ejecutivo-No.-1137-de-11-10-2012-REFORMA-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-CAMINOS-DE-LA-REPUBLICA-DEL-ECUADOR-Acuerdo-Minist-80.pdf>

- g) Acuerdo Ministerial No. 036 del 18 de mayo de 2012, publicado en el Registro Oficial No. 717 del 05 de junio de 2012.
- h) Acuerdo Ministerial No. 076 del 14 de septiembre de 2012.

A continuación se explica en resumen, cada una de la normativa citada, detallando su respectiva aplicación y reformas:

Ley de Caminos:

En el capítulo III de la Ley se hace referencia a las competencias del Director General de Obras Públicas, hoy Subsecretario de Infraestructura del Transporte quien podrá *“(..).Determinar los pesos, tamaños y demás características de los vehículos que puedan transitar por los caminos carrozables, de acuerdo en la clasificación y construcción de los mismos”*(..)³ (Ver Anexo 1).

Reglamento aplicativo de la Ley de Caminos:

En este Reglamento se especifica los límites de pesos y dimensiones que se deben aplicar para transitar en la red vial estatal. Además se señala las restricciones de circulación para transporte pesado que pueda afectar de manera sustancial las carreteras.

Es así que el rango de peso permitido para la circulación debe estar entre los 5.000 y 46.000 kilogramos, en cuyo caso deberán solicitar una certificación de operación regular; sin embargo, si sobrepasan los límites establecidos tendrán que remitirse a lo citado en el artículo 28 del presente reglamento, que menciona: *“(..).Certificado de operación especial.- Cuando ocasionalmente, por razones de interés público, deban transportarse cargas indivisibles de pesos y dimensiones, o ambos a la vez, que excedan a los permitidos por este Reglamento, el Director General o su Delegado, en su caso, a*

³ Fuente: Capítulo III, Artículo 7, literal m) de la Ley de Caminos publicada en el Registro Oficial No. 285 del 7 de Julio de 1964

solicitud del interesado, otorgará un certificado de operación especial, que servirá exclusivamente para el viaje solicitado, por una sola vez.

Esta clase de certificados de operación se requerirán también para el caso de vehículos no autorizados para operación regular que deban circular ocasionalmente por carreteras públicas, como cuando se construyan proyectos específicos.(...) ⁴

Vale la pena recalcar que en dicho reglamento también se detalla las responsabilidades por daños ocasionados al bien público (Ver Anexo 2).

Reglamento Técnico Andino - DECISIÓN 491:

Este Reglamento se encuentra suscrito por los países miembros de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), en el cual se establecen parámetros generales para el control de pesos y dimensiones, tanto para transporte de pasajeros y de mercancías, que circulan por el sistema vial andino. Todas las disposiciones del reglamento son de aplicabilidad para el transporte de pasajeros con una tara superior a 8.500 kilogramos y para el transporte de mercancías con un peso bruto mayor a 10.000 kilogramos.

De igual manera se especifica detalladamente y por país, las dimensiones y pesos del transporte internacional de carga pesada (Ver Anexo 3 y 4).

Para casos excepcionales de transporte de mercancías incluidas las peligrosas, se requieren de autorizaciones expresas otorgadas por parte de los organismos competentes de transporte terrestre de carretera de cada país.

Además en caso de que algún país miembro cuente con un sistema vial que no permita la circulación de vehículos de transporte internacional de mercancías que cumplan con los requisitos establecidos en la presente decisión, tendrán la obligación de notificar a los otros países miembros dicha particularidad.

⁴ Fuente: Capítulo IV, Artículo 28 del Reglamento aplicativo a la Ley de Caminos publicado en el Registro Oficial No. 567 del 19 de agosto de 1965

Respecto a la vigilancia y control se acuerda que cada país miembro controlará el cumplimiento de los pesos mediante sistemas automatizados instalados en diferentes puntos de la red vial andina de carreteras, así como mediante métodos técnicos apropiados para el control de dimensiones.

Acuerdo Ministerial No. 066 (07-07-2003):

En el presente Acuerdo se establece las normas para el arancel de autogestión institucional como tasas por los servicios prestados por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones. Se detalla la tabla con la tipología de cargas y maquinaria con las longitudes y pesos máximos permitidos, así como el costo por la emisión del certificado, clasificado por el peso bruto vehicular que corresponda. (Ver Anexo 5)

Acuerdo Ministerial No. 036 (09-09-2010):

En este Acuerdo se incorpora el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por procesos del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el que se establecen las atribuciones y responsabilidades de la Dirección de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. Dicha Dirección contará con varias unidades entre las cuales se destaca en el presente análisis, a la de Control de Pesos y Dimensiones, misma que es la responsable del monitoreo de las estaciones de pesaje en las carreteras, basadas en un Plan Nacional de Control de Pesos y Dimensiones de vehículos que transportan mercancías (Ver Anexo 6).

Decreto Ejecutivo No. 1137 (19-04-2012):

Mediante este Decreto se modifica al Reglamento de la Ley de Caminos, específicamente en sus capítulos IV y V.

En el Capítulo IV cuyo título se denomina "*Del uso y conservación de los caminos públicos*" se especifica el objeto, la autoridad competente, los tipos de vehículos que tienen prohibido la circulación por la red vial estatal, las responsabilidades por daños y nomenclatura.

En el capítulo V “*Pesos y dimensiones vehiculares*”, se establece quienes deberán sujetarse a la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones, los parámetros de dicha tabla, requisitos y costos para la obtención de las certificaciones de operación regular y especial, las obligaciones del transportista que cuenta con los certificados de operación (Ver Anexo 7).

Acuerdo Ministerial No. 036 (18-05-2012):

En este Acuerdo se expiden las normas de aplicación para el control de pesos y dimensiones a nivel nacional, basados en una tabla que detalla el tipo de vehículo, distribución máxima de carga por eje, descripción, pesos y longitudes máximas permitidas.

Además se señala los procedimientos y requisitos para obtener los permisos de operación tanto para certificados regulares como para certificados especiales, así como el régimen sancionatorio en caso de incumplimientos (Ver Anexo 8).

Acuerdo Ministerial No. 076 (14-09-2012):

Este Acuerdo especifica los procedimientos para la recaudación de recursos económicos por autogestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el procedimiento y trámites a seguir para la emisión de certificados especiales, certificados regulares, autorizaciones previas a la importación de vehículos pesados, matriculación de equipos camineros y maquinaria pesada (Ver Anexo 9).

2.1. DISTRIBUCIÓN MÁXIMA DE CARGA POR EJE, PESOS Y DIMENSIONES MÁXIMAS PERMITIDAS

Basados en el Acuerdo Ministerial No. 036 de fecha 18 de mayo de 2012, con el fin de regular a nivel nacional el control de pesos y dimensiones, se publican las siguientes normas, detalladas en el siguiente gráfico:

TIPO	DISTRIBUCIÓN MÁXIMA DE CARGA POR EJE	DESCRIPCIÓN	PESO MÁXIMO PERMITIDO (Ton.)	LONGITUDES MÁXIMAS PERMITIDAS (metros)		
				Largo	Ancho	Alto
2 D			7	5,00	2,60	3,00
2DA			10	7,50	2,60	3,50
2DB			18	12,20	2,60	4,10
3-A			27	12,20	2,60	4,10
4-C			31	12,20	2,60	4,10
4-0 octopus			32	12,20	2,60	4,10
V2DB			18	12,20	2,60	4,10
V3A			27	12,20	2,60	4,10
VZS			27	12,20	2,60	4,10
T2			18	8,50	2,60	4,10
T3			27	8,50	2,60	4,10
S3			24	13,00	2,60	4,10
S2			20	13,00	2,60	4,10
S1			11	13,00	2,60	4,10
R2			22	10,00	2,60	4,10
R3			31	10,00	2,60	4,10
B1			11	10,00	2,60	4,10
B2			20	10,00	2,60	4,10
B3			24	10,00	2,60	4,10

TIPO	DISTRIBUCIÓN MÁXIMA DE CARGA POR EJE	DESCRIPCIÓN	PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO PERMITIDO (toneladas)	LONGITUDES MÁXIMAS PERMITIDAS (metros)		
				Largo	Ancho	Alto
2S1			29	20,50	2,60	4,30
2S2			38	20,50	2,60	4,30
2S3			42	20,50	2,60	4,30
3S1			38	20,50	2,60	4,30
3S2			47	20,50	2,60	4,30
3S3			48	20,50	2,60	4,30
2R2			40	20,50	2,60	4,30
2R3			48	20,50	2,60	4,30
3R2			48	20,50	2,60	4,30
3R3			48	20,50	2,60	4,30
2B1			29	20,50	2,60	4,30
2B2			38	20,50	2,60	4,30
2B3			42	20,50	2,60	4,30
3B1			38	20,50	2,60	4,30
3B2			47	20,50	2,60	4,30
3B3			48	20,50	2,60	4,30

Gráfico 2. 1 Tabla de Pesos y Dimensiones

Fuente: Acuerdo Ministerial No. 036 de fecha 18 de mayo de 2012

Los pesos y dimensiones detallados anteriormente fueron emitidos debido al incumplimiento por varios años de vehículos de carga, lo que ha ocasionado serios deterioros en la red vial estatal.

Sin embargo, por la necesidad y justificación de varios sectores, se ha aceptado ciertas tolerancias, con las respectivas medidas de precaución, las cuales se detallan a continuación:

1. Semirremolques (carrocerías) tolerancia de + 0,20 centímetros
2. 48 toneladas es el peso máximo que se permite, con tolerancia de + 3 toneladas para los vehículos 3S3 y 3R3 y para los vehículos 3R2 y 2R3 de + 1 tonelada.
3. Para los vehículos tipo contenedores de alto cubicaje se permite como máximo dimensiones de 4,50 de alto, 2,60 de ancho y 20,50 de largo.
4. En los vehículos tipo niñeras se establece como dimensiones máximas en alto, ancho y largo los valores de 4,50, 2,60 y 21 metros, respectivamente.
5. Para el caso de los vehículos tipo camas bajas se permiten que el alto, ancho, y largo sean de máximo 4,50, 3,20 y 21 metros, respectivamente.
6. Los Certificados de Operación Especial son obligatorios para que los vehículos tipo plataformas bajas puedan circular por las carreteras con cargas y dimensiones mayores a las que permite la norma.
7. Se autorizará la circulación de volquetes o vehículos requeridos para proyectos de interés nacional con excesos y dimensiones superiores a las contempladas en la tabla detallada anteriormente.
8. Los pesos y dimensiones máximos permitidos para los transportes de combustibles y gas en tanqueros, se autoriza e las siguientes cantidades, de conformidad con la clasificación vehicular:

TIPO DE VEHÍCULO	GALONES (gls) PERMITIDOS
2DB	4.000
3 ^a	6.000
3S2	8.000
3S3	10.000

Tabla 2. 1 Acuerdo Ministerial 036 del 18-05-2012

Fuente: Acuerdo Ministerial 036 del 18-05-2012

2.2. PERMISOS DE OPERACIÓN

La normativa actual contempla dos tipos de permisos de operación: regular y especial, los mismos serán detallados a continuación.

2.2.1. Certificados Regulares

De acuerdo al Reglamento de Pesos y Dimensiones el requisito para circular con vehículos de carga pesada en la red vial estatal es el certificado de operación regular, en donde se detalla las especificaciones, dimensiones y capacidad del vehículo. Adicionalmente a este certificado se deberá presentar cualquier información que el Ministerio considere pertinente con el fin de precautelar los intereses del Estado.

Todos los vehículos de carga pesada, deben obtener el certificado de operación regular, mismo que debe ser revisado en las estaciones de control de pesos y dimensiones del MTOP, en caso de detectar documentos adulterados se procederá con las sanciones respectivas.

2.2.2. Certificados Especiales

Para obtener los certificados especiales, los interesados deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Solicitud al Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario
2. Clase de carga a transportar (dimensiones y pesos)
3. Clase de vehículo, características técnicas
4. La ruta por la que va a dirigirse
5. Fecha de traslado
6. Copia de la matrícula del vehículo
7. Copia de la matrícula otorgada por MTOP
8. Copia del certificado de operación regular
9. Copia del nombramiento del representante legal
10. Copia del permiso de operación de la empresa de transporte (ANT)
11. Para vehículos con internación temporal, copia de la autorización para operar en el país
12. Diagrama de características y especificaciones técnicas del vehículo
13. Estudio técnico de vías y puentes por donde se prevé circular (en caso de ser necesario)
14. Póliza de responsabilidad civil, que deberá cubrir totalmente los daños que se pudiere causar a la infraestructura vial (en caso de ser necesario)

Se otorgará el certificado de operación especial a las empresas de transporte que se encuentren debidamente constituidas y registradas en la ANT y el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Las empresas generadoras de carga, podrán gestionar el certificado de operación **especial, siempre y cuando exista un contrato de prestación de servicios

celebrado entre la mencionada empresa y la operadora de transporte debidamente constituida.

El Ministerio rector del transporte realizará la constatación de la información declarada en la solicitud de los certificados de operación especial, en el caso que se detectare alteración y no conformidad del vehículo, carga solicitada y autorizada, se sancionará al vehículo con el cobro de tres remuneraciones básicas unificadas, la negación de los certificados de operación especiales posteriores, y la cancelación de los permisos de operación emitidos por la agencia.

En las estaciones de control de pesos y dimensiones, los vehículos pesados, obligatoriamente deberán presentar el certificado de operación especial emitido por el Ministerio, el cual contendrá la placa del vehículo autorizado para la circulación, la ruta aprobada y la descripción de la carga a transportar; si no lo presentare, se sancionará al transportista con el retiro del certificado de operación especial, la detención de la carga y el vehículo en las estaciones de control, de conformidad a la normatividad legal vigente.

El titular del certificado de operación especial, deberá cumplir con todas las especificaciones (ruta por la que transitará, carga permitida) que se establecen en el mismo, en caso de que no acate las recomendaciones técnicas y las obligaciones señaladas en la ley y su reglamento aplicativo, este certificado será inválido sumado a las penalizaciones señaladas, en cuyo caso el Ministerio se reserva el derecho de prohibir el otorgamiento de certificados de operación posteriores.

A más de las obligaciones previstas en el reglamento de aplicación de la Ley de Caminos, respecto del control de pesos y dimensiones, los transportistas deberán acatar las siguientes disposiciones:

1. Presentar obligatoriamente en cada estación de pesaje, el certificado de operación especial para verificar el peso bruto vehicular y dimensiones y constatar que las características del vehículo y que la carga sean iguales a las consignadas en el documento.
2. Cuando la carga exceda las 60 toneladas, 23 metros de largo, 3,60 de ancho, se deberá contar con el apoyo policial, con elementos de señalización preventiva.

3. La distancia y desplazamiento de los vehículos guías, será de 100 metros antes y después del equipo a transportar.
4. Durante el paso por centros poblados, deberá tomarse precauciones y medidas especiales, previniendo el cruce de peatones, autos y otros.

El solicitante asume total responsabilidad por los daños causados durante la transportación de la carga especial.

Si el solicitante infringe la normativa, da lugar a una contravención tal como se establece en la Ley de Transporte Terrestre, Ley de Caminos y el Acuerdo No. 036 del 18 de mayo de 2012.

En lo que respecta a las sanciones se considerarán los puntos detallados a continuación:

1. Por cada vehículo que cometa la infracción se impondrá la respectiva sanción, sea un solo automotor o varios automotores, así como por cada acontecimiento registrado.
2. Los vehículos que circulen por la red vial estatal con pesos y dimensiones mayores a lo que permite la norma, será retenido hasta que obtenga el permiso correspondiente; y, se aplicará las respectivas multas según lo señalado en la Ley de Transporte Terrestre.
3. El organismo encargado que es el Ministerio de Transporte y Obras Públicas se encuentra plenamente facultado para no emitir posteriores Certificados de Operación Especial, en caso de que no se cumpla con los parámetros (ruta y carga) con los cuales se aprobó un anterior Certificado de Operación Especial.
4. En caso de que fueran varias las infracciones detectadas en un mismo vehículo, por cada infracción, se impondrá la sanción correspondiente.
5. Las sanciones previstas son independientes de las que correspondan por infracciones y contravenciones de tránsito, según la ley de la materia.
6. A la sanción establecida en el literal anterior, cuando el infractor cometa más de cuatro infracciones se cancelará el certificado de operación especial por un

período de tres meses, y el vehículo no podrá transitar por las carreteras.

Todas estas disposiciones son de aplicación obligatoria para todos los propietarios, y conductores de vehículos de carga pesada, así como para las personas o sociedades generadoras de carga. También se incluyen a los organismos de control y sus autoridades.

En caso de contravenciones el responsable del control de la estación de pesos y dimensiones tendrá que realizar la citación en la que deberá constar lo siguiente:

- Nombres de la persona que cometió la infracción
- Información del vehículo
- Detalle de la infracción por la que se va a sancionar
- Detalle de las multas que aplican a infracción cometida
- Certificado de Operación (se incluye como anexo a la citación)

El infractor deberá proceder al pago de la multa impuesta, valor que será depositado en la respectiva cuenta bancaria que mantiene el Ministerio, dentro de los diez (10) días término de impuesta la infracción. Los documentos retenidos serán devueltos al infractor una vez efectuado el pago de la sanción impuesta. Vencido el plazo del pago de las sanciones y de no corroborarse el pago, el Ministerio rector del transporte en ejercicio de sus facultades y competencias, iniciará el proceso de acción coactiva para el cobro correspondiente.

La citación que se entregue a los conductores por infracción, será elaborada por el Ministerio rector del transporte, sellado y firmado por el Jefe de estación respectiva, quien deberá informar diariamente sobre el movimiento de la plaza a su cargo al Director de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, por intermedio del Coordinador de la Unidad de Pesos y Dimensiones o su delegado.

Las sanciones serán aplicables a los responsables de la contravención cometida (personas o sociedades).

De ser varios los obligados, sean estos el propietario del vehículo, el transportista y/o el generador de la carga, todos serán solidariamente responsables del pago de la multa y daños ocasionados, que se distribuirán equitativamente, conforme lo señala el Título IX

del Código Civil, respecto de las obligaciones solidarias, en concordancia con el artículo 46 de la Ley de Caminos.

Determinada la sanción, el infractor tendrá un término de 3 días para su impugnación ante el Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario, quien determinará la procedencia de la sanción impuesta.

Los certificados de operación especial, serán emitidos en un tiempo no mayor a 48 horas, para lo cual las personas naturales o sociedades a través de su representante legal se dirigirán a las oficinas dispuestas para la entrega de los mismos, llenarán la solicitud establecida para el efecto, deberán cumplir con los requisitos establecidos y cancelar los valores correspondientes.

Los lugares donde se obtienen los certificados se presentan en el siguiente gráfico:

CIUDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONO
Quito	Edificio del MTOP. Av. Orellana y Juan León Mera. Sub. 1	023-974600 ext. 2424
Guayaquil	Subsecretaría MTOP. Ministerio del Litoral, Av. Francisco de Orellana, Piso 7	042-684481 ext. 2256
Tulcán	Edificio del CENAF. Puente Rumichaca (frontera norte).	062-986588
Portoviejo	Subsecretaría MTOP. Andrés de Vera. Vía a Manta.	052-930534
Machala	Edificio del Correo. Juan Montalvo y Bolívar.	072 -930-526
Esmeraldas	Campamento de la Provincia Km 4 1/2 vía a la refinería.	062 - 702 482
Cuenca	Av. Huaynacápac y Pisarcápac (frente a las ruinas de Pumapungo)	074 - 084584
Coca	Vía Payamino - Loreto Km 1 1/2.	062 870 720
Ambato	Calle Bolívar y Castilla esq. en los altos del correo, tercer piso.	03 - 2 421 950 / 03 - 2 821 629
Santo Domingo	Sto. Domingo: Av. Quito y Río Chimbo esquina /Edificio Lince.	02 - 2 750 044 / 02 - 2 750 300

Gráfico 2. 2 Lugares de obtención de los certificados
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

CAPÍTULO III

3. ANÁLISIS COMPARATIVO

3.1. REGLAMENTACIÓN DE OTROS PAÍSES

En este capítulo, se describirá un resumen de los pesos y dimensiones aplicados en Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, Perú, Bolivia, Chile y Colombia, y se realizará una comparación entre los mismos:

Máximo Permitido	Países								
	Argentina 5	Brasil 6	Paraguay 7	Uruguay 8	Perú 9	Bolivia 10	Chile 11	Colombia 12	Ecuador 13
Ancho (mts)	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6
Alto (mts)	4,1	4,4	4,1	4,1	4,1	4,1	4,2 /4,3	4,4	4,3
Longitud (mts)	20,5	19,8	20,5	20	23	18,5	20,5	18,5	20,5
Eje trasero simple rodado simple (t)	6,0	6,0	6,0	6,0	7,0	6,0	7,0	6,0	7,0
Eje trasero simple rodado doble (t)	10,5	10,0	10,5	10,5	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0
Eje trasero doble rodado doble (t)	18,0	17,0	18,0	18,0	18,0	18,0	18,0	22,0	20,0
Eje trasero triple 3 rodado dobles (t)	25,5	30,0	25,5	25,5	25,0	24,0	25,0	24,0	24,0
Peso Bruto (t)	45	45	45	45	48	45	45	48	48

Tabla 3. 1 Información Asociación chilena de la industria del transporte de carga por carretera A.G.

Fuente: Asociación chilena de la industria del transporte de carga por carretera A.G.

⁵ De acuerdo a Ley 24.449 / 95, Art. 53; Dec. 779 / 95 Dec 79/98

⁶ De acuerdo a Res. CNT 12 / 98 y 68 / 98, Mod. Res. 184 y 189

⁷ Res. MOPC No. 1762 / 1997

⁸ Dec. No. 278 / 98 Dec. 326 / 86 y modif.

⁹ DS – MTC 58 / 2003

¹⁰ Decisión 491, CAN

¹¹ Res. No. 1 / 1995 MTT

¹² Res. No. 004100 / 2004 y modif.

¹³ Acuerdo 036 18/05/2012

En la tabla señalada se presenta los comparativos de dimensiones, pesos por eje y pesos brutos máximos autorizados en vehículos de carga.

De la misma se puede concluir lo siguiente:

1. **Ancho:** Los niveles autorizados son similares en todos los países analizados, teniendo un máximo de 2,6 metros
2. **Altura:** Se evidencia que en la mayoría de países la altura máxima permitida es de 4,1 metros, sin embargo en Brasil y Colombia la altura es de 4,4 metros. Por tanto, del análisis realizado el promedio máximo autorizado de los países de la región asciende a 4,2 metros. Cabe señalar que la altura máxima permitida en el Ecuador es de 4,3 metros, es decir muy cercana al promedio.
3. **Largo:** Es variable entre los países analizados, se tiene rangos entre los 18,5 a 23 metros de longitud, entre los países que tienen el menor longitud están Bolivia y Colombia, mientras que Perú es el único país que autoriza una longitud de 23 metros.
4. **Pesos por ejes:**
 - a. **Eje Trasero simple rodado simple:** Los pesos máximos autorizados para este tipo de ejes se encuentran entre 6 y 7 toneladas.
 - b. **Eje Trasero simple rodado doble:** Para este tipo de eje, se autorizan pesos máximos entre 10 y 11 toneladas, no existe mayor variación entre los países de la región en este tipo de carga.
 - c. **Eje Trasero doble rodado doble:** En este tipo de eje los pesos autorizados oscilan entre 17 y 22 toneladas. Es importante recalcar que los países con mayor peso permitido son Colombia, 22 toneladas y Ecuador 20 toneladas.
 - d. **Eje Trasero triple rodado doble:** El rango permitido en la mayoría de países es de 24 a 25,5 toneladas, a excepción de Brasil que autoriza un peso mucho mayor llegando a las 30 toneladas.
5. **Peso bruto vehicular máximo permitido:** Los pesos máximos brutos autorizados para los países en estudio oscilan entre 45 y 48 toneladas.

Ecuador es uno de los pocos países que permiten un peso máximo bruto de 48 toneladas, en la mayoría de países de la región se permite un peso máximo de 45 toneladas.

3.2. PERMISOS ESPECIALES

Según los países analizados, todos permiten bajo permisos especiales la circulación de vehículos con pesos y dimensiones mayores a los señalados en párrafos anteriores. Generalmente se otorgan los mismos para desarrollar proyectos de interés nacional.

Las autorizaciones en estos países especifican horas y días para su circulación; se otorgan permisos temporales o permanentes y con rutas específicas debidamente aprobados por la dependencia correspondiente.

En todos los casos, existen niveles de tolerancia a pesos excedentes los cuales dependen de cada país, siendo éstos generalmente del 2 al 10% sobre los pesos autorizados.

En el caso del Ecuador, la emisión de los permisos especiales se lo realiza a través de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario o su delegado, sin embargo previamente se debe contar con la aprobación de la Dirección de Conservación del Transporte, tal como se detalla ampliamente en el capítulo segundo del presente documento.

3.3. PROCEDIMIENTO DE CONTROL ACTUAL DE PESOS Y DIMENSIONES

La infraestructura vial se ve afectada por las cargas que transitan durante su vida útil, sin embargo el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas ha considerado medidas para minimizar los daños.

El organismo regulador utiliza los siguientes procedimientos para el control de pesos:

3.3.1. Basculas Fijas

Las básculas fijas desmontables son plataformas sobre piso y con rampas de acceso, consiste en un sistema de pesaje estático vehicular que permite obtener el peso total de los vehículos de carga pesada.



Gráfico 3. 1 Báscula Fija para Pesaje

Fuente: www.tyssatransito.com

En este sistema se registra el peso total del vehículo, mismo que es comparado con los límites de peso permitidos acorde a la normativa vigente, con ello se detectan las sobrecargas, ya sea para fines de estibar correctamente la carga y/o penalizar el sobrepeso.

3.3.1.1. Componentes del sistema

- a) Plataformas: Cada báscula fija desmontable, consta de ocho bloques metálicos: cuatro plataformas de cinco por un metro y cuatro plataformas de cuatro por un metro.

Las placas son de material de alta resistencia, acero inoxidable y protección contra resbalamiento.



Gráfico 3. 2 Báscula Fija para pesaje

Fuente: www.tyssatransito.com

Se debe escoger un lugar en donde el pavimento sea muy liso, y poner especial cuidado en la selección del plano de ubicación de las básculas fijas desmontables de pesaje estático. Estas últimas deben quedar bien

asentadas sobre la superficie del pavimento. Su construcción robusta evitará que se dañen, pero un lugar inadecuado influirá en la precisión del pesaje.

- b) Rampas: Para este tipo de básculas es necesario instalar rampas en ambos extremos de la plataforma, tanto para el ingreso del vehículo como para la salida del mismo.

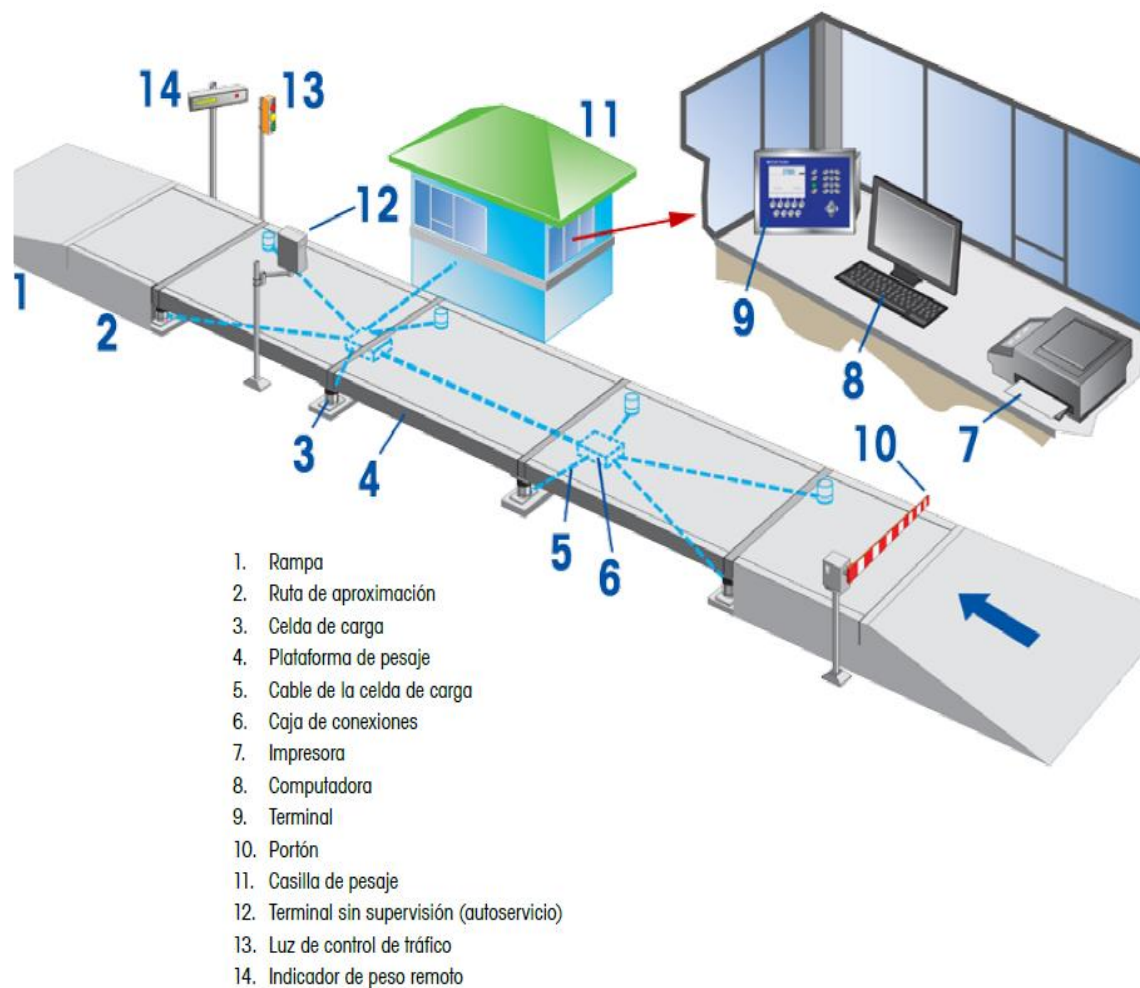


Gráfico 3. 3 Sistema de pesaje desmontable, incluye rampas
 Fuente: Guía de básculas para camiones- Mettler Toledo

- c) Vigas de unión: Estas vigas se mantienen sujetas en los dos bloques metálicos o plataformas, para evitar deslizamientos.



Gráfico 3. 4 Vigas de Unión

Fuente: Guía de básculas para camiones- Mettler Toledo

- d) Celdas de carga: Estas celdas son usadas generalmente en balanzas para pesar vehículos de carga pesada, además son análogas convencionales y ofrecen importantes ventajas, como por ejemplo que la señal no sufra variación y/o degradación en el trayecto que separa la celda al indicador de peso.



Gráfico 3. 5 Celdas de carga

Fuente: Guía de básculas para camiones- Mettler Toledo

- e) Caja de unión inteligente: Esta caja de unión convierte la señal análoga en digital, antes de llegar al indicador. Normalmente este tipo de cajas contienen un conversor análogo – digital para cada celda de carga, calibrando y combinando las señales y obteniendo una sola señal resultante por medio del software con algoritmos especiales. Esta señal es la que llega finalmente al indicador.

La principal ventaja de este sistema es que monitorea en forma constante el estado de cada celda, alertando al operador cada vez que se produce un cambio en su funcionamiento, identificando un problema mucho antes de que éste afecte en forma grave el funcionamiento de su balanza.

- f) Computador: En el computador fijo o portátil mediante una interfaz se recibe el peso total del vehículo, para luego registrarlo directamente en un sistema, alimentando una base de datos.

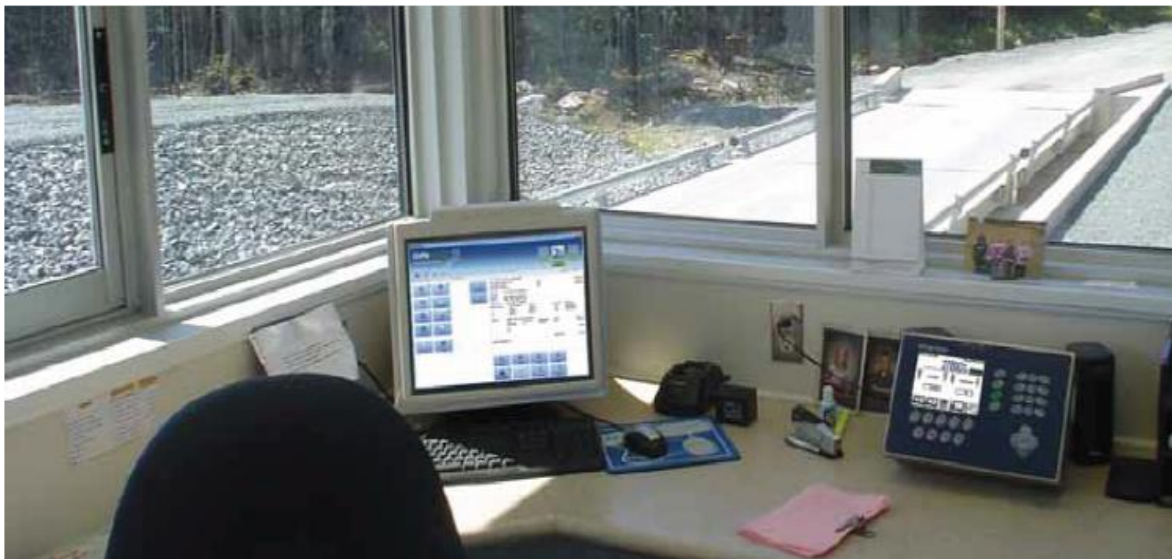


Gráfico 3. 6 Computador

Fuente: Guía de básculas para camiones- Mettler Toledo

3.3.2. Básculas Móviles

Para básculas móviles lo más adecuado es utilizar un sistema que pueda funcionar en modo estático y en modo dinámico a una velocidad de 3 a 8 km/h, y que los mismos puedan ser colocados en lugares estratégicos, donde los conductores no puedan evitar el respectivo control cuando están incumpliendo los rangos permitidos.

La precisión durante la operación depende en forma importante de la forma de operar, de las condiciones ambientales (viento) y de las características del vehículo (estiba de la carga, estado de neumáticos, suspensiones, etc)



Gráfico 3. 7 Básculas Móviles
Fuente: Diario La Hora (26-09-2012)

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas cuenta con estaciones de control de pesaje fijo, en los siguientes puntos del país:

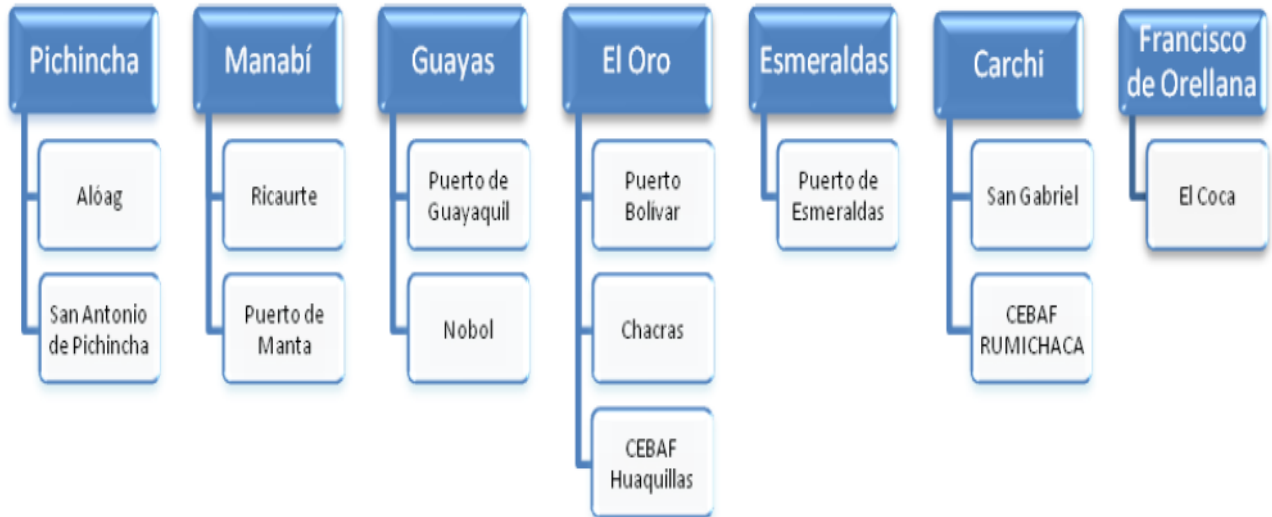


Gráfico 3. 8 Sitio de estaciones de control de pesaje fijo
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

3.4. DETERIORO PREMATURO DE PAVIMENTOS CAUSADOS POR CARGAS EXTRAORDINARIAS

En este numeral se explica de manera general el impacto causado en la infraestructura vial debido a las cargas extraordinarias que sistemáticamente se presentan en nuestras carreteras.

Los factores que inciden en la vida de un pavimento son varios, por lo que es necesario conocer los factores que inciden en su ciclo de vida.

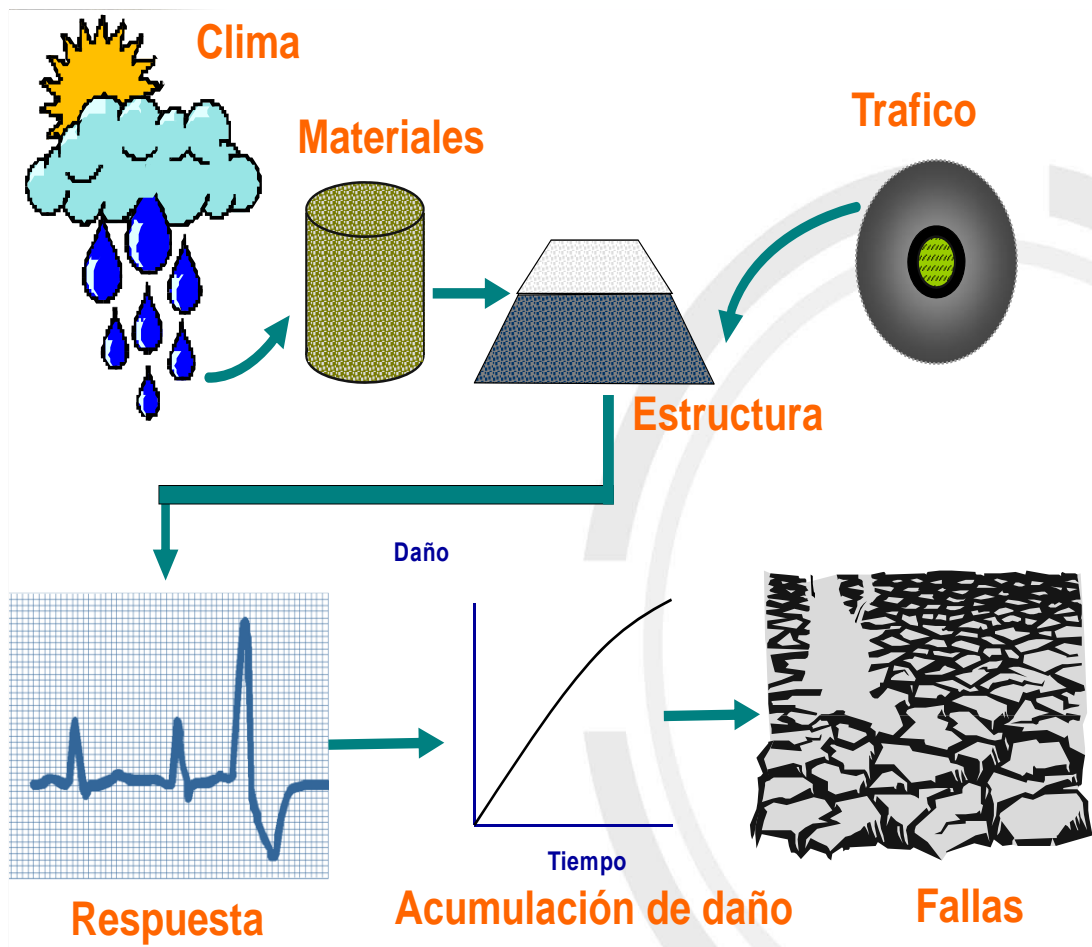


Gráfico 3. 9 Factores de incidencia en vida de pavimento
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Como se puede evidenciar en el gráfico anterior, son varios los factores que tienen incidencia en el pavimento: el clima, tipo de materiales de la estructura del pavimento, control de calidad, etc., sin embargo el factor más determinante cuando el pavimento se encuentra en servicio sin duda es el tráfico al cual está expuesto y si el mismo está fuera de los rangos de diseño seguro, se reflejarán fallas prematuras.

Normalmente la presencia de estas sobrecargas se ven reflejadas con afectaciones superficiales y luego estructurales del pavimento; sino se actúa de manera preventiva, dichos deterioros se manifiestan a través de varias patologías, mismas que inician con ahuellamientos y luego se ven reflejados con presencia de piel de cocodrilo, grietas y baches en el peor de los casos.

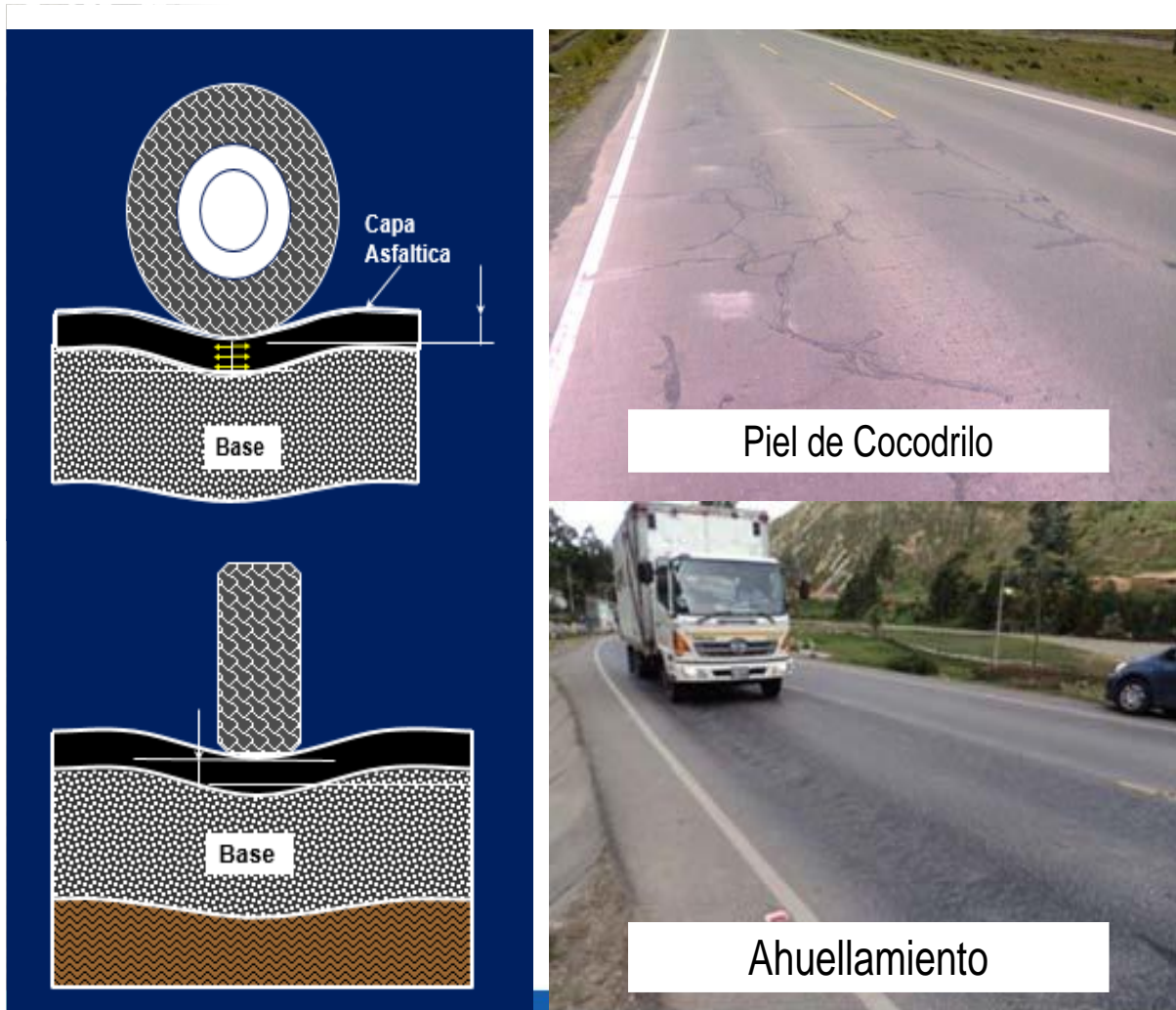


Gráfico 3. 10 Patologías del pavimento
 Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Es por eso que además de implementar las medidas necesarias para la pavimentación, se debe tomar mucha atención y prudencia de no permitir movilizar equipo con cargas extraordinarias, ya que repercute directamente en el aspecto económico, obligando a realizar inversiones anticipadas que nunca fueron programadas pero que son necesarias para tomar acciones correctivas a fin de mantener los niveles de servicio esperados.

El Ministerio, a través de la Subsecretaria de Transporte Terrestre y Ferroviario, con la extensión del certificado especial correspondiente, autorizará la circulación.

3.5. PROBLEMÁTICA IDENTIFICADA

Los pavimentos están diseñados para soportar cargas estándar, no extraordinarias.



Gráfico 3. 11 Camiones de configuración especial

Fuente: el autor

Cuando se incrementa el peso por eje el daño en el pavimento es progresivo, mientras más pequeña sea la carga ocasiona un impacto menor en la vida útil del pavimento, por tanto las cargas especiales tienen un factor de daño alto, en términos de ejes equivalentes.

A continuación se muestra la curva del desempeño del pavimento y las intervenciones en sus diferentes escenarios:

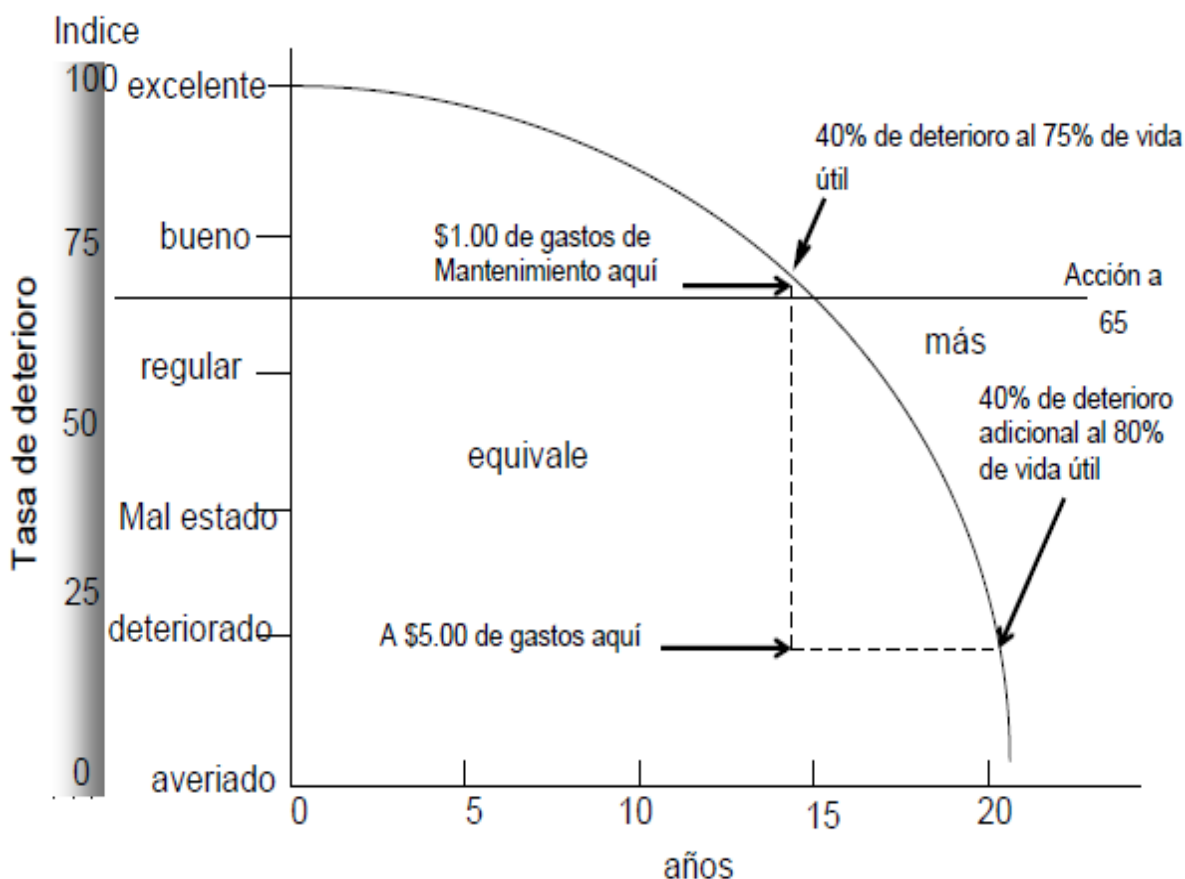


Gráfico 3. 12 Curva de deterioro de un pavimento
Fuente: Conservación del pavimento-Dr. Delmar Salomón

Como se puede observar en el gráfico, si se demora mucho más el tiempo de intervención en mantenimiento, el deterioro del pavimento es acelerado y los costos serían más altos en un futuro. Si a la falta de programación de los mantenimientos se le suma el excesivo tráfico con cargas extraordinarias la afección es mayor y más acelerada.

Para ello se considera necesario realizar conteos permanentes y clasificación vehicular en las vías, verificar la configuración de ejes del transporte pesado, sus pesos y presiones de los neumáticos, y establecer políticas claras y drásticas en caso de ser necesarias, para evitar pérdidas económicas significativas.

3.6. CARGAS EXTRAORDINARIAS EN EL ECUADOR

Dentro de la normativa vigente en el Ecuador, son permisible las cargas mayores a las de ejes no convencionales, siempre que se cuente con un permiso especial, cumpliendo previamente varios requisitos; además se debe considerar para pesos máximos por eje o conjunto de ejes la situación actual de las carreteras y puentes del trayecto que se va a realizar.

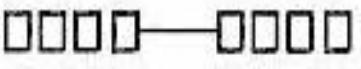
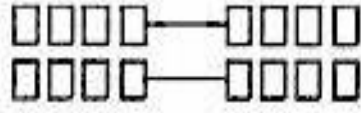
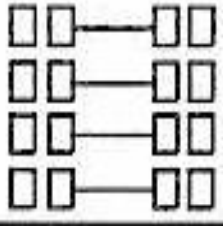
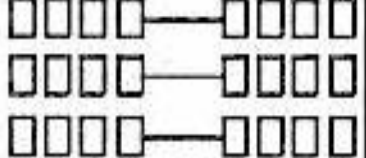
EJES NO CONVENCIONALES		
EJES	TIPO	MÁXIMO (incluido el peso del modular)
	Eje doble rodado cuádruple.	15 tn/eje
	Eje doble rodado cuádruple.	15 tn /eje
	Eje cuádruple rodado doble.	8 tn/ eje
	Eje triple rodado cuádruple.	15 tn/ eje

Gráfico 3. 13 Pesos máximos permitidos por eje
Fuente: Decreto 1137 (19-04-2012)

3.7. MODELO DE GESTIÓN

3.7.1. Antecedentes

El Ecuador tenía un sistema de control de pesos que por su ineficiente funcionamiento fue suspendido por decisión común de los Ministros de Gobierno y de Obras Públicas, en mayo de 1981, esto con acuerdo previo con los dirigentes de la Federación de Transporte Pesado del Ecuador.

Sin embargo el MTOP para suplir esta necesidad ha venido utilizando medidas de control tradicionales, utilizando casetas de control de pesos y dimensiones con personal capacitado para este fin, y ubicadas en lugares estratégicos para minimizar el impacto.

Al no tener un sistema de control integrado de pesos y dimensiones óptimo, se han generado otros problemas como coimas al personal, tráfico excesivo en las estaciones, evasiones de los controles, mantenimientos altos por costos indirectos, además de falta de cobertura total de la red con graves daños a las vías, por las sobrecargas.

El nuevo modelo de gestión a diseñar y planificar, pretende implementar los estándares internacionales de pesos y dimensiones, a fin de evitar el deterioro progresivo de los componentes y materiales de la red vial del país, lo que permitirá optimizar los recursos del estado, para lo cual es necesario aplicar los siguientes componentes:

3.7.2. Análisis Geográfico para la ubicación de las estaciones de pesos y dimensiones requeridas a nivel nacional

Para este estudio, se utilizó el Sistema de Información Geográfica como herramienta informática, que permita identificar de manera gráfica bajo parámetros establecidos, la ubicación de las estaciones.

3.7.2.1. Información utilizada

- El TPDA el cual se define como el volumen o intensidad total de vehículos que pasan por un punto o sección de una carretera en un período de tiempo determinado, que es mayor de un día y menor o igual a un año, dividido por el número de días comprendido en dicho período de medición. El TPDA es el resultado del conteo de vehículos durante 24 horas al día, los 365 días del año y se constituye en uno de los elementos primarios para el diseño de las carreteras.

Es importante hacer especial énfasis en el TPDA de vehículos pesados.

- Estadísticas de la Red Vial Estatal (RVE), en la cual se definen todos los tramos de la red de carreteras nacionales a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

3.7.2.1. Análisis geográfico

Se ingresó la información de TPDA a la Red Vial Estatal, para identificar aquellos tramos, por los cuales circulan la mayor cantidad de camiones (objeto de estudio); de esta manera se obtuvo el mapa de TPDA 2011 como un producto oficial entregado y aprobado por el MTOP.



Gráfico 3. 14 TPDA 2011- Camiones

Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Como línea base se ubicó las estaciones de pesajes existentes a nivel nacional a pesar de que algunas de ellas no están en servicio.



Gráfico 3. 15 Estaciones de Pesaje 2011
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Se identificó los tramos en los que el TPDA tiene mayor incidencia en la circulación de vehículos pesados (camiones), con el objetivo de ubicar mayor control en los mismos, con la ayuda de nuevas estaciones de pesaje, de acuerdo con el siguiente criterio:

- Se consideró como un posible punto de aforo a instalar, en aquellos tramos cuyo TPDA sea mayor a 1.500 vehículos.

Acorde a lo descrito, se debe complementar en el Sistema Nacional de Aforo, un total de nueve estaciones, las mismas que permitirán tener una cobertura en la mayoría de

carreteras con alto flujo vehicular, como se puede observar en el mapa siguiente.



Gráfico 3. 16 Estaciones nuevas de pesaje
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Para complementar el análisis geográfico, se ubicó las estaciones existentes, los CEBAF y puertos marítimos que en la actualidad cuenta con una báscula, así como también los proyectos futuros, los mismos que permitirán alimentar el Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, y que darán una cobertura total de la red viaria estatal del Ecuador como se refleja en el siguiente mapa:



Gráfico 3. 17 Propuesta del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones
Fuente: Ministerio de Transporte y Obras Públicas

3.7.3. Modelo de Gestión Propuesto

El modelo consiste en la implementación de un sistema de control automatizado en toda la Red Vial Nacional, constituido por un sistema de pesaje en movimiento a alta velocidad (WIM) y monitoreado en directo por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas a través de su página web y enlazada con el ECU 911 para un control integrado.

Dicho sistema será instalado en su fase inicial en los lugares determinados según el análisis geográfico realizado anteriormente y que requiere su implementación. Como plan piloto se recomienda iniciar en las estaciones que tienen controles de manera tradicional y posteriormente complementando con las estaciones nuevas, hasta lograr una cobertura total en la RVE dependiendo del incremento del tráfico pesado. Será importante integrar además a las zonas de actividad logística (ZAL) puertos secos, puertos marítimos, aeropuertos y pasos de frontera.

3.7.3.1. Implementación del Sistema de Pesaje Dinámico

Las normativas que se utilizan internacionalmente como referencia para el pesaje dinámico en movimiento (por sus siglas en inglés WIM, Weigth in Motion) son la estadounidense ASTM E 1318 [ASTM, 2009] y la europea COST 323 [COST 323, 1999].

La primera, es una norma que auxilia al usuario y proveedor en la adquisición, instalación, calibración, pruebas, operación y mantenimiento de un sistema WIM (pesaje en movimiento) de manera satisfactoria en un sitio seleccionado; en ella se describe un método de prueba para evaluar el comportamiento de un sistema de pesaje de vehículos en movimiento de acuerdo a la clasificación por tipos.

La norma europea, incluye temas como la definición de las clases de sistemas de pesaje dinámico, los requisitos mínimos de precisión para cada clase, las condiciones del sitio para la colocación, el establecimiento de procedimientos de calibración del sistema y la definición de los métodos de ensayo para el control de sistemas.

A continuación, se describe brevemente algunos de estos temas:

- a) **Definición de las clases:** La norma hace una clasificación en función del nivel de confianza. Esta clasificación está dividida en clases y le designa las primeras letras del abecedario y un indicador del nivel de confianza estadístico (δ). Las clases son: Clase A(5), Clase B+(7), Clase B(10), Clase C(15), Clase D+(20), Clase D(25), Clase E(30), Clase E(35). La de mayor confiabilidad es la Clase A(5), que representa un δ de 5%, es decir, una confiabilidad de medición del 95% y así sucesivamente.
- b) **Definición de los requisitos:** Cada una de las clases definidas cumple diferentes propósitos por ejemplo (I) para estudios técnicos y económicos de transporte de carga, evaluación general de tránsito, recolección de datos estadísticos, etc., se recomienda un δ de 20 a 30% (Clase D+(20) o D(25)); (II) para análisis detallados de tránsito, diseño y mantenimiento de carreteras, clasificación de vehículos, preselección para cumplimiento del peso, etc., se recomiendan las Clases B(10) o C(15); (III) para manejo industrial y cumplimiento de los límites de peso siempre y cuando la Ley permita el uso de sistemas WIM, se recomiendan las Clases A(5) o B+(7).
- c) **Condiciones del sitio:** Para la colocación del sistema de pesaje dinámico se requiere el cumplimiento de ciertas condiciones geométricas como son el radio mínimo de las curvas horizontales, pendiente longitudinal sobreelevaciones máximas y las condiciones de la superficie de rodamiento ya que influyen directamente en la señal grabada por cualquier sensor, debido a la interacción pavimento-vehículo (fuerzas de impacto dinámico), y en la mayoría de los casos, el pavimento es el soporte para el sensor y por lo tanto forma parte del dispositivo de medición.

También el deterioro o deformaciones, etc. limita la precisión de las mediciones, por otra parte las fisuras, la deflexión y la uniformidad de desplazamiento pueden reducir la durabilidad del sensor o afectar la calidad de la respuesta.

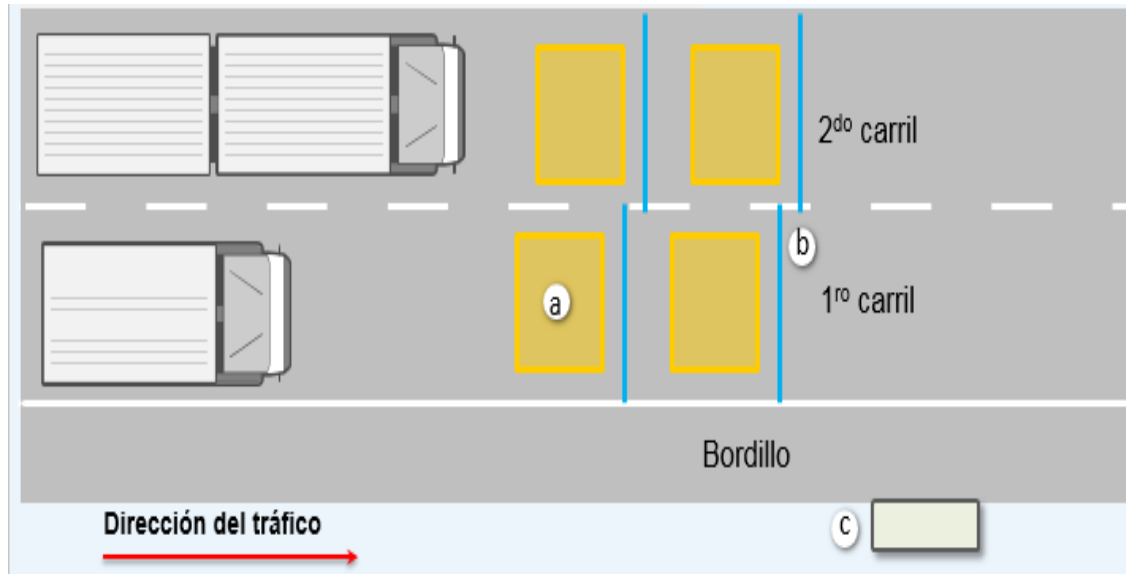


Gráfico 3. 18 Sistema de pesaje dinámico en planta
Fuente: el autor

En el diseño de las estaciones de pesaje, se sugiere contar con dos sistemas, es decir un sistema de pesaje dinámico de alta velocidad para preseleccionar vehículos sobrecargados ubicado sobre la carretera y, el segundo un sistema de pesaje estático, en un área designada, fuera de la carretera para efectuar el control legal del peso.

Las estaciones deben contar con equipo adicional como los detectores de presencia de vehículos (lazos de inducción), el gabinete de conexiones, la caseta de control, los dispositivos de control de tránsito como por ejemplo paneles de mensaje variable en la carretera, así como semáforos y detectores de presencia en el área de pesaje.

En el siguiente gráfico se muestra un esquema de una estación fija para el control legal de pesos y dimensiones.

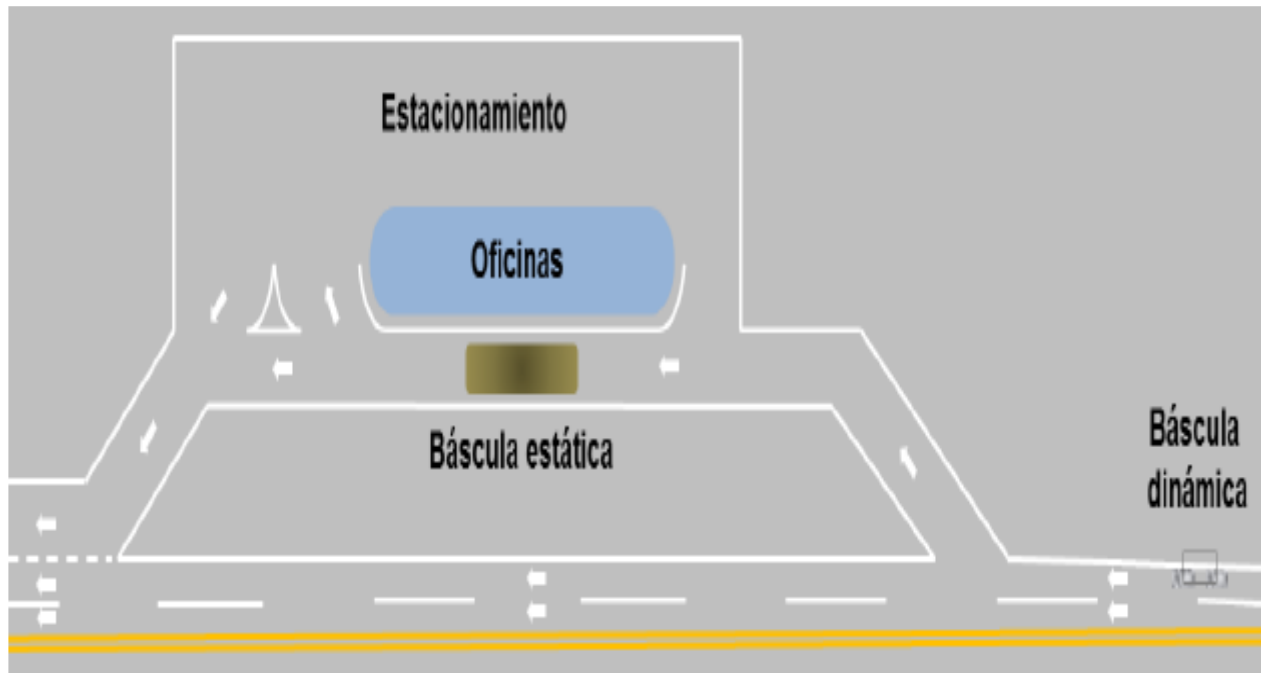


Gráfico 3. 19 Esquema de una estación fija de pesaje estático
Fuente: el autor

En países desarrollados, los sensores de peso y dimensiones deben detectar y registrar información de los vehículos que circulan por una carretera. Los datos son: hora y día, carril de circulación, clasificación del vehículo, número de ejes, peso por rueda, peso por eje, peso por grupo de ejes, peso bruto vehicular, dimensiones, distancia entre ejes, velocidad, así como inconsistencias (ej. eje levantado). Para cada dato se alimenta al sistema con ciertos rangos especificados en la normatividad del país.

El sistema funciona de la siguiente manera, el lazo inductivo detecta la presencia del vehículo y mide su longitud, el sensor mide el peso y la velocidad del vehículo por eje y el espaciamiento entre ellos; de acuerdo a los niveles de precisión solicitados.

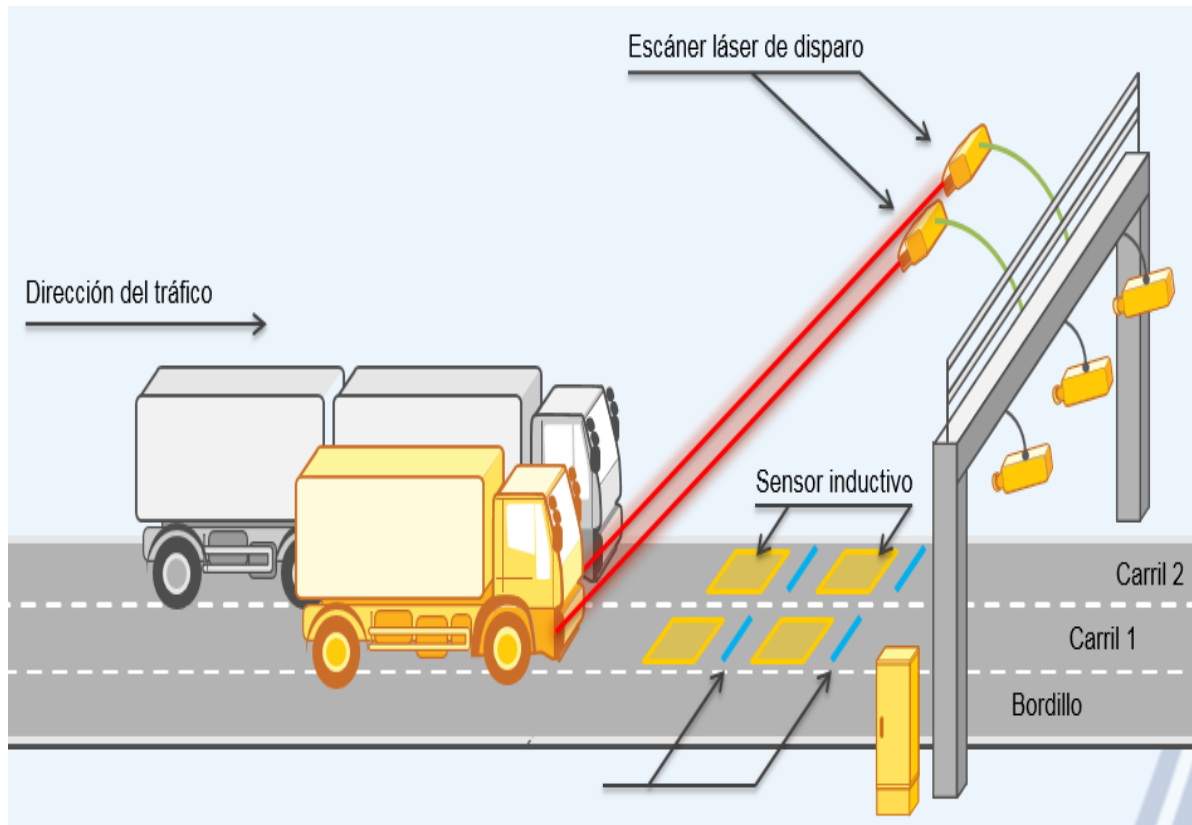


Gráfico 3. 20 Escaneo en el sistema de pesaje dinámico
Fuente: el autor

En el caso del sensor de dimensiones, debe separar los vehículos entre sí, para que cuando pasen dos circulando muy cerca uno de otro, el sistema no lo interprete como uno; asimismo se debe detectar cuando el tractor arrastre un remolque o plataforma de carga.

Además, el sistema debe clasificar a los vehículos y contar con salidas para adicionarle el equipo que contiene la evidencia multimedia. Por ejemplo el sistema para el Reconocimiento Automático de Placas Vehiculares ANPR (por sus siglas en inglés, Automatic Number Plate Recognition), el cual funciona mediante la captura de una imagen del vehículo con una cámara de video que funciona en el día y en la noche, se procesa mediante software y algoritmos de reconocimiento óptico de caracteres, obteniendo una serie de letras y números que corresponden a la placa frontal del vehículo, algunos sistemas también toman la placa trasera para confirmar el registro. La cámara de video debe ser de alto desempeño para uso rudo en exteriores, con

parámetros necesarios de resolución, calidad, alcance (algunas cámaras utilizan rayos infrarrojos).

3.7.4. Proyectos Complementarios

Al margen de la propuesta del presente trabajo de establecer un nuevo modelo de gestión para el peso y dimensiones de los vehículos de carga pesada con mayor tecnología, se considera procedente que el mismo tenga proyectos complementarios, mismos que se mencionan a continuación:

3.7.4.1. Zonas de Control Fijas

Estas estaciones de control fijas son las más comunes en el medio y consisten en los sistemas tecnológicos manipulados por operadores y que monitorean aleatoriamente todos los días del año.

Su principal característica es que están compuestos de dos zonas, una con balanza de selección y otra con balanza de precisión.

La Balanza de Selección ubicada en una pista lateral detecta el peso por eje a velocidades de hasta 60 Km/h con errores del 5%.

La Balanza de Precisión opera a velocidades de hasta 6 Km/h, (E_{max} 2%) y determina con mayor exactitud el sobrepeso, obligando a eliminar la carga en exceso. Tiene un sistema que comunica los controladores de ambas balanzas, el operador dispone de la pantalla y teclado.

Los computadores que controlan ambas balanzas, están interconectados en red con un tercer computador, cuya función es centralizar el procedimiento de emisión de multas.

Normalmente estos sistemas, registran automáticamente las multas. La automatización incluye un sistema de audio con mensajes pre-grabados que comunica a los conductores la forma correcta de efectuar el paso del vehículo y su derivación al patio de estacionamiento, sin intervención de los operadores.

A pesar de que las pesadoras estáticas son las más utilizadas para determinar el peso de los vehículos, como sabemos estas deben permanecer inmóviles durante el pesaje. Se pesa el vehículo completo en una sola maniobra o por grupos de ejes, que requieren de maniobras adicionales. Esto lo hace un método poco eficaz para aplicarse a grandes volúmenes de vehículos.

3.7.4.1. Adquisición de Básculas Móviles

Como parte de este análisis se define la adquisición de básculas móviles constituidas por furgones que permitan realizar un control aleatorio a nivel nacional, surgen consideraciones referentes a la ubicación exacta de la estación móvil dentro de un tramo.

Se tiende a asegurar la mínima molestia al tráfico, proveer distancia suficiente de visibilidad para las paradas de los camiones, evitar evasión por vías alternas, etc.

CAPÍTULO IV

4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. CONCLUSIONES

1. Es importante para el lector pero sobre todo para las Autoridades Gubernamentales correspondientes el implementar medidas a corto, mediano y largo plazo para el control de los pesos y dimensiones en la Red Vial Estatal, es por eso que se considera oportuno aplicar el modelo de gestión planteado ya que seguro ayudara al Ministerio de Transporte y Obras Públicas MTOP a modernizar el control y así conservar en buen estado el patrimonio vial que se ha venido desarrollando estos años, de igual manera dicha implementación ayudará a regular el sector del transporte evitando la competencia desleal de los camiones sobrecargados, así como de manera indirecta mejorar la seguridad vial.
2. Se considera que la exactitud que brinda el sistema de pesaje dinámico planteado es del 95% por tanto es confiable y además su instalación es muy sencilla y se puede realizar en muy poco tiempo, los sensores se encapsulan en resina y son de una altura realmente imperceptible en el pavimento, permitiendo el paso de vehículos de manera continua sin interrupción y salvaguardando la integridad tanto del sensor como del vehículo. También su costo de instalación y de mantenimiento son más bajos, que otras tecnologías disponibles.
3. Con la propuesta planteada se concluye que el pesaje dinámico tiene ventajas como el poder pesar a todos los vehículos que circulan por una carretera, y procesar la información en base a las necesidades, su precisión es suficiente para aplicaciones estadísticas, selección de vehículos y además que puede operar de manera continua las 24 horas los 365 días del año. La información de dicho pesaje servirá para utilizar esos datos en diseño, rehabilitación y mantenimiento de los pavimentos de la Red; y en el caso de estructuras al desarrollo de nuevos modelos de cargas vehiculares, conocimiento de los efectos dinámicos de las cargas sobre las estructuras, evaluación de los puentes y control diligente de las cargas que pasan por los puentes.

4. Se considera que el modelo de gestión planteado es el sistema más adecuado que se adapta a nuestro medio y que se debe replicar en la región, además de ser moderno y funcional actúa simplemente detectando la presencia del vehículo, y reporta datos como la longitud, peso y la velocidad del vehículo por eje, además del espaciamiento entre ellos según los niveles de precisión requeridos.

Aclarando que el sistema es completo ya que clasifica a los vehículos y reconoce automáticamente las placas, se adapta al sistema la captura de una imagen del vehículo con una cámara de video integrada al sistema ECU 911 encargado de monitorear en el día y en la noche.

5. El principal beneficio será una aplicación efectiva de las normas existentes de tránsito y operación del transporte, a partir de la ubicación exacta de las estaciones automatizadas para el control del peso, dimensiones y velocidad de los vehículos en las carreteras. Además el sistema complementará su función con la velocidad, ya que obtendrá una reducción del número y severidad de los accidentes ocasionados por el exceso de velocidad.

4.2. RECOMENDACIONES

1. Evaluar periódicamente la normativa referente al peso y dimensiones de los vehículos siempre utilizando como guía, la normativa regional vigente.
2. Mejorar el conocimiento del desempeño de nuevos equipos de transporte por medio de estudios, que permitan evaluar la eventual admisión de vehículos de mayor capacidad de carga, tecnología avanzada y mejor desempeño con relación a la infraestructura vial.
3. Capacitar a inspectores y administradores del sistema y establecer un manual de procedimientos.
4. Aprobar la ubicación de las estaciones de peso y dimensiones, acorde a los criterios presentados, reubicar en algunos casos, instalar nuevos y actualizar los equipos de medición utilizando software moderno de gestión, el mismo debe ser implementado enmarcado dentro de los aspectos técnicos, administrativos y legales que correspondan.

5. Mantener o complementar los servicios de pesaje en los puertos fronterizos evaluando la actividad del concesionario en caso de existirlo para renovar el contrato o rescindir el contrato y realizar una nueva licitación.
6. Crear un laboratorio de acreditación y calibración de pesaje según la normativa vigente.
7. Capacitar de manera recurrente a inspectores y administradores del sistema y establecer un manual de procedimientos.
8. Adquirir campers móviles de pesaje, los cuales servirán para los sitios donde no exista infraestructura para el control.
9. Iniciar de manera inmediata el control de pesaje vehicular utilizando las básculas tanto móviles como fijas que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene en sus bodegas y empezar los procesos precontractuales para la instalación de las estaciones con sistemas de pesaje dinámico en los sitios en que sea urgente implementarlas.

BIBLIOGRAFÍA

- Acuerdo Ministerial 066; Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones; Ecuador; 7 de julio de 2003; Registro Oficial 125 de fecha 15 de julio de 2003
- Acuerdo Ministerial 036; Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ecuador; 9 de septiembre de 2010; Registro Oficial Edición Especial No. 93-2 de 30 de noviembre de 2010
- Acuerdo Ministerial 036; Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ecuador; 18 de mayo 2012; Registro Oficial No. 717 del 5 de junio de 2012
- Acuerdo Ministerial 066; Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ecuador; 7 de julio de 2012
- Acuerdo Ministerial 076; Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ecuador; 14 de septiembre de 2012; Registro Oficial No. 801 de 2 de octubre de 2012
- Instituto Mexicano del Transporte, *Criterios de Ubicación de Estaciones Fijas Automatizadas para el control de peso, dimensiones y velocidades de los vehículos que circulan por las carreteras federales*; Sanfandila Qro, 2014
- Comisión de la Comunidad Andina; *Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, Decisión 491*¹⁴
- Ley de Caminos, Decreto Supremo No. 1351, Registro Oficial 285 de 7 de julio de 1964
- Mendoza, Diaz Alberto, *Estudio de Pesos y Dimensiones de los vehículos que circulan sobre las Carreteras Mexicanas IMT*; Sanfandila, Qro, 1992
- Mendoza, Diaz Alberto, *Impactos Económicos de la Reglamentación y control de pesos*; Instituto Mexicano del Transporte, Qro, 1994

¹⁴Comisión de la Comunidad Andina; Reglamento Técnico Andino sobre límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, Decisión 491

- Política de transporte; GERMÀ BEL (Universitat de Barcelona)
- Procedimientos para el control de pesos y dimensiones de vehículos que transportan carga pesada; CONTECON GUAYAQUIL S.A. Group Company
- Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Decreto 1137; Registro Oficial 699 del 9 de mayo de 2012
- Reglamento para el control de pesos y dimensiones de vehículos automotores y sus combinaciones, Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda de Guatemala, 30 de diciembre de 1992
- Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan en los caminos y puentes de jurisdicción federal, Secretaría de Comunicaciones y Transporte, 15 de noviembre de 2006
- Asociación Chilena de la Industria del Transporte de Carga por Carretera A.G., *Normativa comparada países Cono Sur*. Internet. <http://chiletransporte.cl/portal/images/Documentos/ModificacionNormasTecnicasPosicionGremialJunio2011-2.pdf>
- Kineo Ingenieria, *Sistema de pesaje fijo por eje R125 con equipo de pesaje UCC2*. Internet. http://www.basculasprecicell.com/pdf/Sistema_de_Pesaje_Fijo_R125_KINEO.pdf
- Kineo Ingenieria, *Sistema de pesaje en movimiento a alta velocidad (WIM)*. Internet. www.sistemasdepesaje.com/descarga-de.../doc_download-35.html

ANEXO 1 LEY DE CAMINOS

La Ley de Caminos establece lo siguiente:

(...) **CAPÍTULO I** **DE LOS CAMINOS PÚBLICOS**

Art. 1.- *Son caminos públicos todas las vías de tránsito terrestre construidas para el servicio público y las declaradas de uso público.*

Se consideran, además, como públicos los caminos privados que han sido usados desde hace más de quince años por los habitantes de una zona.

Art. 2.- *Todos los caminos estarán bajo el control del Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de las obligaciones que, respecto de ellos, deban cumplir otras instituciones o los particulares.*

Todo proyecto de construcción, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos, formulado por cualquier entidad o persona, deberá someterse previamente a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, sin cuyo requisito no podrán realizarse los trabajos salvo que se trate de caminos internos de una propiedad particular.

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 3.- *Establece el derecho de vía, que consiste en la facultad de ocupar, en cualquier tiempo, el terreno necesario para la construcción, conservación, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos. En el acuerdo de aprobación del proyecto en una obra vial se determinará el derecho de vía correspondiente.*

Cuando menos ocho días antes de la ocupación, se dejará la respectiva nota de aviso en la propiedad, bien sea al dueño, o a uno de sus familiares o a cualquier morador del inmueble.

Si no se encontrare a persona alguna, la nota se dejará a uno de los más cercanos vecinos del predio.

La constancia del cumplimiento de este requisito, sentada por el correspondiente empleado, no será susceptible de impugnación.

En el día y hora indicados para la ocupación en la nota de aviso, se constituirá en el lugar el representante de la Dirección General de Obras Públicas o de la entidad a cuyo cargo esté la obra, pudiendo concurrir los interesados y hacer sus observaciones. Se levantará acta en la que se describirá el terreno materia de la ocupación, sus cultivos, construcciones y demás detalles que se estimen necesarios para calcular los perjuicios.

Podrán omitirse la aprobación del proyecto, la nota de aviso y la diligencia prevista en el inciso que antecede, en los casos de ocupación provisional o de obras urgentes para evitar la interrupción del tránsito; pero el empleado que realizare la ocupación provisional o que dirigiere la obra urgente, elevará una relación a la respectiva autoridad, indicando el terreno a ocuparse, sus cultivos, construcciones y demás detalles que se estime necesarios.

Una vez reparado el daño del camino, se restablecerán las cosas al estado anterior.

Art. 4.- *El Ministerio de Obras Públicas podrá ordenar la apertura de los nuevos caminos que se necesiten en las diversas secciones del territorio nacional; y las instituciones llamadas a construirlos cumplirán los requisitos legales.*

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 5.- *Forman parte integrante de los caminos: los senderos laterales para peatones y animales, los taludes, las cunetas o zanjas de desagües, terraplenes, puentes, obras de*

arte de cualquier género, habitaciones para guarda puentes, camineros y otros requerimientos análogos permanentes.

Asimismo, se considerará que forman parte del camino, para los efectos de esta Ley, los terrenos necesarios para depósito de maquinarias o materiales, habitaciones de trabajadores, campamentos y otros requerimientos análogos transitorios.

CAPÍTULO II

DE LAS ATRIBUCIONES Y DEBERES DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Art. 6.- *Corresponde al Ministerio de Obras Públicas:*

- a) Dirigir la política caminera del país;*
- b) Aprobar los planes viales a ejecutarse en el territorio nacional;*
- c) Aprobar los proyectos y presupuestos que se presentaren para la construcción, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos;*
- d) Celebrar los contratos relativos a caminos a cargo del Gobierno con sujeción a las leyes; esta facultad podrá ser delegada al Director General de Obras Públicas o a cualquier autoridad provincial;*
- e) Gestionar empréstitos para dichos caminos;*
- f) Dictar los acuerdos de cambios de clasificación de caminos atendiendo a la variación de su importancia;*
- g) Declarar de uso público los caminos o los senderos de propiedad particular;*
- h) Expedir los reglamentos correspondientes a la presente Ley; e,*
- i) Las demás atribuciones y deberes que le competen, según las leyes y reglamentos.*

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

CAPÍTULO III
DE LAS ATRIBUCIONES Y DEBERES DEL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS
PÚBLICAS

Art. 7.- *Corresponde al Director General de Obras Públicas:*

- a) Hacer los estudios y formular las especificaciones técnicas, planos y presupuestos de las obras viales a cargo del Gobierno, ya se trate de su construcción, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación;*
- b) Estudiar los proyectos y presupuestos que se presentaren al Ministerio, para la construcción, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos;*
- c) Controlar la correcta ejecución de los proyectos aprobados;*
- d) Vigilar y fiscalizar la inversión de todos los fondos destinados a las obras viales del país, sin perjuicio de la intervención de la Contraloría General de la Nación;*
- e) Formular las bases de licitación para las obras relativas a los caminos que el Gobierno resolviere ejecutarlas por contrato;*
- f) Conocer y aprobar las bases de licitación para las obras relativas a caminos públicos formuladas por los consejos provinciales y demás entidades;*
- g) Velar por la buena conservación de los caminos públicos y exigir a las autoridades el debido mantenimiento de las vías a su cargo;*
- h) Imponer multas a los infractores de esta Ley o de sus reglamentos;*
- i) Suscribir los contratos para cuya celebración le hubiere delegado el Ministro de Obras Públicas;*
- j) Ordenar las ocupaciones relativas a los caminos a cargo del Ministerio de Obras Públicas, así como las que fueren solicitadas por los particulares;*

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

- k) Asesorar a la Junta Nacional y a las Comisiones Provinciales de Tránsito para la reglamentación del tránsito por los caminos;*
- l) Clasificar los caminos y determinar sus especificaciones;*

- m) Determinar los pesos, tamaños y demás características de los vehículos que puedan transitar por los caminos carrózales, de acuerdo con la clasificación y construcción de los mismos; y,*
- n) Las demás atribuciones y deberes que le corresponden, de acuerdo con las leyes y reglamentos.*

Art. 8.- *El Director General de Obras Públicas podrá delegar a las autoridades provinciales del orden administrativo las facultades expresadas en los literales c), d), h), j) y k), sin perjuicio de las atribuciones específicas que esta Ley asigna a los Directores Provinciales de Obras Públicas.*

CAPÍTULO IV

DE LAS EXPROPIACIONES, INDEMNIZACIONES Y LITIGIOS DE CAMINOS

Art. 9.- *La resolución de expropiación para obras viales públicas a cargo del Gobierno, o para caminos particulares, a petición del interesado, será dictado por el Director General de Obras Públicas.*

Los consejos provinciales u otras entidades resolverán la expropiación al tratarse de caminos que se hallen a su cargo.

La resolución de expropiación se inscribirá en el Registro de la Propiedad correspondiente.

Art. 10.- *Para la resolución de expropiación servirán de antecedentes: una copia del acuerdo de aprobación del proyecto de la obra vial, el certificado del Registrador de la Propiedad y el plano del terreno a expropiarse. Se agregará también al expediente, el acta de ocupación o la relación que se hubiere elevado, conforme el Art. 3.*

En una misma resolución podrán comprenderse los terrenos de uno o más propietarios.

Art. 11.- *En la resolución se nombrará un perito para el examen de las cosas y operaciones relativas a las indemnizaciones el que, de hecho y sin otra solemnidad, entrará a desempeñar su cargo.*

Art. 12.- *En orden a las indemnizaciones se considerará que corresponden al dueño del terreno expropiado: el precio comercial, a la fecha de adquisición, del inmueble y a las pertenencias originales que se incluyan en la expropiación; el valor de las mejoras puestas por él que se comprendan en la misma; la plusvalía del terreno y pertenencias originales en virtud de la depreciación monetaria; la plusvalía proveniente de obras realizadas por el dueño; la desvalorización que, por efecto de expropiación, acaso sufre la parte del predio que queda en su poder; el valor de las obras de seguridad de sus terrenos marginales; y el valor de los cultivos que se incluyan y las ocupaciones temporales. Pero pertenecerán al Estado o a la entidad encargada del camino: las plusvalías de las cosas expropiadas, provenientes de obras públicas realizadas y de otras causas ajenas a la acción del dueño, y la que tendrá, por la construcción de la nueva obra, la parte del predio que queda en poder del mismo.*

De consiguiente, el perito hará constar en su informe:

- 1. El precio comercial, a la fecha de adquisición, del terreno expropiado y de las pertenencias originales que se incluyan. Para esto se tomarán en cuenta los títulos de dominio, los precios y avalúos de la época relativos a los predios de la zona y otros elementos de juicio que sean aplicables; y para el cálculo en relación con el precio de la totalidad del predio, se considerará la calidad y condiciones de los diferentes sectores de éste y no simplemente las cabidas;*
- 2. El valor a la fecha de las mejoras puestas por el dueño en el terreno expropiado;*
- 3. La plusvalía del terreno y pertenencias originales, en virtud de la depreciación monetaria. Para esta determinación, se comparará el poder adquisitivo de la moneda a la fecha de la adquisición del predio con el del momento de la expropiación;*

4. *La plusvalía del terreno y pertenencias originales, que provengan de obras realizadas por el dueño en el predio afectado por la expropiación o en otro y otros de su propiedad que se hallen en la misma zona de influencia económica;*
5. *La cuantía de la desvalorización que, por efecto de las expropiaciones, acaso sufiere la parte del predio que queda en poder del dueño;*
6. *El valor de las obras que corresponda hacerse para la seguridad de los terrenos marginales del propietario;*
7. *El valor de los cultivos que se comprendan y de las ocupaciones temporales;*
8. *Las plusvalías que provengan de obras públicas realizadas y de otras causas ajenas a la acción del dueño. Para esta determinación se deducirá de la diferencia entre el valor comercial presente y el valor de la adquisición, el valor de las plusvalías indicadas en los numerales 3 y 4. Si estas plusvalías no pudieren determinarse, se considerará que son la mitad de la diferencia entre el valor comercial actual y el de adquisición de las cosas expropiadas;*
9. *La plusvalía que tendrá, por la construcción de la nueva obra, la parte del predio que queda en poder del dueño. La plusvalía que por este concepto se hubiere cargado al dueño, se aumentará proporcionalmente al precio comercial a la fecha de adquisición, en caso de nueva expropiación, siempre que el predio se hallare en poder del mismo dueño; y,*
10. *La diferencia entre la suma de los datos numéricos de los numerales 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 y la suma de los datos de los numerales 8 y 9. Si la primera suma fuere mayor, el resultado de la resta constituirá el valor total de las indemnizaciones; pero si fuere menor, nada se deberá por tal concepto, y la diferencia se tendrá como un crédito a favor del Estado o de la entidad encargada del camino, pagadero por el dueño en diez anualidades, que podrán ser de diferente cuantía, y que fijará la autoridad correspondiente, según la capacidad económica del obligado.*

Art. 13.- *Si sólo se tratare de ocupaciones temporales y sus daños, apenas la autoridad o entidad encargada de la obra reciba el acta o relación de qué trata el Art. 3, nombrará perito para que determine la cuantía de las indemnizaciones.*

Art. 14.- *(Reformado por el Art. 171 del Decreto Ley 02, R.O. 930-S, 7-V-2008).- La autoridad expropiadora estudiará el informe pericial y lo aprobará, pudiendo hacer las modificaciones que creyere del caso, inclusive contemplando un tratamiento especial siempre que el interesado fuere de escasos recursos económicos.*

El informe, en los términos aprobados, y la resolución de expropiación, se notificarán al dueño del terreno y a quien se hubiere presentado como tenedor legítimo justificando su derecho, para que hagan observaciones al informe, en el plazo de ocho días.

Si no hicieren observaciones dentro de dicho plazo se entenderá que aceptan el informe.

Si hubiere lugar a indemnizaciones, el dinero se depositará inmediatamente en el Banco del Estado, a órdenes del dueño, de los acreedores y tenedores con título inscrito o del Juez que hubiere ordenado el embargo o secuestro del terreno y sus pertenencias.

Se oficiará al Registrador de la Propiedad para que cancele las inscripciones respectivas, en la parte correspondiente, de modo que el terreno y pertenencias expropiados queden libres.

El Registrador comunicará al juez la cancelación en caso de embargo, secuestro o prohibición de enajenar, para los fines consiguientes.

Art. 15.- *Si se presentaren observaciones oportunamente, indicando sus fundamentos y la cuantía de la reclamación, el Director General de Obras Públicas o el personero de la entidad encargada del camino, concederá quince días para las pruebas.*

Art. 16.- *(Reformado por la Disposición Reformativa vigésimo quinta, núm. 1, de la Ley s/n, R.O. 544-S, 9-III-2009).- Expirado el plazo de prueba, el Director General de Obras Públicas o la entidad encargada del camino, expedirá la resolución que corresponda, la cual podrá impugnarse ante la jueza o juez de lo contencioso administrativo de conformidad con la ley.*

Art. 17.- *(Derogado por la Disposición Reformativa vigésimo quinta, núm. 2, de la Ley s/n, R.O. 544-S, 9-III-2009).*

Art. 18.- *(Derogado por la Disposición Reformatoria vigésimo quinta, núm. 2, de la Ley s/n, R.O. 544-S, 9-III-2009).*

Art. 19.- *(Reformado por la Disposición reformativa vigésimo quinta, num. 3, de la Ley s/n, R.O. 544-S, 9-III-2009).- Si las notificaciones con el informe pericial no se hicieren en el plazo de sesenta días contados desde la fecha en que se inició la ocupación del terreno, cualquiera de los interesados podrá solicitar a la jueza o juez de lo contencioso administrativo del lugar de la ocupación que nombre perito y tramite la causa subrogando al Director General de Obras Públicas o al personero de la entidad encargada de la obra.*

La jueza o juez deberá sujetarse a los Arts. 14, 15, 16, 17 y 18, y se contará en el procedimiento, tanto con el solicitante, como con el Director General de Obras Públicas o el personero de la entidad encargada de la obra.

La jueza o juez, antes del nombramiento del perito, notificará la solicitud a la autoridad correspondiente y pedirá que se le remita, en el plazo de ocho días, el acta o la relación de la ocupación y más antecedentes de que trata el Art. 10.

Si no se hiciere la remisión dentro de dicho plazo, se prescindirá del acta o de la relación y proseguirá la causa.

Art. 20.- *(Derogado por la Disposición Reformatoria vigésimo quinta, núm. 4, de la Ley s/n, R.O. 544-S, 9-III-2009).*

Art. 21.- *Mediante acuerdo del Ministerio de Obras Públicas, los caminos y senderos de propiedad particular, podrán destinarse al uso público, siempre que sean necesarios para unir poblaciones, o éstas con carreteras, o por razones económicas.*

Las expropiaciones e indemnizaciones correspondientes se ceñirán a las disposiciones de esta Ley, deduciéndose de la indemnización el valor el provecho que hubiere reportado al propietario particular la explotación del camino.

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 22.- *(Reformado por la Disposición Reformativa vigésimo quinta, núm. 5, de la Ley s/n, R.O. 544-S, 9-III-2009).- Los litigios relacionados con caminos públicos, que por esta Ley no estén atribuidos a otra autoridad, serán conocidos por las juezas y jueces de lo contencioso administrativo del lugar donde está ubicado el camino público.*

CAPÍTULO V
DE LA CONSERVACIÓN DE LOS CAMINOS PÚBLICOS

Art. 23.- *Sin perjuicio de las atribuciones y deberes del Ministro de Obras Públicas, del Director General del Ramo y de las entidades respectivas, todas las autoridades administrativas, provinciales, cantonales y parroquiales, cada una en su jurisdicción, cuidarán de la conservación de los caminos públicos, y, en general, de los servicios de vialidad.*

Art. 24.- *Los daños que se produjeran en los caminos públicos o en cualquier servicio de vialidad, serán puestos, por cualquier persona, en conocimiento de las autoridades provinciales o seccionales de Obras Públicas las que adoptarán las medidas inmediatas para atenderlos.*

Art. 25.- *En general, todo daño causado en los caminos públicos será inmediatamente reparado por su autor.*

Art. 26.- *Cualquier persona podrá remover todo obstáculo construido o colocado en un camino público.*

Art. 27.- Cuando por cualquier circunstancia quedare cortada una vía o intransitable un sector de la misma, podrán ocuparse temporalmente los caminos privados y terrenos colindantes que sean necesarios para mantener el tránsito, conforme a lo prescrito en el inciso final del Art. 3. Se restablecerán las cosas a su estado anterior una vez reparado el daño.

Art. 28.- Cuando circunstancias de emergencia o de extrema necesidad lo exijan, y no se llegare a un acuerdo, podrán utilizarse maquinarias y herramientas aún de particulares, pagando un precio equitativo que compense el uso, las reparaciones necesarias y cualquier daño que se ocasionare. En tal caso, las maquinarias y las herramientas serán utilizadas por el tiempo indispensable y, en lo posible, con el propio personal que habitualmente opere las maquinarias.

Art. 29.- No se podrá conducir aguas a lo largo de los caminos públicos o por las cunetas de los mismos, o cruzar con ellas tales caminos, sino mediante acueductos impermeables o totalmente cubiertos, previa autorización de la Dirección Provincial de Obras Públicas.

Los canales de agua existentes a la vigencia de esta Ley, que no llenen los requisitos puntualizados en este artículo, podrán conservarse sin modificación, siempre que no perjudiquen la estabilidad y conservación de la vía, a juicio de la Dirección Provincial de Obras Públicas; caso contrario, el dueño o tenedor del canal estará obligado a cumplir con lo dispuesto en el inciso anterior, dentro del plazo que, para el efecto, conceda la Dirección.

Art. 30.- Los canales y cualquier acueducto adyacente a un camino público que, por filtraciones o desbordamientos, amenazaren dañar o dañaren los caminos, serán reparados por el dueño en el plazo que señale la Dirección Provincial de Obras Públicas.

Art. 31.- El dueño del predio colindante con una vía de comunicación está obligado a recoger las aguas sobrantes de su predio en un canal que construirá, a su costa, dentro de su propiedad, para evitar derrumbamientos o cualquier otro desperfecto en el camino.

En casos especiales, la Dirección Provincial de Obras Públicas podrá autorizar que esas aguas se conduzcan provisionalmente por las cunetas del camino, siempre que no se cause daño alguno.

Art. 32.- *Para construir un canal paralelo próximo o que cruce un camino público, se consultará la naturaleza y topografía, del terreno y se requerirá de autorización de la Dirección Provincial de Obras Públicas.*

Art. 33.- *Establece la servidumbre obligatoria y gratuita sobre los terrenos colindantes con los caminos públicos, para conducir a través de aquellos las aguas provenientes del avenamiento de tales caminos.*

Art. 34.- *Los propietarios de terrenos colindantes con los caminos públicos conservarán, a su costa, en perfecto estado de servicio, las cunetas situadas junto a su respectiva propiedad, y, además, mantendrán limpios y libres de vegetación, el camino y sus costados, hasta el eje de la vía.*

Art. 35.- *Los propietarios de haciendas ganaderas o de esas que posean sus predios a uno y otro lado de los caminos públicos, están obligados a construir las obras que indique la Dirección General o las Direcciones Provinciales de Obras Públicas, para facilitar el paso de sus ganados.*

Art. 36.- *Prohíbese conducir o tener ganado en los caminos públicos.*

Art. 37.- *(Reformado por el Art. 1 de la Ley 98-05, R.O. 7, 19-VIII-1998).- Prohíbese la conservación, en las inmediaciones de los caminos públicos, de construcciones, carteles y otras cosas que puedan afectar a la seguridad del tránsito o a la buena presentación del lugar.*

El Estado en general, el Ministerio de Obras Públicas, los consejos provinciales, los concejos municipales, concesionarios y contratistas, en los trabajos de mantenimiento y construcción que se realicen, deberán conservar y cuidar árboles, arbustos, plantas y cercos naturales que crezcan al borde de los caminos.

Cuando se trate de la construcción de una nueva carretera deberá realizarse un proyecto del impacto ambiental.

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 38.- *Sin previa autorización del Director General de Obras Públicas y de las Comisiones de Tránsito, no se podrá colocar cadenas o vallas que obsten el libre tránsito por los caminos públicos.*

Art. 39.- *Prohíbese ocupar, alterar, obstruir, estrechar o desviar los caminos públicos o sus obras de avenamiento y de defensa, extraer de ellos tierras o materiales, depositar en los mismos materiales o desechos y, en general, modificar su estudio o dificultar su libre uso.*

Art. 40.- *Prohíbese, asimismo, la ejecución o conservación de cualquier obra o cultivo que pueda ocasionar algún daño o estorbo en los caminos públicos. Cualquier obra que quiera realizarse en un camino público, deberá ser previamente autorizada por el Director Provincial de Obras Públicas o la entidad encargada de la obra.*

Art. 41.- *Las prohibiciones contempladas en los artículos anteriores se extienden a los terrenos comprendidos dentro del derecho de vía.*

Art. 42.- (Reformado por el Art. 2 de la Ley 98-05, R.O. 7, 19-VIII-1998).- Los que infringieren cualquiera de las prohibiciones contempladas en los artículos anteriores, estarán obligados a destruir las obras realizadas y, en general, a volver las cosas a su estado anterior.

Art. 43.- Las obras y trabajos que deban realizar los particulares en virtud de las disposiciones de este Capítulo, podrán ser ejecutadas por la Dirección Provincial de Obras Públicas o por la entidad encargada del camino, a costa de los mismos.

El valor correspondiente, con el interés al tipo máximo convencional permitido de acuerdo con la Ley, será pagado de contado.

CAPÍTULO VI DE LAS SANCIONES Y DEL TRÁMITE

Art. 44.- Toda violación de los preceptos de esta Ley será sancionada con multa de diez a cinco mil sucres, según la gravedad de la infracción, sin perjuicio de las obras que esté obligado a realizar el infractor, de la pena de prisión que, para el caso, contemple el Código Penal y de las indemnizaciones por los daños causados.

Art. 45.- (Reformado por la Disposición Reformativa vigésimo quinta, núm. 6, de la Ley s/n, R.O. 544-S, 9-III-2009).- Las penas previstas en esta Ley serán impuestas por la jueza o juez de lo penal o la jueza o juez de contravenciones, según corresponda.

En la resolución se determinará el monto de los daños; y, si fuere del caso, el costo de las obras y de las demoliciones.

Art. 46.- De ser varios los obligados, todos serán solidariamente responsables del pago, así de la multa como de las costas y daños.

Art. 47.- *No se reconocerá fuero especial alguno para el juzgamiento y la aplicación de las sanciones establecidas en este Capítulo.*

Art. 48.- *(Reformado por la Disposición Reformativa vigésimo quinta, núm. 7, de la Ley s/n, R.O. 544-S, 9-III-2009).- Toda queja o acusación contra los funcionarios o empleados de Obras Públicas y que se relacionen de alguna manera con el desempeño de su cargo, será conocida y resuelta por la Dirección General de Obras Públicas.*

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 49.- *Cuando por la construcción, rectificación o ensanchamiento de un camino, quedare una superficie de terreno rústico limitada de un lado por la vía y del opuesto con un predio de distinto dueño, superficie cuya longitud promedia entre tales límites no excediere de cincuenta metros, la misma accederá al predio al que se une; pero el dueño de éste deberá indemnizar al otro, ciñéndose al avalúo del terreno y sus pertenencias, hecho por un perito nombrado por la Dirección Provincial de Obras Públicas, o la entidad encargada del camino.*

El informe pericial se sujetará al trámite contemplado en los Arts. 14, 15, 16, 17 y 18 y la jurisdicción corresponderá a dicho Director o al personero de la entidad.

El acuerdo de las partes podrá modificar lo contemplado en este artículo.

Si no se hubiere solicitado el nombramiento de perito dentro de un año de puesto al servicio el tramo correspondiente del camino, el antiguo dueño de la superficie perderá todo derecho.

En los casos pendientes el año se contará desde la fecha de vigencia de esta Ley.

Art. 50.- Los terrenos de los caminos abandonados accederán al predio por el que atraviesan.

Si el camino es el lindero entre dos predios, la mitad accederá al uno y la mitad al otro, salvo que los dueños de los predios acordaren otra forma de división.

Regirán las reglas del artículo anterior, para las indemnizaciones a favor del Estado o de la entidad pública a cuyas expensas se construya la nueva obra.

Art. 51.- El Estado y las entidades encargadas de un camino podrán explotar libremente las canteras de piedra, arena, y otros materiales necesarios para la construcción, mejoramiento, rectificación o mantenimiento de los caminos públicos.

Cuando las canteras fueren de propiedad particular, se pagarán las indemnizaciones por los daños que se causaren y no el valor de los materiales.

Si las canteras se hallaren en explotación se podrá celebrar contratos con los dueños para el aprovechamiento de los materiales, por precios equitativos.

Los dueños de los predios por los cuales se tuviere que atravesar para el transporte de los materiales, soportarán la servidumbre de tránsito y las indemnizaciones se pagarán con fondos de la obra, como si se tratase de ocupación temporal.

Art. 52.- Al concluirse una obra vial, se nombrarán peritos para que determinen el mayor valor que adquirieren los predios de la zona en razón de la obra vial, con sujeción al trámite establecido en los Arts. 14, 15, 16, 17 y 18.

Los valores correspondientes se pagarán en diez anualidades que podrán ser de diferente cuantía, y que fijará la autoridad correspondiente, según la capacidad económica del obligado.

Estarán libres del avalúo y pago contemplados en este artículo los predios que hubieren sido afectados por expropiación para la obra.

Art. 53.- *Las disposiciones de esta Ley rigen también para las vías férreas y fluviales, en cuanto fueren aplicables.*

Art. 54.- *El Ministerio de Obras Públicas podrá fijar, cobrar peajes u otras contribuciones a cargo de todos los vehículos, tomando en cuenta de manera fundamental el peso o tonelaje de los mismos, la calidad y el uso de los caminos. Estas contribuciones se establecen para el mantenimiento vial.*

El Ministerio de Obras Públicas procurará contratar dicho mantenimiento, preferentemente con las asociaciones de ingenieros legalmente organizados en el país.

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 55.- *Los valores de obras y trabajos realizados a costa de los que contravinieren las disposiciones de esta Ley, las multas e indemnizaciones y los créditos en razón de una obra vial, se cobrarán por los respectivos funcionarios del Ministerio de Obras Públicas o por la autoridad correspondiente, por apremio real.*

El producto de las multas, indemnizaciones y créditos se destinarán exclusivamente al mantenimiento de caminos.

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 56.- *La autoridad que tramite un asunto relativo a caminos, sea de la naturaleza que fuere, podrá comisionar la práctica de diligencias a cualquier funcionario del orden administrativo, inclusive de policía.*

Art. 57.- *En todo aquello que no se halle previsto en la presente Ley o en caso de falta u oscuridad de la misma, se aplicarán las normas de los Códigos Civil y de Procedimiento Civil.*

Art. 58.- *Se declaran incorporados a la presente Ley los Reglamentos de Vialidad establecidos por Convenios Internacionales vigentes.*

Art. 59.- *Hasta que el Ministro de Obras Públicas dicte el nuevo Reglamento a la presente Ley, continuará en vigencia el Reglamento de la Ley de Caminos expedido por Decreto No. 41 de 28 de Febrero de 1928, en lo que no se opusiere a las disposiciones de esta Ley.*

Art. 60.- *Derogase la Ley de Caminos codificada por la Comisión Legislativa, con fecha 10 de marzo de 1960, y todos los demás decretos, leyes y disposiciones que se opusieren al cumplimiento de la presente Ley.*

Art. 61.- *De la ejecución de este Decreto, que entrará en vigencia desde la fecha de su publicación en el Registro Oficial encárguese al Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones.*¹⁵

¹⁵Ley de Caminos, Decreto Supremo No. 1351, Registro Oficial 285 de 7 de julio de 1964

ANEXO 2 REGLAMENTO APLICATIVO DE LA LEY DE CAMINOS

El Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, establece:

“(...)Que por Decreto Supremo No. 1351, expedido el 30 de junio de 1964, promulgado en el Registro Oficial No. 285, de 7 de Julio del mismo año, se expidió la nueva Ley de Caminos de la República del Ecuador;

Que para su ejecución plena, es menester la inmediata reglamentación de dicha Ley; y,

En uso de las facultades que le concede el mencionado Decreto Supremo No. 1351, en su Art. 59,

Acuerda:

Dictar el siguiente "REGLAMENTO APLICATIVO DE LA LEY DE CAMINOS DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR".

CAPÍTULO I DEL CONTROL DE LOS CAMINOS PÚBLICOS

Art. 1.- *El Ministerio de Obras Públicas publicará mapas viales, en los cuales se clasificarán los caminos públicos existentes, publicación que se hará de acuerdo con los Ministerios de Defensa Nacional y Educación Pública. Dichos mapas se destinarán para su distribución en los planteles de educación, centros culturales y turísticos y ciudadanía en general.*

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 2.- *Para el efecto de la declaratoria de caminos públicos a los caminos privados, que por los habitantes de una zona, los interesados deberán recurrir ante el Director General de Obras Públicas, o sus Delegados, los Directores Provinciales de Obras Públicas con el objeto de comprobar el uso del camino por más de quince años, cuestión que se ventilará en juicio verbal sumario.*

Concluido el juicio y una vez que el correspondiente fallo o resolución, considere que el camino ha sido usado por más de quince años y que es de utilidad pública, se dictará el correspondiente acuerdo ministerial en que se ratifique y confirme o deniegue la calidad de público del camino materia del juicio.

Art. 3.- *Las instituciones seccionales encargadas de la construcción de caminos públicos previamente a la construcción, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de los caminos a su cargo, deberá someter los proyectos y planos a consideración y aprobación del Ministerio de OO.PP. para lo cual presentarán los documentos respectivos ante los Directores Provinciales de Obras Públicas o directamente a la Dirección General.*

La Dirección General de Obras Públicas o Direcciones Provinciales, aprobarán dichos proyectos y planos en un plazo máximo de 30 días o harán las correspondientes observaciones para que se rectifiquen o modifiquen tales planos y proyectos, concediendo un plazo para ello.

De encontrar que los proyectos y planos se hallan ajustados a las normas técnicas les darán su aprobación dentro del plazo indicado o una vez que los proyectos y planos hayan sido rectificadas o modificados conforme a las observaciones planteadas y reunieren los requisitos mínimos señalados. Con la aprobación las entidades seccionales podrán proceder a ejecutar las obras.

Art. 4.- *(Sustituido el inc. 2 por Acdo. 95, R.O. 745, 5-I-1979).- Elaborados los planos y diseños para la construcción, conservación, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos, el Ministerio dictará el correspondiente acuerdo de aprobación*

del respectivo proyecto de la Obra Vial a realizarse y en dicho acuerdo se determinará el derecho de vía.

De manera general, el derecho de vía se extenderá a veinticinco metros, medidos desde el eje de la vía hacia cada uno de los costados, distancia a partir de la cual podrá levantarse únicamente el cerramiento; debiendo, para la construcción de vivienda, observarse un retiro adicional de cinco metros. En casos particulares de vías de mayor importancia, se emitirá el Acuerdo Ministerial que amplíe el derecho de vía según las necesidades técnicas.

Queda absolutamente prohibido a los particulares, construir, plantar árboles o realizar cualquier obra en los terrenos comprendidos dentro del derecho de vía salvo cuando exista autorización del Ministerio de Obras Públicas y con excepción de los cerramientos que se efectuarán con material que sean fácilmente transportables a otro lugar, tales como las cercas de malla de alambre o de alambre de púas.

De no haber dicha autorización, el Ministerio ordenará la demolición de construcciones, el corte de árboles y la destrucción de todo otro obstáculo que se encuentre en los terrenos que comprenden el derecho de vía y que hubieren sido efectuados a partir de la vigencia de la Ley de Caminos. Para el cumplimiento de esta orden, procederá a notificarla al propietario o poseedor del terreno, dándole un término prudencial, de acuerdo a las circunstancias. Caso de no cumplirse la orden, la Dirección Provincial de Obras Públicas o la Entidad encargada del camino, podrá ejecutar la demolición u otros trabajos, a costa de los propietarios de las construcciones, cultivos, etc.

Para el caso de las construcciones o cultivos permanentes y otras obras ejecutadas dentro de los terrenos comprendidos en el derecho de vía, hechos con anterioridad a la vigencia de la Ley de Caminos, la Dirección General de Obras Públicas, las Direcciones Provinciales, los Ingenieros Fiscalizadores de las obras o las Entidades encargadas de las mismas, procederán a expropiar las edificaciones, plantaciones, etc. con el objeto de dejar expedita la franja de terreno del derecho de vía, debiéndose aplicar el mismo procedimiento previsto en la Ley para las expropiaciones.

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 5.- *La notificación para la ocupación de las fajas de terreno o espacios necesarios para la construcción, conservación, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos, se efectuará de conformidad con lo determinado en los Arts. 9o. y 10 de la Ley de Caminos y la diligencia respectiva podrá estar a cargo de la Dirección Provincial de Obras Públicas o de cualquier funcionario o empleado designado como representante por la Dirección General de Obras Públicas o de la Entidad a cuyo cargo esté la obra.*

CAPÍTULO II

**DE LAS ATRIBUCIONES DEL DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS Y
OTROS FUNCIONARIOS**

Art. 6.- *El funcionario a quien corresponde el control general y directo de los caminos públicos, es el Director Provincial de Obras Públicas, en su respectiva jurisdicción; teniendo obligación de cumplir sus instrucciones para la defensa de los caminos públicos, todas las autoridades civiles, penales, administrativas, etc.*

Art. 7.- *El Director General de Obras Públicas, cuando se trate de obras viales de gran magnitud, especialmente las comprendidas dentro del Plan Fundamental de Carreteras, delegará un representante directo para que se encargue de ordenar las ocupaciones de terreno, destinadas a la construcción, ensanchamiento, mejoramiento o rectificación de caminos.*

Art. 8.- *El Director General de Obras Públicas delegará a los Directores Provinciales de Obras Públicas, a los ingenieros Ayudantes o a los Fiscalizadores, las siguientes facultades:*

- a) *La vigilancia y fiscalización de las inversiones de los fondos destinados a las obras viales de la respectiva jurisdicción o de las que directamente se hallan encargados;*
- b) *El control de la correcta ejecución de los proyectos aprobados que se hallan en realización;*
- c) *(Derogado por el Art. 1, núm. 5 del D.E. 1665, R.O. 341, 25-V-2004).*
- d) *Ordenar las ocupaciones de terrenos para las obras a cargo del Ministerio de Obras Públicas, dentro de la provincia o sector; y,*

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

- e) *Intervenir en el asesoramiento a las Comisiones Provinciales de Tránsito para la debida reglamentación y regulación del tráfico por los caminos.*

Art. 9.- *Los Directores Provinciales de Obras Públicas presentarán anualmente, hasta el 31 de mayo del correspondiente año, un informe ilustrado mediante el respectivo croquis de todos los trabajos realizados en la etapa anterior, así como un programa o plan de trabajos para apertura, mejoramiento y mantenimiento de caminos públicos, juntamente con el consiguiente presupuesto. Agregarán también el programa de apertura y mejoramiento de caminos vecinales que fuere realizable mediante el sistema de mingas u otra contribución de los moradores, a fin de procurar la ejecución organizada de tales obras.*

Art. 10.- *Los Tenientes Políticos presentarán al Director Provincial de Obras Públicas, un informe anual, hasta el 31 de diciembre de cada año, respecto al estado de los caminos públicos en la jurisdicción de su parroquia.*

CAPÍTULO III
DE LOS JUICIOS SOBRE OBRAS PÚBLICAS

Art. 11.- Las citaciones, por comisión, en los juicios de expropiación de perjuicios y de caminos, serán hechas de preferencia por los Directores Provinciales de Obras Públicas y los Ingenieros Fiscalizadores de carreteras.

Art. 12.- En los juicios relacionados con caminos públicos o para expropiación de caminos particulares, los escritos deberán ser entregados directamente al Secretario que actúe en dichos juicios, quien tendrá la obligación de ponerlos en conocimiento del Director General de Obras Públicas o su delegado, de modo que sean proveídos oportunamente, dentro de los plazos o términos fijados por la Ley.

Art. 13.- Los cargos de peritos, en los asuntos a que se refiere la Ley de Caminos y este Reglamento, serán desempeñados preferentemente por los Ingenieros Fiscalizadores de carreteras o los que pertenecen a las Entidades encargadas de la obra; y, a falta de éstos, por cualquier otro ingeniero dependiente del Ministerio o de la Entidad respectiva, residente en la Provincia correspondiente. Sólo en el caso de que no haya ninguno de los Ingenieros indicados, se podrá nombrar a cualquier otro Ingeniero en ejercicio de la profesión.

Como perito dirimente, de ser el caso, se nombrará al Jefe de Mantenimiento Vial o al Director Provincial de Obras Públicas o a cualquier otro Ingeniero residente en la misma provincia, siempre y cuando tales Ingenieros no hayan actuado en el juicio.

Los peritos particulares serán necesariamente ingenieros titulares y en ejercicio de la profesión cuando la cuantía de la indemnización de avalúo oficial previo exceda de cinco mil sucres.

Art. 14.- Las providencias previas al trámite y las que dispongan traslados, podrán ser dictadas en nombre del Director General de Obras Públicas o su delegado, o en nombre del Presidente representante de la Entidad, por el abogado que dirija el juicio.

Art. 15.- La protocolización e inscripción de sentencias de expropiación serán gestionadas por los respectivos Directores Provinciales de Obras Públicas o los Ingenieros Fiscalizadores de carreteras, teniendo los primeros la obligación de archivar una copia legalizada, y ambos, la de remitir dos copias al Ministerio de Obras Públicas.

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 16.- Los juicios sobre caminos irán debidamente caratulados, foliados y signados, debiendo llevarse el inventario exacto de ellos.

Art. 17.- En los juicios de expropiación se copiarán a mano las actas de ocupación, las resoluciones de expropiación y toda providencia de pago, en libros especiales que se llevarán para el objeto. En las providencias de pago se harán constar necesariamente la partida o partidas presupuestarias a las que se apliquen tales pagos.

Art. 18.- El Ayudante de Abogacía o Secretario del Departamento Jurídico del Ministerio de Obras Públicas, será el Secretario que actúe en los juicios de expropiación, daños, caminos, coactivas, etc. etc., que se tramitan ante el Director General de Obras Públicas.

Cuando el Director delegue la tramitación de un juicio a los Directores Provinciales u otro funcionario, en tales juicios actuarán los Secretarios de dichas Direcciones o la persona que se designe, caso de no existir dicho Secretario.

En los juicios que tramiten las Entidades encargadas de los caminos públicos actuará como Secretario el Secretario de la Entidad, si lo hubiere o el Abogado Asesor de las mismas o que designare para el objeto.

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 19.- *(Sustituido por el Art. 1 del Acdo. 93, R.O. 324, 9-XII-1969).- La declaratoria de la utilidad pública de un camino, no podrá ser impugnada cuando dicho camino sirva para comunicar un centro poblado a una vía pública o cuando dicho camino sea indispensable para la comunicación de dos o más moradores de una zona que no cuenta con camino para comunicarse a otra vía o a los centros poblados. Tampoco podrá impugnarse ni alegarse la improcedencia de la declaratoria de la utilidad pública de cualquier porción de terreno que fuere necesaria para la rectificación, ensanchamiento o mejoramiento de un camino público, siempre que el predio no hubiere sido objeto de dos o más expropiaciones anteriores para los mismos fines.*

Art. 20.- *Toda demanda, solicitud o documento dirigidos al Ministerio de Obras Públicas o a cualquiera de sus dependencias, que tengan relación con la aplicación de la Ley de Caminos, será presentado ante el Secretario de la Dirección General de Obras Públicas o los Secretarios de las Direcciones Provinciales.*

Se legalizará el ingreso del documento sentando la respectiva fe de presentación por el Secretario, quien detallará en la misma los anexos que se acompañaren a la solicitud, demanda o documento.

Los antedichos Secretarios deberán llevar un libro especial para el registro cronológico de tales documentos.

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 21.- *Un documento o solicitud particular, para que pueda ser ingresado por el correspondiente Secretario o empleado, debe estar habilitado con los correspondientes timbres, las copias que fueren del caso y los demás anexos indispensables. Estarán exceptuados de impuestos y de derechos y se actuará en papel simple todos los asuntos señalados en el Art. 20 de la Ley de Caminos.*

Art. 22.- *Las personas que intervengan como Secretarios en los trámites, diligencias, juicios y todo asunto relativo a caminos serán personalmente responsables de llevar el archivo y los libros que fueren necesarios para el mejor cumplimiento de su labor.*

En ningún caso, ni aún con orden superior, podrán prestar los procesos para que sean llevados fuera de la oficina.

En el trámite de los juicios sobre caminos, se aplicarán correlativamente, todas las disposiciones legales reglamentarias sobre procesos y actuaciones que son comunes a los juicios en general.

CAPÍTULO IV

DEL USO Y CONSERVACIÓN DE LOS CAMINOS PÚBLICOS NORMAS GENERALES

(Capítulo sustituido por el Art. 1 del D.E. 1137, R.O. 699, 9-V-2012. La reforma no prevé numeración en los siguientes artículos)

Art.23- Objeto.- *Las presentes disposiciones tienen por objeto la regulación y control del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, a través de la determinación de los pesos y dimensiones máximas permisibles de conformidad con la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones, aplicada a los vehículos de carga pesada expedida mediante Acuerdo Ministerial; el establecimiento de los documentos habilitantes para realizar transporte de carga y, la aplicación de sanciones en caso de incumplimiento.*

Art.24- Autoridad competente.- El Ministerio rector del transporte, a través de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario, y las autoridades competentes del Estado son los ejecutores de la aplicación y cumplimiento del presente reglamento, en coordinación con las entidades encargadas del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional.

Art. 25- Sujeción.- Se sujetarán a las normas establecidas en este reglamento y al control por parte del Ministerio rector del transporte, dentro del ámbito de sus competencias, los vehículos de carga pesada que circulen por las carreteras de la Red Vial del País, cuyo peso bruto permitido sea mayor de 3.5 toneladas.

Art. 26- Prohibición de circulación.- Se prohíbe la circulación por la Red Vial del País de los siguientes vehículos:

1. Tractores o equipos de oruga metálica y en general cualquier clase de vehículos con llantas de acero o con cadenas en sus ruedas. Estos vehículos deberán transportarse en plataformas, remolques o semirremolques, que cumplan las normas técnicas señaladas en este Capítulo.
2. Los vehículos cuyos pesos y dimensiones excedan a los permitidos y que no tengan certificados de operación especial, acorde a lo prescrito en el presente Capítulo.
3. Los vehículos con peso bruto mayor de 3.5 toneladas cuyos conductores no porten los certificados regulares o especiales de operación.
4. Los volquetes especiales cuyas características y capacidad de carga estén diseñadas para transitar fuera de las vías de primer orden, salvo aquellos respecto de los cuales se haya autorizado su ingreso al país para realizar trabajos específicos de interés nacional, conforme a lo establecido en el presente reglamento.
5. Todos los vehículos de carga pesada deberán sujetarse a circular en las rutas permitidas por las entidades competentes a nivel nacional. Pudiendo restringirse la circulación de los mismos en parte de la misma cuando por causa

de fuerza mayor o caso fortuito ameritare hacerlo o su circulación implique riesgos a la seguridad.

Art. 27.- Responsabilidad por daños.- Sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar por contravenir a las normas de la Ley de Caminos o del presente reglamento, quienes ocasionaren daños a las carreteras o a sus estructuras (puentes, pasos elevados y deprimidos, túneles) y demás componentes que se encuentran prestando servicios en la Red Vial del País (postes de alumbrado eléctrico, redes telefónicas, señalización, otras), están obligados a su inmediata reparación.

Si el daño fuere causado por un vehículo, cuyo conductor no sea el propietario, este responderá solidariamente con el dueño del vehículo y/o el dueño de la carga.

Art. 28- Nomenclatura.- La nomenclatura para identificar a los vehículos de carga, sus respectivas combinaciones y a efectos de la clasificación de los vehículos sujetos al control de pesos y dimensiones, se ha determinado según la disposición de sus ejes, como se indica a continuación:

1. El primer número designa el número de ejes del camión o tracto camión.
2. Las letras definen el tipo de camión como se detalla a continuación:
 - 2.1 La letra "D" se destina para camiones pequeños.
 - 2.2 Las letras conjuntas "DA" se destina para camiones medianos.
 - 2.3 Las letras conjuntas "DB" se destina para camiones grandes.
 - 2.4 La letra "A" se destina para camiones de tres ejes.
 - 2.5 La letra "C" se destina para camiones de cuatro ejes.
 - 2.6 La letra "O" se destina para camiones con eje tándem direccional y tándem posterior.
 - 2.7 La letra "S" indica semirremolques y el dígito inmediato señala el número de ejes.
 - 2.8 La letra "R" indica remolques y el dígito inmediato señala el número de ejes.
 - 2.9 La letra "B" indica remolque balanceado y el dígito inmediato señala el número de ejes.
 - 2.10 La letra "V" indica volquetas y el dígito inmediato señala el número de ejes.
 - 2.11 La letra "T" indica Tracto camión y el dígito inmediato señala el número de ejes.

Art.-29- Glosario de términos y definiciones.- Para efectos de la aplicación de las normas del presente Capítulo se tendrán en cuenta los siguientes términos y definiciones:

1. **Altura total del vehículo:** Dimensión medida desde el nivel cero del suelo hasta el punto más alto del vehículo
2. **Ancho total del vehículo:** Dimensión medida entre los puntos laterales más sobresalientes del vehículo, sean estos del chasis o de la carrocería (no incluye espejos laterales, ni mecanismos para asegurar la carga), siempre y cuando no supere un margen de 10 cm. por cada lado.
3. **Ancho total entre llantas:** Dimensión que será medida entre los puntos externos de las caras laterales de las llantas exteriores del eje posterior del vehículo.
4. **Bastidor del chasis:** Estructura de un vehículo destinado a soportar la carrocería y los diferentes elementos de suspensión, propulsión, líneas de frenos, de luces y otros similares.
5. **Camión:** Vehículo a motor destinado al transporte de carga por carreteras, desde tres punto cinco (3.5) toneladas de peso bruto vehicular. Puede incluir una carrocería o estructura portante.
6. **Camión remolcador:** Camión destinado a transportar carga y además halar un remolque independiente.
7. **Capacidad del eje:** Es el peso máximo por eje dado por el fabricante.
8. **Cabina:** Carrocería diseñada para ubicar al personal de operación, el conductor, los mandos y controles del vehículo.
9. **Capacidad de Carga:** Carga máxima recomendada por el fabricante para la cual fue diseñado el vehículo.
10. **Carga especial:** Carga que requiere permiso especial para su transporte.
11. **Carga indivisible:** Carga que no puede ser fraccionada o desarmada con el fin de ser transportada, requiriendo de permiso especial para su transporte.
12. **Carrocería:** Estructura del vehículo montada sobre el chasis, destinada a transportar pasajeros o carga.
13. **Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC):** Documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.
14. **Centro de gravedad:** Es el punto de aplicación respecto al cual las fuerzas ejercidas por la gravedad en cualquier punto del vehículo con o sin carga genera un momento resultante nulo.

- 15. Centro geométrico:** Punto central de un eje desde el cual equidistan todos los puntos de la circunferencia exterior.
- 16. Certificado de habilitación:** Documento que acredita la habilitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.
- 17. Certificado de operación regular:** Documento que sustenta la operación del transporte, en el que consta las especificaciones técnicas, pesos y dimensiones máximos permitidos.
- 18. Certificado de operación especial:** Documento que sustenta la operación de un vehículo con carga indivisible, cuyos pesos y dimensiones excedan a los generalmente permitidos.
- 19. Casillero:** Carrocería diseñada como una estructura apta para el transporte de la carga en espacios determinados.
- 20. Chasis:** Estructura básica del vehículo, compuesta por el bastidor, el tren motriz y otras partes mecánicas relacionadas.
- 21. Distancia de frenado:** Es la distancia recorrida desde el momento de la aplicación del freno hasta la detención total del vehículo.
- 22. Distancia del centro de gravedad de la carga:** Longitud medida entre el punto de aplicación del centro de gravedad de la carga y el centro geométrico del eje posterior.
- 23. Distancia entre ejes:** Longitud comprendida entre los centros geométricos del eje delantero y del eje posterior de un vehículo.
- 24. Distancia entre centros de llantas en ejes tándem y trídem:** Longitud medida entre los centros geométricos de los ejes simples del tándem. Para los ejes trídem son las dos longitudes medidas entre los centros geométricos de los ejes consecutivos.
- 25. Distintivos de control:** Contiene la tara y las dimensiones de largo, ancho y alto permitidas que tiene el vehículo.
- 26. Eje:** Componente de un vehículo que cumple las funciones de soportar el peso, el mismo que es transmitido a través de las ruedas a la vía.
- 27. Eje motriz:** Eje utilizado para transmitir la fuerza de tracción.
- 28. Eje no motriz:** Eje que no transmite fuerza de tracción.
- 29. Eje(s) direccional(es):** Eje(s) a través de (los) cual(es) se aplican controles de dirección del vehículo.

- 30. Eje doble (no Tándem):** Es el conjunto constituido por (2) ejes separados a una distancia determinada, pudiendo ser motriz o no motriz.
- 31. Eje(s) delanteros(s):** Eje(s) situado(s) en la parte anterior del chasis.
- 32. Eje(s) central(es):** Eje(s) situado(s) en la parte central del chasis.
- 33. Eje(s) posterior(es):** Eje(s) situado(s) en la parte posterior del chasis.
- 34. Eje sencillo:** Eje simple independiente.
- 35. Eje simple:** Eje de dos o cuatro llantas conectado por un solo dispositivo.
- 36. Eje doble (Tándem):** Es el conjunto constituido por dos (2) ejes articulados al vehículo por dispositivos(s) común(es), separados a una distancia determinada pudiendo ser motriz o no motriz.
- 37. Eje triple (Trídem):** Es el conjunto de tres (3) ejes articulados al vehículo por dispositivos(s) común(es) separados a una distancia determinada pudiendo ser motriz o no motriz.
- 38. Eje retráctil:** Eje que puede transmitir parte de la carga del vehículo a la superficie de la vía o aislarse de esta mediante dispositivos mecánicos, hidráulicos o neumáticos.
- 39. Eje direccional:** Eje sencillo ubicado en la parte anterior del vehículo en el que se encuentra el mecanismo de dirección que transmite hacia las ruedas el movimiento direccional.
- 40. Eje delantero:** Eje sencillo direccional o no direccional ubicado en la parte anterior del vehículo Eje posterior: Eje sencillo, tándem o trídem, ubicado en la parte posterior del vehículo.
- 41. Eje no convencional:** Ejes o conjunto de ejes establecidos para la circulación de vehículos especiales o transporte de mercancías especiales.
- 42. El centro geométrico de un eje tándem:** Es el punto central ubicado a igual distancia de los centros geométricos de los ejes componentes.
- 43. El centro geométrico:** Para eje trídem está ubicado en el centro del eje componente intermedio.
- 44. Equipo completo:** Elementos del vehículo de reposición y revisión periódica, que incluyen combustible, agua, llanta de emergencia, gata, herramientas y todo lo necesario para su operación permanente.
- 45. Equipos adicionales:** Equipos o sistemas que con montaje fijo sobre los vehículos de carga prestan servicios específicos, tales como alzar, compactar, mezclar, perforar, pulverizar, reglar, succionar, transformar y otros.

- 46. Furgón:** Carrocería de estructura diseñada para el transporte de carga, en un solo compartimiento cerrado.
- 47. Longitud total del vehículo:** Es la distancia medida entre la parte extrema anterior y la parte extrema posterior del vehículo. Las partes extremas pueden ser los guarda choques, carga o algún otro aditamento.
- 48. Longitud total del vehículo combinado:** Es la distancia entre la parte extrema anterior del tracto camión o camión remolcador y la parte extrema posterior del semirremolque o remolque, cuando los vehículos están alineados o acoplados.
- 49. Llanta o neumático:** Elemento de rodadura del vehículo compuesto por la rueda y aro.
- 50. Manifiesto de Carga Internacional (MCI):** Documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario.
- 51. Máximo permitido de radio mínimo de giro exterior:** Es el radio máximo permitido de la circunferencia trazada por la parte extrema exterior más sobresaliente del vehículo.
- 52. Mínimo permitido de radio mínimo de giro interior:** Es el radio mínimo permitido de la circunferencia trazada por la parte extrema exterior más sobresaliente del vehículo cuando el radio de giro exterior es mínimo.
- 53. Nodriz:** Parte de la carrocería, remolque o semirremolque diseñado exclusivamente para el transporte de vehículos armados o ensamblados.
- 54. Peso bruto vehicular simple:** Tara del vehículo más la capacidad carga.
- 55. Peso bruto vehicular combinado:** Peso bruto vehicular de la combinación camión más remolque, y/o tracto-camión semirremolque o camión más remolque balanceado.
- 56. Peso máximo por eje:** Es la carga permitida según el tipo de eje.
- 57. Peso bruto vehicular:** Es el peso total del vehículo incluido la carga.
- 58. Peso bruto vehicular permitido por el fabricante:** Es el peso bruto vehicular máximo permitido por el fabricante de acuerdo a las condiciones de diseño.
- 59. Peso bruto vehicular combinado permitido por el fabricante:** Es el peso vehicular combinado máximo permitido por el fabricante de acuerdo a las condiciones de diseño.
- 60. Peso específico vehicular permitido:** Es el peso bruto máximo permitido para el vehículo según la ley y es el menor entre los valores correspondientes al peso

- bruto vehicular permitido por el fabricante, peso según capacidad del eje, peso por eje según tipo de llantas y peso permitido máximo por eje.*
- 61. Peso específico vehicular combinado permitido:** *Es el peso bruto máximo para el vehículo combinado y es el menor entre los valores correspondientes al peso bruto del vehículo según capacidad del eje, pesos por eje según tipo de llantas y peso permitido máximo por eje.*
- 62. Peso de la carrocería:** *Es el peso total de la estructura antes de ser montada en el chasis.*
- 63. Pesos del chasis:** *Peso del vehículo sin carrocería que incluye el peso del vehículo a motor con cabina y todos sus sistemas.*
- 64. Peso específico permitido por eje:** *Peso máximo permitido por eje para un vehículo específico.*
- 65. Peso máximo permitido por eje:** *Peso máximo legal general permitido por eje según su tipo, sea sencillo, tándem o trídem.*
- 66. Plataforma:** *Carrocería de estructura plana descubierta diseñada para el transporte de carga, la cual podrá ser provista de barandas laterales, delanteras y posteriores, fijas o desmontables (estacas).*
- 67. Placa de identificación:** *Numeración, distintivos y colores de las placas entregadas por la Agencia Nacional de Tránsito.*
- 68. Placas de circulación:** *El camión, tracto-camión, los remolques y los semirremolques deberán portar las correspondientes placas de autorización de circulación emitidas por el Organismo Nacional Competente de Transporte Terrestre del país de su matrícula o registro.*
- 69. Potencia nominal:** *Trabajo que el motor realiza en la unidad de tiempo en condiciones estándares.*
- 70. Quinta rueda:** *Acoplamiento que sirve de soporte y giro entre un tracto camión y un semirremolque.*
- 71. Radio mínimo de giro exterior:** *Es el mínimo radio exterior de la circunferencia trazada por el punto externo más sobresaliente del vehículo.*
- 72. Radio mínimo de giro interior:** *Es el radio interior de la circunferencia trazada por el punto interno más sobresaliente del vehículo cuando la circunferencia exterior tiene radio mínimo.*
- 73. Relación potencia/capacidad de arrastre:** *Relación entre la potencia bruta del motor y el peso bruto vehicular simple combinado.*

- 74. Remolque:** Vehículo no motorizado, con eje delantero y posterior cuyo peso bruto descansa sobre sus propios ejes y es remolcado por un camión o tracto camión.
- 75. Remolque balanceado:** Vehículo no motorizado en el cual el(los) eje(s) central(es) que soporta la carga será(n) ubicado(s) aproximadamente en el centro de la carrocería portante y es remolcado por un camión o tracto camión.
- 76. Semirremolque:** Un vehículo de carga, sin motor y sin eje delantero, destinado a ser soportado y remolcado por un tracto camión.
- 77. Suspensión neumática:** Es el tipo de suspensión que utiliza cojines de aire como elemento portante de la carga. Se caracteriza por un mayor control de la suspensión y una mejor distribución de la carga, así como una menor vibración transmitida a la carga y a la vía.
- 78. Tracto camión:** Vehículo a motor o cabezal diseñado para remolcar o soportar la carga que le transmite un semirremolque a través de un acople adecuado para tal fin.
- 79. Transmisión:** Sistema mecánico que transmite la energía entregada por el motor y que servirá para la autopropulsión del vehículo.
- 80. Tanque:** Carrocería de estructura cerrada, diseñada para el transporte de gases, fluidos o sólidos a granel.
- 81. Tara de un vehículo:** Peso neto del vehículo con tripulación, provisto de combustible y equipo auxiliar habitual, en orden de marcha, excluyendo la carga.
- 82. Tonelada:** Unidad de masa en el sistema métrico decimal equivalente a 1 000 kg.
- 83. Tren motriz:** Conjunto mecánico que permite la autopropulsión del vehículo, constituido por los siguientes elementos: motor, caja de velocidades, eje(s) propulsor(es), conjunto diferencial y semiejes posterior.
- 84. Unidad de carga:** El remolque o semirremolque (furgón, plataforma, tolva, tanque fijo, otros) registrado ante los organismos nacionales de transporte y aduana.
- 85. Vehículo:** Aparato en el cual puede ser transportada cualquier persona u objeto, por carretera o camino, puede tener motor o ser impulsado por otro medio.
- 86. Vehículo de carga:** Conjunto motorizado destinado al transporte de bienes, Puede contar con equipos adicionales para prestación de servicios especializados.
- 87. Vehículo automotor (vehículo motorizado):** Vehículo a motor de propulsión que circula por sus propios medios y que sirve generalmente para el transporte de personas o bienes o para la tracción vial de otros vehículos.

- 88. Vehículo articulado:** Conjunto de vehículos acoplados, siendo uno de ellos automotor.
- 89. Vehículo a motor:** Vehículo provisto de auto propulsión.
- 90. Vehículo combinado:** Es la combinación de un camión remolcador con uno o más remolques o un tracto camión con un semirremolque o un tracto camión con un semirremolque y un remolque.
- 91. Vehículo especial:** Vehículo cuyas características son diferentes a las estipuladas en la Ley de Caminos.
- 92. Volado posterior del chasis:** Distancia entre el centro geométrico del eje posterior y la parte posterior más sobresaliente del chasis.
- 93. Volado posterior del vehículo:** Distancia entre el centro geométrico del eje posterior y la parte posterior más sobresaliente del vehículo.
- 94. Voladizo anterior:** Distancia entre el primer eje de rotación y la parte anterior más sobresaliente del vehículo.
- 95. Voladizo posterior:** Distancia entre el último eje de rotación y la parte posterior más sobresaliente del vehículo.
- 96. Volquete:** Vehículo diseñado con un dispositivo mecánico para volcar la carga transportada.

CAPÍTULO V

PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES

(Capítulo sustituido por el Art. 1 del D.E. 1137, R.O. 699, 9-V-2012. La reforma no prevé numeración en los siguientes artículos)

Art. 30- Sujeción a pesas y medidas.- Las unidades de carga, remolques y semirremolques que realizan operaciones de transporte de carga nacional o internacional en la Red Vial del País; deberán cumplir con las dimensiones y pesos máximos permitidos establecidos en la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones que será expedida mediante Acuerdo Ministerial por el Ministerio rector del transporte y a las normas técnicas establecidas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización.

Art. 31- Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones.- La Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones detalla y establece los tipos de vehículos motorizados, remolques y

semirremolques con sus posibles combinaciones, y sus correspondientes pesos y dimensiones máximas permitidas, de acuerdo a los siguientes parámetros:

1. **Tipo:** Es la descripción de la nomenclatura por vehículo.
2. **Distribución máxima de carga por eje:** Describe el peso máximo por eje simple o conjunto de ejes, permitido a los vehículos para su circulación por la red vial del país.
3. **Descripción:** Configuración de los vehículos de carga de acuerdo a la disposición y número de sus ejes.
4. **Peso máximo permitido:** Peso bruto permitido por tipo de vehículo.
5. **Longitudes máximas permitidas:** Dimensiones de largo, ancho y alto permitidos a los vehículos para su circulación por la Red Vial del País. Para excesos en altura máxima permitida para el caso de carga no divisible dependerá de las limitaciones que presente la ruta elegida por el transportista para el traslado de los equipos. El transportista deberá verificar dichas condiciones y solicitar el certificado de operación especial correspondiente, sin perjuicio de resarcir los daños que se ocasionen por su negligencia y/o inobservancia.
6. **Radio de giro permitido:** El máximo radio de giro exterior es de 12,0 metros y el mínimo radio de giro inferior será de 5,30 metros.
7. **Volado posterior:** El volado posterior será medido desde el centro geométrico del último eje, sea sencillo, tándem o tridem hasta el extremo posterior más sobresaliente del vehículo. En ningún caso el volado posterior permitido pasará de 3,50 metros.
8. **Potencia específica:** En vehículos simples, el peso bruto vehicular permitido no sobrepasará el 1/8 de la potencia nominal del motor medida en caballos de fuerza. En vehículos combinados, el peso bruto vehicular permitido no sobrepasará el 1/6,5 de la potencia nominal del motor medida en caballos de fuerza.
9. **Distancia entre los centros geométricos de los ejes que conforman el tándem y el tridem:** La distancia entre los centros geométricos de los ejes que conforman el tándem y el tridem no podrá ser menor de 1,20 metros ni mayor de 1,60 metros.

Art. 32- De los certificados de operación regular.- Los propietarios de los vehículos que trata este Capítulo, obtendrán del Ministerio rector del transporte los correspondientes certificados de operación regular o especial, en los que constarán las especificaciones técnicas, pesos y dimensiones máximos permitidos, además de los

datos que sean requeridos, según el formulario que al efecto expedirá dicha entidad del Estado.

Los certificados de operación regular serán otorgados previa inspección de los vehículos y constatación de datos en las estaciones de control de pesos y dimensiones ubicadas a nivel nacional, los cuales serán legalizados por el Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario o su delegado. Para cada unidad que integra un vehículo combinado, se otorgará los certificados de operación regular según lo establecido en este reglamento.

Art. 33- Costos de los certificados de operación regular.- El Ministerio rector del transporte, a través del respectivo Acuerdo Ministerial, con sujeción a las normas prescritas en la Ley de Caminos y el presente reglamento, establecerá los valores de las especies denominadas certificados de operación regular y especial, según análisis y estudios técnicos efectuados para tal efecto por la mencionada Cartera de Estado.

Art. 34- Concesión del certificado de operación regular.- Los propietarios de vehículos y sus combinaciones, para obtener el certificado de operación regular, presentarán:

- a) En el caso de personas naturales copias de cédula, papeleta de votación actualizada, Registro Único de Contribuyentes de requerirse, permiso de operación otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito y matrícula del vehículo, encontrándose este último condicionado al otorgamiento de este permiso; y,
- b) En el caso de personas jurídicas, copia del Registro Único de Contribuyentes conjuntamente con el nombramiento debidamente registrado del representante legal, copia de la matrícula del vehículo y permiso de operación otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito, encontrándose este último condicionado al otorgamiento de este permiso.

Deberá además cumplirse con los siguientes requisitos, según el caso:

1. Por primera vez, en el caso de vehículos importados, se verificará en el sistema si se ha otorgado una autorización previa a la importación del vehículo, y se deberá presentar una copia de la factura de compra donde consten las características y especificaciones del mismo.

2. *En el caso de cambio de propietario, copia del contrato de compraventa, debidamente legalizado y matrícula.*
3. *Informe de inspección física realizada en las estaciones de control de pesos y dimensiones a nivel nacional.*

Con los documentos referidos, según el caso, los funcionarios del Ministerio Rector del Transporte designados para el efecto procederán a realizar una constatación física del vehículo, sus pesos y dimensiones, en cualquiera de las estaciones de pesaje a nivel nacional. Únicamente si sus pesos, dimensiones y más características se encuentran dentro de los permitidos por este reglamento se otorgará el certificado.

La concesión será negada si en la inspección se llegare a establecer que las características del vehículo han sido modificadas en su estructura y diseño original.

Los vehículos no podrán efectuar modificaciones a sus especificaciones, ni cambios de servicios bajo ninguna circunstancia; si hubiere realizado modificaciones, el certificado será negado y estarán sujetos a las sanciones establecidas en la ley y el presente reglamento.

Para todos los vehículos de carga y sus combinaciones que no transportaran la carga para los que fueron diseñados, el certificado será negado y estarán sujetos a las sanciones establecidas en la Ley y el presente Reglamento.

Luego de la constatación física y archivo fotográfico del vehículo, se entregará el comprobante de revisión, al que deberá adjuntar los documentos previstos en los literales a) y b) del presente artículo, según el caso. Una vez verificado el cumplimiento de los requisitos previstos, el Director de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario, o sus delegados, otorgarán el respectivo Certificado de Operación Regular.

Art. 35- Renovación de los certificados de operación regular.- *Los certificados de operación regular serán renovados cada dos años, previo el cumplimiento de los requisitos señalados el artículo siguiente y en cumplimiento al trámite previsto en el artículo precedente.*

Cuando el vehículo haya sido sometido a reparaciones o modificaciones que puedan implicar variaciones en su capacidad o dimensiones, así como el número de serie de sus partes, antes de que reinicie la circulación por carreteras, su propietario está obligado a renovar anticipadamente el certificado de operación. Si las reparaciones o modificaciones no estuvieren permitidas por las condiciones del fabricante o autorizadas por su representante en el Ecuador, no se concederá la renovación del Certificado.

Art. 36- Requisitos para la renovación.- *Para efectos de la renovación del certificado, el dueño del vehículo presentará el último certificado de operación que le haya conferido el Ministerio rector del transporte, copia de la matrícula vigente y el comprobante de revisión que no haya excedido los 30 días desde la fecha de su otorgamiento. El Ministerio rector del transporte efectuará las verificaciones que estime del caso.*

Cuando se trate de renovación anticipada, además de los documentos indicados en el inciso anterior, el propietario en su solicitud indicará las modificaciones efectuadas, si las hubiere, conjuntamente con la certificación de autorización del fabricante.

Art. 37- Certificado de operación especial.- *Cuando por razones de interés público se requiera de equipos especiales para transportar cargas indivisibles de pesos y dimensiones, o ambos a la vez, que excedan a los máximos permitidos por este reglamento, el Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario o su delegado, a solicitud del interesado otorgará un certificado de operación especial, que servirá exclusivamente para la ruta solicitada.*

Previo a la emisión del informe técnico favorable por parte de la Dirección de Conservación del Transporte de dicha Cartera de Estado, en el caso de exceso de peso y dimensiones por cargas indivisibles, el certificado será otorgado exclusivamente para la ruta solicitada y estará vigente por una sola vez, para lo cual el Ministerio rector del transporte fijará el peso máximo de distribución de carga por eje.

Cuando se trate de proyectos específicos de interés nacional, previo a la emisión del

informe técnico favorable por parte de la Dirección de Conservación del Transporte, se otorgará certificados de operación especial a los vehículos con cargas especiales que deban circular por carreteras de la Red Vial del País.

Art.38- Concesión de certificados de operación especial.- *El interesado o propietario de un vehículo con carga indivisible, cuyos pesos y dimensiones excedan a los permitidos, y siempre que se trate de casos a los que se refiere el artículo precedente, deberá presentar su solicitud ante el Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario o su delegado, para lo cual deberá cumplir con las disposiciones y requisitos determinados por el Ministerio rector del transporte.*

Art. 39- Pesos máximos permitidos por eje o conjunto de ejes para la emisión de certificados de operación especial.- *Los ejes simples o combinaciones de ejes para la circulación de vehículos especiales y/o transporte de carga especial, se señalan a continuación, siempre y cuando el estado de las estructuras de las vías, puentes y obras de arte de la ruta lo permitan.*



Para requerimientos superiores se debe considerar un eje triple rodado cuádruple especial y su capacidad aumentará en 15 toneladas, por cada eje adicional incluido el peso del modular.

Los ejes simples o combinaciones que no se encuentren contempladas en el cuadro de ejes no convencionales, se sujetarán a los pesos señalados en la Tabla Nacional de pesos y dimensiones.

Art. 40- Autorización.- *El Ministerio rector del transporte, a través de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario, a través del certificado especial correspondiente, autorizará:*

- 1. La circulación de vehículos que transporten bienes de carga indivisible que tengan la condición de sobrepeso de más de 60 toneladas o sobre dimensión de más de 3,50 m de ancho, 4,50 m de alto y 23 m de largo. Estas operaciones deben realizarse sobre plataformas debidamente acondicionadas, vehículos no motorizados especiales o equipos especialmente diseñados para el fin, que cuenten con el número de ejes y neumáticos necesarios y correctamente distribuidos para transmitir pesos admisibles al pavimento, con su carga debidamente identificada, adoptando las medidas necesarias para el efecto y aplicando el costo correspondiente que se establecerá mediante los determinados acuerdos.*
- 2. La circulación de vehículos automotores especiales que se trasladen por sus propios medios y que superen los pesos y dimensiones máximos establecidos, adoptando las medidas de seguridad pertinentes.*
- 3. La circulación de vehículos automotores provistos de suspensión de aire y/o neumáticos extra anchos, determinando mayores cargas por eje, siempre y cuando se encuentren dentro del límite del peso bruto vehicular máximo establecido.*
- 4. Las rutas sobre las vías de la Red Vial del País por las que podrá circular los vehículos que transportan cargas especiales.*
- 5. Cuando el peso bruto vehicular sea de hasta 60 toneladas y las dimensiones sean de hasta 3,50m de ancho, 4,50 m de alto y 23 m de largo, la autorización para la*

emisión de un certificado especial será otorgada por las Direcciones Provinciales del Ministerio Rector del Transporte en todo el país.

- 6. Para transportación de cargas indivisibles de sectores estratégicos empleados para el desarrollo de proyectos de interés nacional, cuyos pesos y dimensiones excedan los máximos permitidos en el presente reglamento, hasta 60 toneladas de peso, 3,50 m de ancho, 4,50 m de alto y 23 m de largo, se podrá obtener los certificados de operación especial vía electrónica, desde la página web del Ministerio Rector del Transporte, y el pago podrá realizarse hasta en 5 días después de ingresada la solicitud en la página web, en las Direcciones Provinciales en todo el país.*

Art.41- Costos de los certificados de operación especial.- *El Ministerio rector del transporte, a través del respectivo Acuerdo Ministerial, con sujeción a las normas prescritas en la Ley de Caminos y el presente reglamento, establecerá los valores de las especies denominadas certificados de operación especial, según análisis y estudios técnicos efectuados para tal efecto por la mencionada Cartera de Estado.*

Art42.- Obligaciones del transportista.- *Una vez otorgado el certificado de operación especial, ya sean estos por pesos o dimensiones, los transportistas deberán cumplir con las siguientes obligaciones:*

- 1. El horario de circulación de los vehículos especiales y/o el transporte de la carga especial se hará únicamente durante el día, de 06h00 a 18h00.*
- 2. Deberá utilizar vehículos guías para seguridad, los mismos que irán delante del vehículo de carga.*
- 3. Se debe utilizar dos letreros de seguridad de 1.5 X 1.5 metros en su frente y posterior del vehículo. (Peligro; Carga Larga, Carga Alta, Carga Ancha, y/o Pesada; según el permiso que solicite.)*
- 4. Responder a las leyes pertinentes, a cubrir los gastos que ocasionan por la destrucción de la vía, estructuras, puentes, u obras de arte; como por cualquier tipo de demanda presentada por daños a particulares, o por la paralización de la Red Vial del País, servicios de transportes y por accidentes.*
- 5. Los transportistas deberán portar todos los permisos otorgados por el Ministerio rector del transporte, presentarlos de manera obligada en las estaciones de control de pesos y dimensiones y acatar sus disposiciones.*

Art. 43- Distribución de la carga previa emisión del certificado de operación especial.- La carga debe ser repartida uniformemente, según el número de ejes a lo largo y ancho de la superficie útil de carga, en la plataforma o cama baja o equipos modulares hidráulicos de tal forma que ningún eje sea sobrecargado y no exceda el peso máximo por eje, conforme lo establecido en el presente reglamento.

Art. 44- Cumplimiento.- El interesado o propietario cumplirán estrictamente con todas las recomendaciones expuestas en el certificado de operación especial, con el detalle de la ruta solicitada y la distribución de carga aprobada, acatando las recomendaciones técnicas y otras dadas por el Ministerio Rector del Transporte. Si el interesado o propietario no cumpliera con estas recomendaciones y las obligaciones señaladas en el presente Capítulo, el Certificado de Operación Especial automáticamente será anulado y se sujetará a las sanciones previstas para el efecto.

Art. 45- Ejercicio de control.- El Ministerio Rector del Transporte, es el ente regulador del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, razón por la cual tendrá la competencia para la localización, operación, y mantenimiento de la red de estaciones de control a nivel nacional; para el efecto instalará básculas fijas y móviles, ubicará personal operativo encargado de control y realizará operativos de control aleatorios, en los lugares más convenientes, además, determinará los procedimientos y normativa de control a través de un Manual Específico, y emitirá las especificaciones técnicas y parámetros mínimo de diseño para la localización de las estaciones de control.

Art. 46- Estaciones de control de pesos y dimensiones.- Se considerará como parte del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, a las estaciones de control ubicadas en pasos de frontera, puertos públicos, privados y otros puntos de control que el Ministerio rector del transporte considere necesario, en colaboración con los organismos y autoridades de tránsito y transporte terrestre y con el apoyo de las compañías concesionarias viales.

Las estaciones de control de pesos y dimensiones Fijas y Móviles, se utilizan para el monitoreo y control del parque automotor pesado que circula por las carreteras estatales,

y constan de una infraestructura y equipos electrónicos fijos, móviles y fijos desmontables. El diseño de las estaciones estará regulado por el Ministerio Rector del Transporte y el control mediante lo establecido en el Manual de Procedimientos elaborado la misma entidad y demás Leyes y Reglamentos normados para control de transporte nacional e internacional.

Art. 47- Placas de identificación.- Los vehículos destinados al transporte de carga, llevarán en la parte anterior de sus laterales estampada la misma numeración, distintivos y colores de las placas entregadas por las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, utilizando un espacio de cincuenta por treinta (50 x 30) centímetros de superficie, de acuerdo a los parámetros establecidos por la Agencia Nacional de Tránsito.

Art.48- De los distintivos de control.- Los vehículos que transporten carga deberán exhibir de forma clara y visible las placas de identificación a los costados del vehículo, que contenga la tara y las dimensiones máximas permitidas del vehículo.

Art. 49- Del control previo a la circulación en las vías.- Previo a la circulación por la red vial nacional, los vehículos de que trata este reglamento, deberán registrarse por primera vez en el Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, ingresando a las estaciones de control ubicados a nivel nacional, donde el personal encargado del registro y control, tomarán los pesos y dimensiones de los vehículos, previo a la obtención de los certificados de operación regular. No podrán circular por la Red Vial del País los vehículos cuyos pesos y dimensiones excedan los máximos permitidos. Para vehículos con pesos y dimensiones superiores, se requerirá autorización especial del Ministerio Rector del Transporte, acorde a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Art. 50- Del control previo a las importaciones.- Previamente a conceder los permisos de importación de los vehículos de carga pesada, se requerirá la autorización respectiva conforme a las regulaciones del Ministerio Rector del Transporte. No se autorizará la importación de vehículos que excedan de los pesos y dimensiones máximos permitidos, a

menos que sean destinados para trabajos de circulación fuera de la red vial estatal, y requeridos para el desarrollo de proyectos estratégicos de interés nacional. Una vez realizado el análisis y verificación del proyecto específico se autorizará la importación, prohibiéndose la circulación de este tipo de vehículos en las vías de la red vial estatal.

El Ministerio rector del transporte hará un registro permanente y mantendrá un inventario nacional de los vehículos que trabajarán en proyectos estratégicos de interés nacional, en la base de datos del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, para el respectivo control; misma que contendrá los datos de las empresas que prestan sus servicios para el desarrollo de los proyectos de interés nacional. Si el vehículo circulara por la red vial estatal sin los permisos respectivos, con carga o sin ella y si sus pesos y dimensiones excedieren a los máximos permitidos, se someterán a las sanciones respectivas.

El interesado en importar vehículos de peso bruto vehicular desde 3.5 toneladas, a más de los permisos de importación en los que constarán los datos del vehículo o vehículos, deberá presentar los certificados debidamente autenticados por el fabricante conjuntamente con la copia de la nota de pedido, en los que consten las especificaciones técnicas, a fin de que sea posible la constatación de los pesos, dimensiones y más características permitidas según este reglamento. Si el vehículo a importarse cumple las normas, la autorización será concedida.

En caso de que los vehículos sean de fabricación nacional, los fabricantes deberán cumplir con los requerimientos indicados en el presente Capítulo.

Art. 51- Obligación de someterse al control.- *Los vehículos mencionados en el presente reglamento que se encuentren circulando por las carreteras de la Red Vial del País deberán ingresar obligatoriamente por las estaciones de pesaje, y además presentar a los funcionarios del Ministerio Rector del Transporte o encargados del control, los certificados de operación regular y especial originales o copias legalmente certificadas y notariadas, credenciales y guías de remisión, caso contrario se sujetarán a las sanciones previstas en el presente Reglamento.*

Para Transporte Internacional, el transportista deberá presentar en los puntos de control

la Carta Porte, Manifiesto De Carga Internacional y Certificado de habilitación otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

Art. 52- Obligación de reducir la carga.- Todo vehículo detectado en la red vial estatal, con pesos y dimensiones, o ambos a la vez, mayores a los autorizados en el respectivo certificado de operación, será retenido momentáneamente dentro de las instalaciones de las estaciones de control, y su conductor estará obligado a reducir la carga, bajo su cuenta y riesgo, y a transportarla en otra unidad, sin perjuicio de la aplicación de sanciones a que hubiere lugar.

Cuando la carga sea generada en puertos, zonas aduaneras, fábricas u otros, será corresponsable del pago de las sanciones a que hubiere lugar, la empresa que ordenó el transporte de carga mayor al establecido en el presente reglamento.

Art. 53- Casos de fuerza mayor.- Las concentraciones de carga máxima por eje, establecidas en este reglamento, podrán reducirse aún más cuando el estado de una vía o puente, por causas de fuerza mayor o caso fortuito así se requiera. En estas circunstancias no se aplicará al conductor sanción alguna y el Ministerio rector del transporte hará conocer oportunamente por medios de difusión masiva, la situación en que se encuentra la vía.

CAPÍTULO VI

DE LOS CAMINOS PRIVADOS

(Sustituido por el Art. 3 del Acdo. 93, R.O. 324, 9-XII-1969)

Nota:

El D.E. 2044 (R.O. 515, 30-VIII-1994) al sustituir íntegramente los Capítulos IV y V del presente Reglamento, omitió reenumerar los artículos 42 al 46 que constan en los

Capítulo VI y VII, por lo que, para efectos de mejor organización, hemos procedido a agregarles un literal a fin de diferenciarlos de los anteriores.

Art. 42A.- *Prohíbese el cobro de peaje en caminos particulares sin la autorización del Ministerio de Obras Públicas, que será dada mediante providencia. El Ministerio previa solicitud escrita del propietario del camino, puente u otra obra considerada como parte de un camino, dictamen favorable del Director General de Obras Públicas y conformidad escrita por lo menos de veinte personas del lugar, podrá autorizar el cobro, con sujeción a una tarifa de peaje, particulares que fijará la Dirección de Obras Públicas en cada caso, tomando en consideración la longitud y calidad del camino, puente y sus obras adicionales y el servicio que preste el mismo. Para la concesión o facultad del cobro de peajes deberá suscribirse un contrato entre el Ministerio del Ramo y el beneficiario del peaje.*

El Ministerio podrá cancelar su autorización, dando por terminado el contrato de concesión por las siguientes causales:

- a) Por considerar que el propietario del camino, puente u otra construcción que formen parte del camino ha sido ya amortizado o pagado completamente;*
- b) Por la elevación de las tasas permitidas o cobro arbitrario de las mismas por parte del concesionario o sus dependientes;*
- c) Por negación por parte del concesionario o de sus dependientes a prestar el camino privado para fines urgentes de servicio público;*
- d) Por declaración de utilidad pública del camino particular; y,*
- e) Por falta de mantenimiento adecuado del camino particular por parte del concesionario o sus dependientes.*

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

CAPÍTULO VII

DISPOSICIONES GENERALES

(Sustituido por el Art. 4 del Acdo. 93, R.O. 324, 9-XII-1969)

Nota:

El D.E. 2044 (R.O. 515, 30-VIII-1994) al sustituir íntegramente los Capítulos IV y V del presente Reglamento, omitió reenumerar los artículos 42 al 46 que constan en los Capítulos VI y VII, por lo que, para efectos de mejor organización, hemos procedido a agregarles un literal a fin de diferenciarlos de los anteriores.

Art. 43A.- *El Ministerio de Obras Públicas podrá restringir la carga aprobada en este Reglamento para los ejes de los vehículos que se movilicen en todas las carreteras del País, cuando dichas carreteras a causa de deterioro, lluvias y otras circunstancias estuvieren gravemente dañadas o destruidas.*

Nota:

Según la actual estructura ministerial establecida en el Art. 16 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sustituye al Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Art. 44A.- *Toda persona que conduzca cualquier vehículo, objeto o aparato en cualquier carretera pública será responsable de todos los daños que pudiere sufrir dicha carretera o estructura pertinente como resultado de cualquier operación o manejo, movimiento o del uso de objetos o implementos inconvenientes.*

Art. 45A.- *Ninguna persona natural o jurídica, firma o razón social, podrá importar a partir de la fecha de expedición del presente Reglamento, vehículos o máquinas de autopropulsión que deban movilizarse por los caminos públicos del País, de dimensiones, pesos, capacidad de carga o medidas que excedieren de los establecidos en el presente Reglamento.*

Los que importaren vehículos o maquinarias de dimensiones, pesos, capacidad de carga o medidas mayores a las fijadas en este Reglamento, serán sancionados con una multa de hasta cinco mil sucres por cada importación, sin perjuicio de la prohibición absoluta

para que tales vehículos o máquinas se movilicen por los caminos públicos del País y la Dirección General y las Direcciones Provinciales de Tránsito, no podrán otorgar placas ni licencias para la circulación de dichos vehículos.

Art. 46A.- *Prohíbese terminantemente la construcción y el uso de carrocerías de madera para buses destinados al transporte de pasajeros, y de construirse, los propietarios o conductores que sean encontrados utilizando vehículos con este tipo de carrocerías serán sancionados con la multa prevista en el artículo anterior, sin perjuicio de que la Dirección General o las Direcciones Provinciales de Tránsito retiren las placas y licencias de movilización de tales vehículos y prohíban totalmente su circulación.*

CAPÍTULO VIII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

(Agregado por el Art. 5 del Acdo. 93, R.O. 324, 9-XII-1969)

Primera.- *(Derogada por el Art. 4 del D.E. 1137, R.O. 699, 9-V-2012)*

Segunda.- *(Derogada por el Art. 4 del D.E. 1137, R.O. 699, 9-V-2012)*

DISPOSICIONES FINALES

(Sustituidas por el Art. 5 del D.E. 1137, R.O. 699, 9-V-2012)

Primera.- *Se realizará la modernización, o repotenciación de las estaciones de control de pesos y dimensiones a nivel nacional y se implementarán nuevas estaciones de control, en función de las obras de infraestructura vial, más los puntos de control de carga.*

Segunda.- *El presente Decreto Ejecutivo entrará en vigencia a partir de la fecha de su expedición, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.*

Tercera.- De la ejecución del presente Decreto Ejecutivo, encárguese al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.¹⁶

¹⁶Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Decreto 1137 del Registro Oficial 699 del 9 de mayo de 2012

ANEXO 3 APENDICE 3 DEL REGLAMENTO TÉCNICO ANDINO SOBRE LÍMITES DE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y MERCANCIAS POR CARRETERA - DECISIÓN 491

El apéndice del Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera – Decisión 491 establece:

“(..)

- 1. OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN:** *Este apéndice tiene por objeto establecer los requisitos que deberán cumplir los vehículos de carga para el transporte internacional de mercancías por carretera, con peso bruto vehicular igual o mayor a 10.000 kg.*
- 2. DEFINICIONES-** *Camión Vehículo autopropulsado de carga, puede ser también utilizado para remolcar. Su diseño puede incluir una carrocería o estructura portante.- Capacidad de carga útil máxima permitida para el cual fue diseñado el vehículo.- Eje motriz Eje utilizado para transmitir la fuerza de tracción.- Eje no motriz Eje que no transmite fuerza de tracción.- Eje(s) direccional (es)Eje(s) a través del (de los) cual(es) se aplican controles de dirección al vehículo.- Eje(s) delantero(s)Eje(s) situado(s) en la parte anterior del chasis.- Eje(s) central(es)Eje(s) situado(s) en la parte central del chasis.- Eje(s) posterior(es)Eje(s) situado(s) en la parte posterior del chasis.- Eje simple Elemento constituido por un solo eje no articulado a otro, puede ser: motriz o no, direccional o no, anterior, central o posterior.- Eje compuesto (Tándem)Elemento constituido por dos (2) ejes articulados al vehículo por dispositivo(s) común(es), separados 1,20 m y 1,60 m entre líneas de rotación extremas (centro de ejes extremos), pudiendo ser motriz, portante o combinado.- Eje compuesto (Trídem)Elemento constituido por tres (3) ejes articulados al vehículo por dispositivo(s) común(es), separados 2,0 m y 3,2 m entre líneas de rotación extremas (centro de ejes extremos), pudiendo ser motriz, portante o combinado.- Eje retráctil Eje que puede transmitir parte de la carga del vehículo a la superficie de la vía o aislarse de ésta mediante dispositivos mecánicos, hidráulicos o neumáticos.- Nodriza Parte de la carrocería, remolque o Semi-remolque diseñado exclusivamente para el transporte de vehículos ensamblados.- Peso bruto*

*vehicular máximo Tara del vehículo más el peso de la carga máxima permitida.-
Peso bruto vehicular Tara del vehículo más el peso de la carga que transporta.-
Remolque Vehículo no autopropulsado con eje(s) delantero(s) y posterior(es) cuyo
peso total, incluyendo la carga, descansa sobre sus propios ejes, y es remolcado
por un camión o tracto-camión.- Remolque balanceado Vehículo no
autopropulsado en el cual el (los) eje(s) que soporta(n) la carga está(n) ubicado(s)
aproximadamente en el centro de la carrocería portante, y es remolcado por un
camión o tracto-camión.- Semirremolque (furgón, plataforma, tolva, tanque
fijo)Vehículo no autopropulsado con eje(s) posterior(es), cuyo peso y carga se
apoyan (transmiten parcialmente) en el tracto-camión que lo remolca.- Tara del
vehículo Peso neto del vehículo con tripulación, provisto de combustible y equipo
auxiliar habitual, en orden de marcha, excluyendo la carga.- Tracto-camión (chuto-
cabezal)Vehículo autopropulsado, diseñado para remolcar y soportar la carga que
le transmite un Semi-remolque a través de un acople adecuado para tal fin.-
Unidad de Carga El remolque o semi-remolque (furgón, plataforma, tolva, tanque
fijo) registrado ante los organismos nacionales de transporte y aduana.- Vehículo
de Carga Vehículo autopropulsado destinado al transporte de mercancías por
carretera. Puede contar con equipos adicionales para la prestación de servicios
especializados.*

3. DESIGNACIÓN

3.1. *Las configuraciones de los vehículos de carga en aplicación del presente Apéndice, se determinarán de acuerdo a la disposición de sus ejes según se indica a continuación:*

3.1.1. *Con el primer dígito se designa el número de ejes del camión o del tracto-camión.*

3.1.2. *La letra "S" indica Semi-remolque y el dígito inmediato señala el número de sus ejes.*

3.1.3. *La letra "B" indica remolque balanceado y el dígito inmediato señala el número de sus ejes.*

3.1.4. *La letra "R" indica remolque y el dígito inmediato señala el número de sus ejes,*

3.1.5. *A continuación se señalan algunas formas de configuración de los vehículos de carga de acuerdo a la disposición y número de sus ejes. 2 Camión de dos ejes 3 Camión de tres ejes 4 Camión de cuatro ejes (2 direccionales y un tándem)*

3.1.6. Camión de cuatro ejes (1 direccional y 1 trídem) 2S1 Tracto-camión con dos ejes y Semi-remolque con un eje 2S2 Tracto-camión con dos ejes y Semi-remolque con dos ejes 2S3 Tracto-camión con dos ejes y Semi-remolque con tres ejes 3S1 Tracto-camión con tres ejes y Semi-remolque con un eje 3S2 Tracto-camión con tres ejes y Semi-remolque con dos ejes 3S3 Tracto-camión con tres ejes y Semi-remolque con tres ejes 2R2 Camión con dos ejes y remolque con tres ejes 2R3 Camión con dos ejes y remolque con tres ejes 3R2 Camión con tres ejes y remolque con dos ejes 3R3 Camión con tres ejes y remolque con tres ejes 3R4 Camión con tres ejes y remolque con cuatro ejes 4R2 Camión con cuatro ejes y remolque con dos ejes 4R3 Camión con cuatro ejes y remolque con tres ejes 4R4 Camión con cuatro ejes y remolque con cuatro ejes 2B1 Camión con dos ejes y remolque balanceado con un eje 2B2 Camión con dos ejes y remolque balanceado con dos ejes 2B3 Camión con dos ejes y remolque balanceado con tres ejes 3B1 Camión con tres ejes y remolque balanceado con un eje 3B2 Camión con tres ejes y remolque balanceado con dos ejes 3B3 Camión con tres ejes y remolque balanceado con tres ejes 4B1 Camión con cuatro ejes y remolque balanceado con un eje 4B2 Camión con cuatro ejes y remolque balanceado con dos ejes 4B3 Camión con cuatro ejes y remolque balanceado con tres ejes.

4. REQUISITOS

**4.1 Dimensiones máximas del vehículo de carga Ancho 2,60 m. Altura 4,10 m.
Longitud:**

- Camión con 2 ejes 12,00 m.
- Camión con 3 y 4 ejes 12,20 m.
- Combinaciones de tracto-camión y Semi-remolque y de camión remolque, independiente del número de ejes y su distribución 18,50 m.- Combinaciones de tracción-camión y Semi-remolque en el caso de Nodrizas de Colombia, Perú y Venezuela; y, con permiso especial para Bolivia y Ecuador 21,00 m.

Remolque (Carrocería) 10,00 m.

Remolque balanceado (carrocería) 10,00 m.

Semi-remolque (carrocería) 13,00 m.

4.2 *Modificaciones Ningún elemento o sistema del vehículo podrá ser modificado o alterado salvo que dicha modificación o alteración cumpla con las especificaciones técnicas estipuladas por el fabricante y aprobadas por el Organismo Nacional Competente de Transporte Terrestre del país de su matrícula o registro.*

4.3 *Placa de identificación y especificaciones técnicas El vehículo deberá disponer de una placa metálica de identificación y especificaciones técnicas ubicada en un lugar de fácil visibilidad. Tendrá, por lo menos, la siguiente información:*

4.3.1 *Camiones y tracto-camiones- Marca del vehículo- Número del serial o Número de Identificación Vehicular- Tara*

4.3.2 *Remolque y Semi-remolque- Identificación del fabricante- Número del serial- Tara*

4.4 *Placas de circulación El camión, tracto-camión, los remolques y los Semi-remolques. Deberán portar las correspondientes placas de autorización de circulación emitidas por el Organismo Nacional Competente de Transporte Terrestre del país de su matrícula o registro.*¹⁷

¹⁷Comisión de la Comunidad Andina; Reglamento Técnico Andino sobre límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, Decisión 491

ANEXO 4 APENDICE 3 DEL REGLAMENTO TÉCNICO ANDINO SOBRE LÍMITES DE PESOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS POR CARRETERA - DECISIÓN 491

El apéndice 3 del Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera – Decisión 491 establece:

*“(...) 1. **OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN:** El presente Apéndice establece los límites máximos de peso para ejes simples y/o compuestos, así como los pesos máximos permisibles para diferentes tipos de vehículos de carga destinados al transporte internacional de mercancías por carretera.*

*2. **DEFINICIONES** Son aplicables las definiciones contempladas en el Apéndice 2 sobre ¿Dimensiones para los Vehículos de Carga destinados al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera?*

3. REQUISITOS

3.1 Peso máximo transmitido a la calzada de la vía

3.1.1 En el caso de ejes simples no se deberán exceder los siguientes límites:

a) Con dos (2) neumáticos: 6000 kg.

b) Con cuatro (4) neumáticos: 11000 kg.

3.1.2 Cuando se utilicen dos ejes consecutivos en tándem, con cuatro (4) o más neumáticos cada uno, articulados al vehículo mediante un dispositivo, no se debe exceder el peso máximo de 20000 kg. A la calzada, con excepción de Bolivia y Perú que sólo permiten hasta 18000 kg.

3.1.3 En el caso de tres ejes consecutivos, con cuatro (4) o más neumáticos cada uno, articulados al vehículo mediante un dispositivo común, no se deberá exceder el peso máximo de 24000 kg.

3.2 Peso bruto vehicular máximo permisible el peso bruto vehicular máximo permisible es de 48000 kg., cualquiera fuere la configuración, con excepción para Bolivia de 45000 kg.

A continuación se presenta los Pesos Brutos Vehiculares Máximos para cada una de las configuraciones establecidas en el punto 3.1, del Apéndice 2 del presente Reglamento.

3.3 Distribución de la carga

3.3.1 Se deberá distribuir uniformemente a todo lo largo y ancho de la superficie útil de carga del vehículo, en caso de no ser posible deberá colocarse en forma tal que ningún eje sea sobrecargado y su centro de gravedad quede ubicado entre ejes y deberá consignarse un permiso especial emitido por el Organismo Nacional Competente de Transporte Terrestre, por tratarse de una mercancía indivisible.

3.3.2 En el caso de Semi-remolque se entiende como carga en el eje delantero el peso de la unidad motriz más la carga que le transmite el Semi-remolque.

3.4 Tolerancias sólo en caso de existir dificultad para una adecuada distribución de la carga, se aceptará una tolerancia de 500 kg. para el eje delantero y 1000 kg. para ejes posteriores de más de ocho (8) llantas. No se aceptará tolerancia para el peso bruto vehicular máximo por configuración a que se refiere la tabla precedente para el caso de ejes traseros 11000 kg. no se aceptará tolerancia.”¹⁸

¹⁸Comisión de la Comunidad Andina; Reglamento Técnico Andino sobre límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, Decisión 491

ANEXO 5 ACUERDO NO. 066

El Acuerdo No. 066 del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, establece:

“(...)Que, dentro de las instituciones que conforman la Administración Pública ecuatoriana existe la decisión, acorde a las normas constantes en la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, reformada, de obtener recursos de autogestión por los servicios que se presten a terceros;

Que, entre las competencias del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones según las disposiciones de la Ley Especial de Caminos y su reglamento de aplicación, le corresponde el control del pesaje vehicular a nivel de las diferentes vías que conforman la red estatal, con observancia inclusive de las normas expedidas por los órganos competentes del Pacto Subregional Andino;

Que, de acuerdo con lo previsto en el artículo séptimo del Decreto Supremo N° 1016, publicado en el Registro Oficial Suplemento N° 958, 23 de septiembre de 1995, corresponde al Ministerio de Economía y Finanzas de reglamentación de las leyes tributaria, y a fin de facilitar su aplicación cuando la ley conceda facultad reglamentaria a las entidades acreedoras de tributos, tal facultad se ejercerá previo dictamen favorable del Ministerio de Economía y Finanzas. Igual procedimiento se adoptara para las reformas al mismo;

Que, la Ley Orgánica de Administración Financiera y Control, comprende la programación, organización, dirección, ejecución, coordinación y control entre otros, los procesos de determinación, recaudación, depósito y recuperación de los recursos financieros públicos, aplicándose a través del sistema de determinación y recaudación de los recursos financieros;

Que, el Ministerio de Economía y Finanzas como responsable de la función financiera del Gobierno, es el órgano central rector de los sistemas de presupuesto, de determinación y recaudación de recursos financieros, de Tesorería y Contabilidad Gubernamental;

Que, la determinación y recaudación de los recursos no tributarios se rigen por lo dispuesto en la Ley Orgánica de Administración Financiera y Control debiendo las unidades administrativas encargada de las funciones de preparar para la aprobación del

Ministerio de Finanzas las disposiciones, procedimientos y manuales de operación que sean necesarios a los que incorporan los métodos y medidas de control interno;

Que, la Ley para la Promoción de la Inversión y Participación Ciudadana, faculta a las instituciones del Estado establecer el pago de tasas por servicios de control, inspección, autorizaciones, permisos, licencias u otros de similar naturaleza a fin de recuperar los costos que incurrieran para este proyecto;

Que, el Ministerio de Economía y Finanzas ha emitido informe favorable mediante oficio N° STN-2003-1327 DE 19 DE MARZO DE 2003: ratificado con oficio N° 00931-SGJ de 18 de junio de 2003; y,

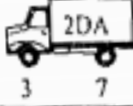
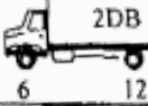
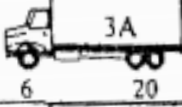
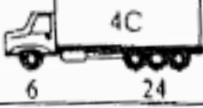
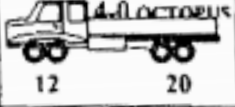

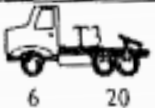
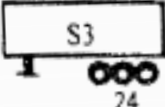
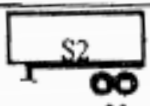
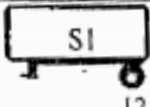
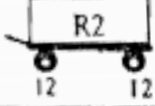
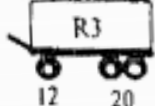
En uso de las atribuciones que le confiere la ley.

Acuerda:

Expedir las siguientes Normas para el arancel de autogestión institucional como tasa por los servicios prestados por el Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones.

Art. 1.- Las tasas que se generan en el MOP, servirán para recuperar los costos de los servicios otorgados por la entidad, conforme a los cuadros especificativos que a continuación se determinan.

001 Expedición de Certificados de Operación regular.

TIPO	GRAFICO	DESCRIPCION	LONGITUDES MAXIMAS PERMITIDAS (m)			P. B. V. (Por Bruto Vehicular) Por Tipo (Ton.)	Costo Certificado (P.B.V. Por Ton.) US \$ 2,00 x Ton.
			Large	Ancho	Alto		
2DA		CAMION DE 2 EJES MEDIANOS	7.5	2.6	3.5	10.0	20.0
2DB		CAMION DE 2 EJES GRANDES	12.0	2.6	4.1	18.0	36.0
3-A		CAMION DE 3 EJES (TANDEM POSTERIOR)	12.2	2.6	4.1	26.0	52.0
4-C		CAMION DE 4 EJES (TRIDEM POSTERIOR)	12.2	2.6	4.1	30.0	60.0
4-0 OCTOPUS		CAMION CON TANDEM DIRECCIONAL Y TANDEM POSTERIOR	12.0	2.6	4.1	32.0	64.0
T2		TRACTO CAMION DE DOS EJES	8.5	2.6	4.1	18.0	36.0
T3		TRACTO CAMION DE TRES EJES	8.5	2.6	4.1	26.0	52.0
S3		SEMIRREMOLQUE DE TRES EJES	13.0	2.6	4.1	24.0	48.0
S2		SEMIRREMOLQUE DE DOS EJES	12.5	2.6	4.1	20.0	40.0
S1		SEMIRREMOLQUE DE UN EJE	9.0	2.6	4.1	12.0	24.0
R2		REMOLQUE DE 2 EJES	10.0	2.6	4.1	24.0	48.0
R3		REMOLQUE DE 3 EJES	10.0	2.6	4.1	32.0	64.0

002 Expedición de Certificados de Operación Especial:

US \$ 100,00 por viaje

Para cargas indivisibles y maquinarias, cuyos "Pesos y Dimensiones" se excedan a los permitidos en el Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos.

1003 Licencias (Autorización previa) para importación de vehículos de entre 5.000 y 48.000 kilogramos de Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) por unidad.

TIPO	GRAFICO	DESCRIPCION	LONGITUDES MAXIMAS PERMITIDAS (m)			P. B. V. (Peso Bruto Vehicular) Por Tipo (Ton.)	Costo Autorización US \$ 1,50 x Ton.
			Largo	Ancho	Alto		
2DA		CAMION DE 2 EJES MEDIANOS	7.5	2.6	3.5	10.0	15.0
2DB		CAMION DE 2 EJES GRANDES	12.0	2.6	4.1	18.0	27.0
3-A		CAMION DE 3 EJES (TANDEM POSTERIOR)	12.2	2.6	4.1	26.0	39.0
4-C		CAMION DE 4 EJES (TRIDEM POSTERIOR)	12.2	2.6	4.1	30.0	45.0
4-0		CAMION CON TANDEM DIRECCIONAL Y TANDEM POSTERIOR	12.0	2.6	4.1	32.0	48.0
T2		TRACTO CAMION DE DOS EJES	8.5	2.6	4.1	18.0	27.0
T3		TRACTO CAMION DE TRES EJES	8.5	2.6	4.1	26.0	39.0
S3		SEMIRREMOLQUE DE TRES EJES	13.0	2.6	4.1	24.0	36.0
S2		SEMIRREMOLQUE DE DOS EJES	12.5	2.6	4.1	20.0	30.0
S1		SEMIRREMOLQUE DE UN EJE	9.0	2.6	4.1	12.0	18.0
R2		REMOLQUE DE 2 EJES	10.0	2.6	4.1	24.0	36.0
R3		REMOLQUE DE 3 EJES	10.0	2.6	4.1	32.0	48.0

Art. 2.- El ámbito y alcance de las presentes normas, se enmarca dentro de la competencia atribuida al Ministerio de Obras Públicas, conforme a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en el país en esta materia.

Art. 3.- Las tasas por servicios prestados se ejecutaran a través de especies valoradas, denominadas “Certificado de Operación Regular”: “Certificado de Operación Especial” y “Licencia (Certificado de Autorización Previa) para la importación de Vehículos de entre 5.000 y 48.000 kg de Peso Bruto Vehicular”, así como los “Timbres de protección vial” que se adherirán en el original del documento al que el servicio de refiera.

Art. 4.- Los interesados deberán cancelar los valores de las tasas por servicios en el Tesorería de la Dirección Financiera, en la ADMINISTRACION central. En las provincias, la recaudación de valores estará a cargo de las Subsecretarías y direcciones provinciales de Obras Públicas, a través del respectivo Tesorero, quienes depositaran inmediatamente en cualquier agencia del Banco de Guayaquil de ingresos N° 616768-3 asignada al MOP. En las provincias que no existieren sucursales del Banco de Guayaquil, se depositará en la cuenta de ingresos asignada al MOP.

Art. 5.- Las recaudaciones de los valores producto de las tasas por servicios prestados que realizará la Dirección Financiera podrá efectuarse en forma directa, o a través del sistema financiero privado en el que mantenga la cuenta que recepte recursos de autogestión. Dicha unidad deberá reportar en forma mensual a la Subdirección de la Tesorería de la Nación, para el registro, seguimiento y demás requerimientos estadísticos.

Art. 6.- Si los valores se reanudan directamente, deberán depositarse diariamente, de acuerdo con las normas de control interno establecidas por la Contraloría General del Estado, y en lo relativo a la contabilidad conforme a lo establecido por la Subsecretaría de Contabilidad Gubernamental del Ministerio de Economía y Finanzas.

Art. 7.- Los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas encargados de la reanudación, podrán cobrar únicamente los valores establecidos en el Arancel de Autogestión Institucional y los que leyes especiales o textos reglamentarios de aplicación así lo dispongan.

Art. 8.- La Subsecretaría de Tesorería de la Nación, recuperará los costos de elaboración que la impresión de las especies valoradas, certificados y/o timbres, demanden al Presupuesto General del Estado, incluido el 10% de inflación. En un periodo

de 12 meses, a partir de la primera entrega-recepción entre el Departamento de Especies Fiscales y la Unidad Financiera del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 9.- Los funcionarios del Ministerio de Economía y Finanzas, realizarán periódicamente arqueos imprevistos de las especies valoradas entregadas por la Subsecretaría de Tesorería de la Nación, a fin de preservar la correcta utilización para estos propósitos los custodios del MOP, deberán mantener registros diarios de ingresos y utilización de especies valoradas por clase y sus respectivas numeraciones a cargo de la Unidad de Contabilidad que llevará el registro de especies valoradas y dar las facilidades a los funcionarios de Economía y Finanzas delegados para tal función.

Art. 10.- Los valores producto de la recaudación deberán ser utilizados exclusivamente en la adquisición e implantación de nuevas estaciones de pesaje fijas y móviles con su respectiva infraestructura, así como en el mantenimiento, equipamiento, administración y operación de las estaciones que actualmente existen y, complementariamente en el mantenimiento de las vías en las que se efectúa el control de pesaje; toda vez que las disposiciones, instructivos, acuerdos, decretos y leyes y demás normas de control del gasto público, prohíben el incremento del gasto corriente, debiendo reducir dichos gastos.

El responsable de la Unidad Financiera, justificará ante la Subsecretaría de Presupuestos y Tesorería, la correcta y exclusiva utilización de los recursos recaudados, únicamente para los conceptos citados. Una vez que se haya implantado en su totalidad las estaciones de pesaje fijas y móviles con su respectiva infraestructura, los recursos producto del arancel de autogestión Institucional deberán utilizarse en mantenimiento vial.

Art. 11.- Queda terminantemente prohibido a los funcionarios del Ministerio de Obras Públicas disponer la elaboración de especies valoradas, que caen bajo la competencia exclusiva del fisco, darse este hecho constituirá un doble delito de fraude y falsificación que está sujeto a las sanciones previstas en la Ley Penal.

Art. 12.- La aplicación y ejecución será responsabilidad del Director Financiero; y, la supervisión del régimen de autogestión la que se refieren las presentes normas, estará a cargo y responsabilidad de la Dirección General de Obras Públicas, a través de la Dirección de Mantenimiento Vial.

Art.13.- La custodia, control y distribución de las autorizaciones de pago serán responsabilidad de la Dirección Financiera del MOP, unidad que podrá establecer los

sistemas más adecuados para el control y administración de los recursos obtenidos en base al presente acuerdo.

Art. 14.- Las autorizaciones y aprobaciones de gastos de estos recursos, se obtendrán única y exclusivamente con la anuencia de la máxima autoridad institucional, de conformidad con la ley. Para lo cual, la Dirección Financiera responsable de la ejecución del gasto, en coordinación con las unidades técnicas respectivas, presentará un programa anual de inversiones que someterá a conocimiento del señor Ministro por intermedio del Director General de Obras Públicas, acorde lo que dispone el Art. 13 de este acuerdo ministerial.

Art. 15.- La Dirección Financiera, de conformidad con las normas legales y reglamentos vigentes en el país, incluirá en el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas, previa la autorización de la Subsecretaria de Presupuestos del Ministerio de Economía y Finanzas, los gastos que se financiarán a parte de estos ingresos de autogestión.

NORMA ESPECIAL.- En todo lo no previsto en este acuerdo, se estará a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Administración Financiera y Control, Ley Orgánica de la Contraloría General del Estado, especialmente los artículos 54 y 42, Capítulo V del Título II atinente a las responsabilidades; Ley de Presupuestos del Sector Público y su reglamento de aplicación, Reglamento de Responsabilidades expedido por la Contraloría General del Estado, normas pertinentes expedidas por el Ministerio de Economía y Finanzas; artículos 120 y 121 de la Constitución Política de la República; y, más normas legales y reglamentarias aplicables; es decir, los funcionarios y empleados encargados de la administración, recaudación y custodia de estos recursos responderán administrativa, civil y penalmente, ingresos o egresos de los recursos obtenidos por autogestión.

El presente acuerdo ministerial entrará en vigencia a partir del día siguiente al de su publicación en el Registro Oficial.

Comuníquese y publíquese.

Dado en Quito, Distrito Metropolitano, a 7 de julio de 2003

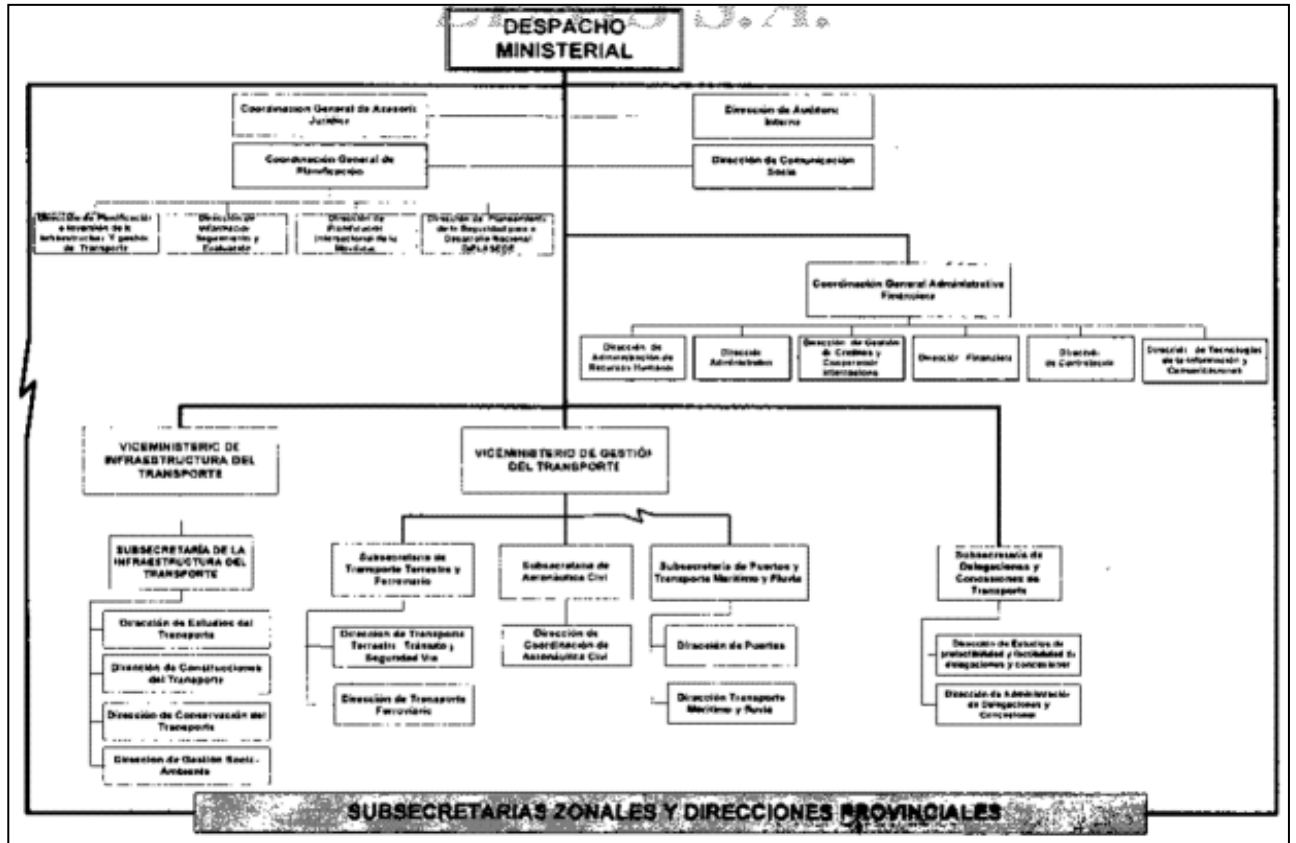
f) Ing. Eduardo Peñaherrera Gallegos, Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones.¹⁹

¹⁹Acuerdo Ministerial 066; Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones; Ecuador; 7 de julio de 2003; Registro Oficial 125 de fecha 15 de julio de 2003

ANEXO 6 ACUERDO 36 DEL 9 DE SEPTIEMBRE DE 2010

El Acuerdo No. 036 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, establece:

“(…) ESTRUCTURA ORGÁNICA INSTITUCIONAL



2.2.1 DIRECCIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE. TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

- a. **Misión.-** *Intervenir en la preparación de normas, metodologías y especificaciones técnicas, para la elaboración, actualización, evaluación y control de estudios, planes, programas, proyectos y presupuestos anuales y plurianuales de desarrollo y mejoramiento de los sistemas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.*

Responsable: *Director de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.*

b. ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES:

- 1. Aplicar la política del Gobierno Nacional en materia de movilidad de transporte terrestre a nivel nacional de conformidad con los lineamientos establecidos por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.*
- 2. Proponer normas, metodologías y especificaciones técnicas para la ejecución de estudios, programas, proyectos, evaluación técnica y económica en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.*
- 3. Controlar y supervisar la ejecución de estudios, planes, programas, proyectos y presupuestos en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional, tanto de contratados como los efectuados por administración directa.*
- 4. Identificar y aplicar metodologías y tecnologías vigentes que permitan formular propuestas y soluciones técnicas para atender las necesidades o problemas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.*
- 5. Generar los estudios necesarios sobre transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, justificando su viabilidad técnica, económica, social y ambiental.*
- 6. Revisar y aprobar memorias, informes, planos y más documentos técnicos y efectuar las recepciones provisionales y definitivas de los estudios realizados en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.*
- 7. Asesorar al cliente externo para la importación de vehículos pesados.*
- 8. Emitir autorizaciones previas a la importación y nacionalización de vehículos de transporte de carga.*
- 9. Emitir matriculas para los equipos, maquinarias de las empresas jurídicas y personas naturales.*
- 10. Coordinar con la Oficina General de Planificación y Presupuesto del Ministerio de Transporte y Obras Públicas la formulación, consecución y evaluación de los planes, programas y proyectos del sector.*
- 11. Elaborar los términos de referencia y liegos para la convocatoria a concursos y/o licitaciones par ale otorgamiento de concesiones o contrataciones y otros estudios que se efectúen en el área de su competencia.*
- 12. Asesor a la Subsecretaria de Transporte Terrestre y ferroviario en los lineamientos de políticas y actividades con organismos públicos descentralizados.*
- 13. Coordinar, mantener, suprimir, reubicar e implementar estaciones de pesaje en carreteras y pasos de frontera con los países vecinos.*

- 14. Emitir autorizaciones previas a la importación y nacionalización de vehículos de transporte de carga.*
- 15. Elaborar el Plan Nacional de Control de Pesos y Dimensiones de los vehículos que transportan mercancías.*
- 16. Implementar las decisiones y acuerdos internacionales sobre pesos y dimensiones de los vehículos que realizan transporte internacional.*
- 17. Ejecutar los estudios para la implementación y operación de nuevas estaciones de control de pesos y dimensiones de vehículos a nivel nacional.*
- 18. Coordinar y asesor a las diferentes unidades del Ministerio y a otros organismos regionales o provinciales del país.*
- 19. Unificar criterios y fijar lineamientos para la aplicación de las normas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial entre las entidades que tengan competencia, tanto en el orden nacional como regional y local.*
- 20. Coordinar con las autoridades competentes, la ejecución de políticas que en materia de transporte internacional de pasajeros y mercancías adopte el Gobierno Nacional, con el fin de facilitar la circulación entre Ecuador y los demás países.*
- 21. Preparar propuestas de desarrollo del transporte internacional de pasajeros y mercancías y asesorar a la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviaria en la formulación y preparación de acuerdos y convenios internacionales en concordancia con la normativa vigente.*

La Dirección de Transporte Terrestre tiene una estructura conformada por equipos de trabajo multidisciplinarios y para el cumplimiento de su misión contará con las siguientes unidades: Transporte Terrestre, Tránsito Seguridad Vial y Control de Pesos y Dimensiones.

2.2.1.1 TRANSPORTE TERRESTRE

a. PRODUCTOS Y SERVICIOS:

- 1. Plan Operativo Anual.*
- 2. Informes periódicos de evaluación del Plan Operativo Anual.*
- 3. Estudios sobre movilidad de transporte urbano, regional y nacional.*
- 4. Informes de ejecución de los estudios sobre el transporte de pasajeros y mercancías nacional e internacional realizados por administración directa o por contrato.*

5. *Proceso sobre normalización técnica de equipos de Transporte de pasajeros y mercancías tanto nacional como internacional*
6. *Normas de regulación y control de los medios y sistemas de transporte terrestre.*
7. *Proyectos de procedimientos de homologación de vehículos de pasajeros, mercancías cuando no exista norma técnica ecuatoriana obligatoria.*
8. *Normas o Reglamentos sobre transporte internacional para presentar a la instancia pertinente.*
9. *Informes de coordinación con las entidades correspondientes la organización de los centros nacionales y de frontera como los CENAF y CEBAF (Centros Nacionales y Binacionales de Atención de la Frontera).*
10. *Estudios de posicionamiento en las decisiones de la Comunidad Andina de Naciones y en otros organismos regionales de integración de que forme parte el país, en asuntos relacionados con el transporte terrestre internacional.*
11. *Informes técnicos sobre el establecimiento de condiciones y normas internacionales para la prestación de servicios de transporte que faciliten el comercio, mediante la revisión y actualización de políticas y las condiciones de operación del transporte internacional.*

2.2.1.2 TRÁNSITO

a. PRODUCTOS Y SERVICIOS:

1. *Plan Operativo Anual.*
2. *Informes periódicos de evaluación del Plan Operativo Anual.*
3. *Estudios de tránsito urbano, regional y nacional.*
4. *Manuales, normas y regulaciones ejecutadas por administración directa o contrato, sobre diseño, construcción y mantenimiento de equipos e infraestructura de regulación del tránsito.*
5. *Planes, programas y proyectos encaminados a mejorar la circulación vehicular en las ciudades y carreteras del país.*
6. *Informes de ejecución e implementación de estudios sobre Sistemas Inteligentes de Control de Tránsito (ITS) en ciudades y carreteras del país.*
7. *Informes de clasificación de tránsito y suprimir los permisos que les hayan sido otorgados.*

2.2.1.3 SEGURIDAD VIAL

a. PRODUCTOS Y SERVICIOS:

- 1. Plan Operativo Anual.*
- 2. Informes periódicos de evaluación del Plan Operativo Anual.*
- 3. Estudios sobre seguridad vial en el transporte terrestre automotor.*
- 4. Informes de control de calidad de los servicios de transporte, las condiciones técnicas y de seguridad de los vehículos y el impacto ambiental de la operación de transporte.*
- 5. Informes de coordinación sobre fiscalización de los certificados y homologación vehicular de manera de asegurar el cumplimiento de las normas de emisión y de seguridad y las que regulan el transporte.*
- 6. Manuales para homologación de tipos de servicio, tecnología de transporte, infraestructura vial y otros elementos que intervienen en la seguridad vial.*
- 7. Informes de coordinación sobre la ejecución de planes, programas y proyectos encaminados a reducir los índices de accidentabilidad en el país.*
- 8. Convenios con entidades nacionales e internacionales de educación superior en participar en la preparación y ejecución de campas de educación vial.*
- 9. Informes de la incorporación en los planes de educación vial a nivel nacional.*

2.2.1.4 CONTROL DE PESOS Y DIMENSIONES

a. PRODUCTOS Y SERVICIOS:

- 1. Plan Operativo Anual.*
- 2. Informes periódicos de evaluación del Plan Operativo Anual.*
- 3. Informes de supervisión de control de pesos y dimensiones de vehículos.*
- 4. Informes de administración técnica de la operación de las estaciones de pesaje.*
- 5. Informes de organización técnica administrativa de las estaciones de pesaje.*
- 6. Informes de control e identificación técnica de unidades de transporte de carga.*
- 7. Programa de difusión y promoción del sistema de pesaje a las empresas y cooperativas de transporte.*

8. *Informes de supervisión y mantenimiento preventivo de los equipos de pesajes fijos y móviles.*
9. *Estudios para la implementación de nuevas estaciones de pesaje en carreteras y pasos de frontera; CEBAF Y CENAF Ecuador – PERU Y Ecuador – Colombia.*
10. *Informe de administración y trámite par al emisión de certificados de operación de vehículos regular y especial a nivel nacional (autogestión institucional).*
11. *Informes técnicos sobre el otorgamiento de autorizaciones previas a la importación de vehículos de transporte de carga.*
12. *Generación del documento de autorización previa a la importación de los vehículos de transporte de carga.*
13. *Base de datos de los vehículos pesados por autorizaciones previas.*
14. *Informe técnico de verificación de vías y puentes para el otorgamiento de certificados especiales de operación.*
15. *Informes estadísticos de los pesos y dimensiones de las unidades de carga que utilizan el Sistema Nacional del Transporte.*
16. *Certificados de operación regular y especial para circulación de transporte pesado.*

2.2.2 DIRECCIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO

- a. **Misión.-** *Intervenir e a definición de normas, metodologías y especificaciones técnicas para la elaboración, actualización, evaluación y control de estudios, planes, programas, proyectos y presupuestos anuales y plurianuales de desarrollo y mejoramiento del Sistema de Transporte Ferroviario de Pasajeros, Carga y Turístico.*

Responsable: *Director de Transporte Ferroviario.*

- b. **ATRIBUCIONES Y RESPONSABILIDADES:**

1. *Ejecutar la política del Gobierno Nacional en materia de transporte ferroviario de conformidad con los lineamientos establecidos por la Subsecretaria de Transporte Terrestre y Ferroviario y el Ministro de Transporte y Obras Públicas.*

- 2. Promover al participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura y operación productiva de los sistemas de transporte ferroviario.*
- 3. Desarrollar normas, metodologías y especificaciones técnicas para la ejecución de estudios, programas, proyectos y evaluación técnica y económica en materia de transporte ferroviario de pasajeros, carga y turístico.*
- 4. Elaborar y someter a la aprobación de la Subsecretaria de Transporte Terrestre y Ferroviario y del Ministerio de Transporte y Obras Públicas los reglamentos e instructivos para la administración y operación del transporte ferroviario.*
- 5. Planificar la operación del transporte ferroviario de conformidad con las políticas y lineamientos emitidos por el Ministerios de Transporte y Obras Públicas.*
- 6. Formular el plan anual y los proyectos del transporte ferroviario y someterlos a consideración de la Subsecretaria de Transporte Terrestre y Ferroviario.*
- 7. Intervenir en el trámite y efectuar las recepciones provisionales y definitivas de los estudios y trabajos contratados.*
- 8. Formular y proponer los términos de referencia de los proyectos de investigación sobre transporte ferroviario.*
- 9. Asesorar en el ámbito de su competencia a las diferentes unidades del Ministerio y a otros organismos regionales o provinciales del país.*
- 10. Coordinar con las subsecretarías las actividades de responsabilidad de la Dirección*

La Dirección de Transporte Ferroviario tiene una estructura conformada por equipos de trabajo multidisciplinarios y para el cumplimiento de su misión constar con las siguientes unidades: Gestión Ferroviaria, Normativa y Control Ferroviario.

2.2.2.1 GESTIÓN FERROVIARIA

a. PRODUCTOS Y SERVICIOS:

- 1. Plan Operativo Anual*
- 2. Informes periódicos de evaluación del Plan Operativo Anual*
- 3. Estudios, informes de evaluación y propuestas de planes de expansión, rehabilitación, reconstrucción y operación de la red ferroviaria.*

4. *Informes de control, monitoreo y seguimiento de la aplicación de las especificaciones generales y las normas relativas a la infraestructura del transporte ferroviario a la estructura de costos para proyectos y la productividad comercial de las empresas.*
5. *Informes de propuestas de nuevos esquemas que financian los proyectos de infraestructura ferroviaria.*
6. *Sistema de información y de registro para el transporte ferroviario y su infraestructura que proporciona los datos estadísticos para el sector público y privado.*
7. *Informes de supervisión y ejecución de estudios, planes, programas, proyectos y presupuestos de transporte ferroviario a nivel nacional.*
8. *Memorias, informes, planos y más documentos técnicos producto de los estudios realizados en materia de transporte ferroviario.*

2.2.2.2 NORMATIVA Y CONTROL FERROVIARIO

a. PRODUCTOS Y SERVICIOS:

1. *Plan Operativo Anual*
2. *Informes periódicos de evaluación del Plan Operativo Anual*
3. *Propuesta de regulación y control de medios y sistemas de transporte ferroviario de pasajeros, carga y turismo.*
4. *Proyecto de manuales para homologación de usuarios, empresas, instituciones y empresas dedicadas a la investigación y consultoría en transporte ferroviario, para aprobación de la autoridad competente.*
5. *Propuestas que contienen medidas de gestión de transporte ferroviario para los usuarios de los diversos servicios, entidades y organismos públicos relacionados con el sector.*
6. *Proyectos de cooperación nacional e internacional en materia de transporte ferroviario.”²⁰*

²⁰Acuerdo Ministerial 036; Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ecuador; 9 de septiembre de 2010; Registro Oficial Edición Especial No. 93-2 de 30 de noviembre de 2010

ANEXO 7 DECRETO 1137 (19-04-2012)

El Decreto 1137 publicado en el Registro Oficial 699 del 9 de mayo de 2012, establece:

“(...)Expedir las siguientes reformas al Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos de la República del Ecuador:

Artículo 1.- *Sustitúyanse los Capítulos IV y V del Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos, por los siguientes:*

CAPITULO IV

DEL USO Y CONSERVACIÓN DE LOS CAMINOS PÚBLICOS NORMAS GENERALES

Artículo...- Objeto: *Las presentes disposiciones tienen por objeto la regulación y control del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, a través de la determinación de los pesos y dimensiones máximas permisibles de conformidad con la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones, aplicada a los vehículos de carga pesada expedida mediante Acuerdo Ministerial; el establecimiento de los documentos habilitantes para realizar transporte de carga y, la aplicación de sanciones en caso de incumplimiento.*

Artículo...- Autoridad competente: *El Ministerio rector del transporte, a través de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario, y las autoridades competentes del Estado son los ejecutores de la aplicación y cumplimiento del presente reglamento, en coordinación con las entidades encargadas del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional.*

Artículo...- Sujeción: *Se sujetaran a las normas establecidas en este reglamento y al control por parte del Ministerio rector del transporte, dentro del ámbito de sus competencias, los vehículos de carga pesada que circulen por las carreteras de la Red Vial del País, cuyo peso bruto permitido sea mayor de 3.5 toneladas.*

Artículo...- Prohibición de circulación: *se prohíbe la circulación por la Red Vial del País de los siguientes vehículos:*

- 1. Tractores o equipos de oruga metálica y en general cualquier clase de vehículos con llantas de acero o con cadenas en sus redes. Estos vehículos deberán transportarse en plataformas, remolques o semirremolques, que cumplan las normas técnicas señaladas en este capítulo.*

2. Los vehículos cuyos pesos y dimensiones excedan a los permitidos y que no tengan certificados de operación especial, acorde a los prescrito en el presente CAPITULO.
3. Los vehículos con peso bruto mayor de 3.5 toneladas cuyos conductores no porten los certificados regulares o especiales de operación.
4. Los volquetes especiales cuyas características y capacidad de carga estén diseñadas para transitar fuera de las vías de primer orden, salvo aquellos respecto de los cuales se haya autorizado su ingreso al país para realizar trabajos específicos de interés nacional, conforme a lo establecido en el presente reglamento.
5. Todos los vehículos de carga pesada deberán sujetarse a circular en las rutas permitidas por las entidades competentes a nivel nacional. Pudiendo se restringirse la circulación de los mismos en parte de la misma cuando por causa de fuerza mayor o caso fortuito ameritare hacerlo o su circulación implique riesgos a la seguridad.

Artículo...- Responsabilidad por daños: Sin perjuicio de las sanciones a que hubiere lugar por contravenir a las normas de la Ley de Caminos o del presente reglamento, quienes ocasionen daños a las carretas o a sus estructuras (puentes, pasos elevados y deprimidos, túneles) y demás componentes que se encuentran prestando servicios en la Red Vial del País (postes de alumbrado eléctrico, redes telefónicas, señalización, otras), están obligados a su inmediata reparación.

Si el daño fuere causado por un vehículo, cuyo conductor no sea el propietario, este responderá solidariamente con el dueño del vehículo y/o el dueño de la carga.

Artículo...- Nomenclatura: La nomenclatura para identificar a los vehículos de carga, sus respectivas combinaciones y a efectos de la clasificación de los vehículos sujetos al control de pesos y dimensiones, se ha determinado según la disposición de sus ejes, como se indica a continuación:

1. El primer número designa el número de ejes del camión o tracto camión.
2. Las letras definen el tipo de camión como se detalla a continuación:
 - La letra “D” se destina para camiones pequeños.
 - Las letras conjuntas “DA” se destina para camiones medianos.
 - Las letras conjuntas “DB” se destina para camiones grandes.
 - La letra “A” se destina para camiones de tres ejes.

- La letra “C” se destina para camiones de cuatro ejes.
- La letra “O” se destina para camiones con eje tándem direccional y tándem posterior.
- La letra “S” indica semirremolques y el dígito inmediato señala el número de ejes.
- La letra “R” indica remolques y el dígito inmediato señala el número de ejes.
- La letra “B” indica remolques balanceados y el dígito inmediato señala el número de ejes.
- La letra “V” indica volquetas y el dígito inmediato señala el número de ejes.
- La letra “T” indica Tracto camión y el dígito inmediato señala el número de ejes.

Artículo...- Glosario de términos de definiciones.- Para efectos de la aplicación de las normas del presente Capítulo se tendrán en cuenta los siguientes términos y definiciones:

1. **Altura total del vehículo:** Dimensión medida desde el nivel cero del sueño hasta el punto más alto del vehículo.
2. **Ancho total del vehículo:** Dimensión medida entre los puntos laterales más sobresalientes del vehículo, sean estos del chasis o de la carrocería (no incluye espejos laterales, ni mecanismos para asegurar la carga), siempre y cuando no supere un margen de 10 cm. Por cada lado.
3. **Ancho total entre llantas:** Dimensión que será medida entre los puntos externos de las caras laterales de las llantas exteriores del eje posterior del vehículo.
4. **Bastidor del chasis:** Estructura de un vehículo destinado a soportar la carrocería y los diferentes elementos de suspensión, propulsión, líneas de frenos, de luces y otros similares.
5. **Camión:** Vehículo a motor destinado al transporte de carga por carreteras, desde tres punto cinco (3.5) toneladas de peso bruto vehicular. Puede incluir una carrocería o estructura portante.
6. **Camión remolcador:** Camión destinado a transportar carga y además halar un remolque independiente.
7. **Capacidad del eje:** Es el peso máximo por eje dado por el fabricante.
8. **Cabina:** Carrocería diseñada para ubicar al personal de operación, el conductor, los mandos y controles del vehículo.
9. **Capacidad de carga:** carga máxima recomendada por el fabricante para la cual fue diseñado el vehículo.

10. **Carga especial:** Carga que requiere permiso especial para su transporte.
11. **Carga indivisible:** Carga que no puede ser fraccionada o desarmada con el fin de ser transportada, requiriendo de permiso especial para su transporte.
12. **Carrocería:** Estructura del vehículo montada sobre el chasis, destinada a transportar pasajeros o carga.
13. **Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC):** Documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.
14. **Centro de gravedad:** Es el punto de aplicación respecto al cual las fuerzas ejercidas por la gravedad en cualquier punto del vehículo con o sin carga genera un monto resultante nulo.
15. **Centro geométrico:** Punto central de un eje desde el cual equidistan todos los puntos de la circunferencia exterior.
16. **Certificado de Habilitación:** Documento que acredita la habitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.
17. **Certificado de operación regular:** Documento que sustenta la operación del transporte, en el que consta las especificaciones técnicas, pesos y dimensiones máximos permitidos.
18. **Certificado de operación especial:** Documento que sustenta la operación de un vehículo con carga indivisible, cuyos pesos y dimensiones excedan a los generalmente permitidos.
19. **Casillero:** Carrocería diseñada como una estructura apta para el transporte de la carga en espacios determinados.
20. **Chasis:** Estructura básica del vehículo, compuesta por el bastidor, el tren motriz y otras partes mecánicas relacionadas.
21. **Distancia de frenado:** Es la distancia recorrida desde el momento de la aplicación del freno hasta la detención total del vehículo.
22. **Distancia del centro de gravedad de la carga:** Longitud medida entre el punto de aplicación del centro de gravedad de la carga y el centro geométrico del eje posterior.
23. **Distancia entre ejes:** Longitud comprendida entre los centros geométricos del eje delantero y del eje posterior de un vehículo.

24. **Distancia entre centros de llantas en ejes tándem y tridem:** Longitud medida entre los centros geométricos de los ejes simples del tándem. Para los ejes tridem son las dos longitudes medidas entre los centros geométricos de los ejes consecutivos.
25. **Distintivos de control:** Contiene la tara y las dimensiones de largo, ancho y alto permitidas que tiene el vehículo.
26. **Eje:** componente de un vehículo que cumple las funciones de soportar el peso, el mismo que es transmitido a través de las ruedas a la vía.
27. **Eje Motriz:** Eje utilizado para transmitir la fuerza de tracción.
28. **Eje No Motriz:** Eje que no transmite fuerza de tracción.
29. **Eje (S) Direccional (ES):** Eje (s) a través de (los) cual (es) se aplican controles de dirección del vehículo.
30. **Eje Doble (Bo Tándem):** Es el conjunto constituido por (2) ejes separados a una distancia determinada, pudiendo ser motriz o no motriz.
31. **Eje (S) Delantero (S):** Eje (s) situad (s) en la parte anterior del chasis.
32. **Eje (S) Central (ES):** Eje (s) situado (s) en la parte central del chasis.
33. **Eje (S) Posterior (ES):** Eje (s) situado (s) en la parte posterior del chasis.
34. **Eje sencillo:** Eje simple independiente.
35. **Eje simple:** Eje de dos o cuatro llantas conectado por un solo dispositivo.
36. **Eje Doble (Tándem):** Es el conjunto constituido por dos (2) ejes articulados al vehículo por dispositivos (s) común (es), separados a una distancia determinada pudiendo ser motriz o no motriz.
37. **Eje Triple (Tridem):** Es el conjunto de tres (3) ejes articulados al vehículo por dispositivos (s) común (es) separados a una distancia determinada pudiendo ser motriz o no motriz.}
38. **Eje Retráctil:** Eje que pueda transmitir parte de la carga del vehículo a la superficie de la vía o aislarse de esta mediante dispositivos mecánicos, hidráulicos o neumáticos.
39. **Eje Direccional:** Eje sencillo ubicado en la parte anterior del vehículo en el que se encuentra el mecanismo de dirección que transmite hacia las ruedas el movimiento direccional.
40. **Eje delantero:** Eje sencillo direccional o no direccional ubicado en la parte anterior del vehículo Eje posterior, Eje sencillo, tándem o tridem, ubicado en la parte posterior del vehículo.

41. **Eje n convencional:** ejes o conjunto de ejes establecidos para la circulación del vehículo especial o transporte de mercancías especiales.
42. **El centro geométrico de un eje tándem:** es el punto central ubicado a igual distancia de los centros geométricos de los ejes componentes.
43. **El centro geométrico:** para eje tridem está ubicado en el centro del eje componente intermedio.
44. **Equipo completo:** Elementos del vehículo de reposición y revisión periódica, que incluyen combustible, agua, llanta de emergencia, gata, herramientas y todo lo necesario para su operación permanente.
45. **Equipos adicionales:** Equipos o sistemas que con montaje fijo sobre los vehículos de carga prestan servicios específicos, tales como alzar, compactar, mezclar, perforar, pulverizar, reglar, succionar, transformar y otros.
46. **Furgón:** Carrocería de estructura diseñada para el transporte de carga, en un solo compartimiento cerrado.
47. **Longitud total del vehículo:** Es la distancia medida entre la parte extrema anterior y la parte extrema posterior del vehículo. Las partes extremas pueden ser los guarda choques, carga o algún otro aditamento.
48. **Longitud total del vehículo combinado:** Es la distancia entre la parte extrema anterior del tracto camión o camión remolcador y la parte extrema posterior del semirremolque o remolque, cuando los vehículos están alineados o acoplados.
49. **Llanta o neumático:** Elemento de rodadura del vehículo compuesta por la rueda y aro.
50. **Manifiesto de carga Internacional (MCI):** Documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario.
51. **Máximo permitido de radio mínimo de giro exterior:** Es el radio máximo permitido de la circunferencia trazada por la parte extrema exterior más sobresaliente del vehículo.
52. **Mínimo permitido de radio mínimo de giro interior:** Es el radio mínimo permitido de la circunferencia trazada por la parte extrema exterior más sobresaliente del vehículo cuando el radio de giro exterior es mínimo.
53. **Nodriza:** Parte de la carrocería, remolque o semirremolque diseñado exclusivamente para el transporte de vehículos armados o ensamblados.

54. **Peso Bruto Vehicular Simple:** Tara del vehículo más la capacidad carga.
55. **Peso Bruto Vehicular Combinado:** Eso bruto vehicular de la combinación camión mas remolque, y/o tracto-camión semirremolque o camión mas remolque balanceado.
56. **Peso Máximo Por Eje:** Es la carga permitida según el tipo de eje.
57. **Peso bruto vehicular:** es el peso total del vehículo incluido la carga.
58. **Peso bruto vehicular permitido por el fabricante:** es el peso bruto vehicular máximo permitido por el fabricante de acuerdo a las condiciones de diseño.
59. **Peso bruto vehicular combinado por el fabricante:** Es el peso vehicular combinado máximo permitido por el fabricante de acuerdo a las condiciones de diseño.
60. **Peso específico vehicular permitido:** Es el peso bruto máximo permitido para le vehículo según la ley y es el menor entre los valores correspondientes al peso bruto vehicular permitido por el fabricante, peso según capacidad del eje, peso por eje según tipo de llantas y peso permitido máximo por eje.
61. **Peso específico vehicular combinado permitido:** Es el peso bruto máximo para el vehículo combinado y es el menor entre los valores correspondientes al peso bruto del vehículo según capacidad del eje, pesos por eje según tipo de llantas y peso permitido máximo por eje.
62. **Peso de la carrocería:** Es el peso total de la estructura antes de ser montada en el chasis.
63. **Pesos del chasis:** Peso del vehículo sin carrocería que incluye el peso del vehículo a motor con cabina y todos sus sistemas.
64. **Peso específico permitido por eje:** Peso máximo permitido por eje para un vehículo específico.
65. **Peso máximo permitido por eje:** Peso máximo legal general permitido por eje según su tipo, sea sencillo, tándem o tridem.
66. **Plataforma:** Carrocería de estructura plana descubierta diseñada para el transporte de carga, la cual podrá ser provista de barandas laterales, delanteras y posteriores, fijas o desmontables (estacas).
67. **Placa de identificación:** Numeración, distintivos y colores de las placas entregadas por la Agencia Nacional de Transito.
68. **Placas de circulación:** El camión, tracto-camión, los remolques y los semirremolques deberán portar las correspondientes placas de autorización de

- circulación emitidas por el Organismo Nacional Competente de Transporte Terrestre del país de su matrícula o registro.*
- 69. Potencia nominal:** Trabajo que el moto realiza en la unidad de tiempo en condiciones estándares.
 - 70. Quinta rueda:** Acoplamiento que sirve de soporte y giro entre un tracto camión y un semirremolque.
 - 71. Radio mínimo de giro exterior:** Es el mínimo radio exterior de la circunferencia trazada por el punto externo más sobresaliente del vehículo.
 - 72. Radio mínimo de giro interior:** es el radio de la circunferencia trazada po el punto interno más sobresaliente del vehículo cuando la circunferencia exterior tiene radio mínimo.
 - 73. Relación Potencia/Capacidad De Arrastre:** Relación entre la potencia bruta del motor y el peso bruto vehicular simple combinado.
 - 74. Remolque:** Vehículo no motorizado, con eje delantero y posterior cuyo peso bruto descansa sobre sus propios ejes y es remolcado por un camión o tracto camión.
 - 75. Remolque Balanceado:** Vehículo no motorizado en el cual el (los) eje (s) central (es) que soporta la carga será (n) ubicados (s) aproximadamente en el centro de la carrocería portante y es remolcado por un camión o tracto camión.
 - 76. Semirremolque:** Un vehículo de carga, sin motor y sin eje delantero, destinado a ser soportado y remolcado por un tracto camión.
 - 77. Suspensión Neumática:** Es el tipo de suspensión que utiliza cojines de aire como elemento portante de la carga. Se caracteriza por un mayor control de la suspensión y una mejor distribución de la carga, así como una menor vibración transmitida a la carga y a la vía.
 - 78. Tractor camión:** vehículo a motor o cabezal diseñado para remolcar o soportar la car que le transmite un Semi-remoque a través de un acople adecuado para tal fin.
 - 79. Transmisión:** Sistema mecánico que transmite la energía entregada por el motor y que servirá para la autopropulsión del vehículo.
 - 80. Tanque:** Carrocerías de estructuras cerrada, diseñada para el transporte de gases, fluidos o solidos a granel.
 - 81. Tara de un vehículo:** Peso neto del vehículo con tripulación, provisto de combustible y equipo auxiliar habitual, en orden de marcha, excluyendo la carga.

- 82. Tonelada:** Unidad de masa en el sistema métrico decimal equivalente a 1000 kg.
- 83. Tren Motriz:** Conjunto mecánico que permite la autopropulsión del vehículo, constituido por los siguientes elementos: motor, caja de velocidades, eje (s) propulsor (es), conjunto diferencial y semiejes posterior.
- 84. Unidad de carga:** El remolque o semirremolque (furgón, plataforma, tolva, tanque fijo, otros) registrado ante los organismos nacionales de transporte y aduana.
- 85. Vehículo:** Aparato en el cual puede ser transportada cualquier persona u objeto, por carretera o camino, puede tener motor o ser impulsado por otro medio.
- 86. Vehículo de carga:** Conjunto motorizado destinado para el transporte de bienes. Puede contar con equipos adicionales para prestación de servicios especializados.
- 87. Vehículo Automotor (Vehículo Motorizado):** vehículo a motor de propulsión que circula por sus propios medios y que sirve generalmente para el transporte de personas o bienes o para la tracción vial de otros vehículos.
- 88. Vehículo Articulado:** Conjunto de vehículos acoplados, siendo uno de ellos automotor.
- 89. Vehículo a motor:** Vehículo provisto de auto propulsión.
- 90. Vehículo combinado:** Es la combinación de un camión remolcador con uno o más remolques o un tracto camión con un semirremolque o un tracto camión con un semirremolque y un remolque.
- 91. Vehículo especial:** Vehículo cuyas características son diferentes a las estipuladas en la Ley de Caminos.
- 92. Volado posterior del chasis:** Distancia entre el centro geométrico del eje posterior y la parte posterior más sobresaliente del chasis.
- 93. Volado posterior del vehículo:** Distancia entre el centro geométrico del eje posterior y la parte posterior más sobresaliente del vehículo.
- 94. Voladizo Anterior:** Distancia entre el primer eje de rotación y la parte anterior más sobresaliente del vehículo.
- 95. Voladizo Posterior:** Distancia entre el último de rotación y la parte posterior más sobresaliente del vehículo.
- 96. Volquete:** Vehículo diseñado con un dispositivo mecánico para volcar la carga transportada.

CAPITULO V

PESOS Y DIMENSIONES VEHICULARES

Artículo...- Sujeción a pesas y medidas: Las unidades de carga, remolques y semirremolques que realizan operación de transporte de carga nacional o internacional en la Red Vial del País; deberán cumplir con las dimensiones y esos máximos permitidos establecidos en la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones que será expedida mediante Acuerdo Ministerial por el Ministerio rector del transporte y a las normas técnicas establecidas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización.

Artículo...- Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones: La Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones detalla y establece los tipos de vehículos motorizados, remolques y semirremolques con sus posibles combinaciones, y sus correspondientes pesos y dimensiones máximas permitidas, de acuerdo a los siguientes parámetros:

1. **Tipo.-** Es la descripción de la nomenclatura por vehículo.
2. **Distribución máxima de carga por eje.-** Describe el peso máximo por eje simple o conjunto de ejes, permitido a los vehículos para su circulación por la Red Vial del País.
3. **Descripción.-** Configuración de los vehículos de carga de acuerdo a la disposición y número de sus ejes.
4. **Peso máximo permitido.-** Peso bruto permitido por tipo de vehículo.
5. **Longitudes máximas permitidas.-** Dimensiones de largo, ancho y alto permitidos a los vehículos para su circulación por la Red Vial del País. Para excesos en altura máxima permitida para el caso de carga no divisible dependerá de las limitaciones que presente la ruta elegida por el transportista para el traslado de los equipos. El transportista deberá verificar dichas condiciones y solicitar el certificado de operación especial correspondiente, sin perjuicio de resarcir los daños que se ocasionen por negligencia y/o inobservancia.
6. **Radio de giro permitido.-** El máximo radio de giro exterior es de 12,0 metros y el mínimo radio de giro inferior será de 5,30 metros.
7. **Volado posterior.-** El volado posterior será medido desde el centro geométrico del ultimo eje, sea sencillo, tándem o tridem hasta el extremo posterior más sobresaliente del vehículo. En ningún caso el colado posterior permitido pasara de 3,50 metros.

8. **Potencia específica.**- En vehículos simples, el peso bruto vehicular permitido no sobrepasara el 1/8 de la potencia nominal del motor medida en caballos de fuerza. En vehículos combinados, el peso bruto vehicular permitido no sobrepasara el 1/6,5 de la potencia nominal del motor medida en caballos de fuerza.
9. **Distancia ente los centros geométricos de los ejes que conformas el tándem y el tridem.**- La distancia entre los centro geométricos de los ejes que conforman el tándem y el tridem no podrá ser menor de 1,20 metros ni mayor de 1,60 metros.

Artículo...- De los certificados de operación regular.- Los propietarios de los vehículos que trata este Capítulo, obtendrán el Ministerio rector del transporte los correspondientes certificados de operación regular o especial, en los que constaran las especificaciones técnicas, pesos y dimensiones máximos permitidos, además de los datos que sean requeridos, según el formulario que al efecto expedirá dicha entidad del Estado.

Los certificados de operación regular serán otorgados previa inspección de los vehículos y constatación de datos en las estaciones de control de pesos y dimensiones ubicadas a nivel nacional, los cuales serán legalizados por el Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario o su delegado. Para cada unidad que integra un vehículo combinado, se otorgará los certificados de operación regular según lo establecido en este reglamento.

Artículo...- Costos de los certificados de operación regular: El Ministerio rector del transporte, a través del respectivo Acuerdo Ministerial, con sujeción a las normas prescritas en la Ley de Caminos y el presente reglamento, establecerá los valores de las especies denominadas certificados de operación regular y especial, según análisis y estudios técnicos efectuados para tal efecto por la mencionada Cartera de Estado.

Artículo...- Concesión del certificado de operación regular: Los propietarios de vehículos y sus combinaciones, para obtener el certificado de operación regular, presentaran:

- a. En el caso de persona naturales copias de cedula, papeleta de votación actualizada, Registro Único de Contribuyentes de requerirse, permiso de operación otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito y matrícula del vehículo, encontrándose este último condicionado al otorgamiento de este permiso; y,

- b. En el caso de personas jurídicas, copia del Registro Único de Contribuyentes conjuntamente con el nombramiento debidamente registrado del representante legal, copia de la matrícula del vehículo y permiso de operación otorgado por la Agencia Nacional de Transito, encontrándose este último condicionado al otorgamiento de este permiso.*

Deberá además cumplirse con los siguientes requisitos, según el caso:

- 1. Por primera vez, en el caso de vehículos importados, se verifica en el sistema si se ha otorgado una autorización previa a la importación del vehículo, y se deberá presentar una copia de la factura de compra donde consten las características y especificaciones del mismo.*
- 2. En el caso de cambio de propietario, copia del contrato de compraventa debidamente legalizado y matrícula.*
- 3. Informe de inspección física realizada en las estaciones de control de pesos y dimensiones a nivel nacional.*

Con los documentos referidos, según el caso, los funcionarios del Ministerio rector del transporte designados para el efecto procederán a realizar una constatación física del vehículo, sus pesos y dimensiones, en cualquiera de las estaciones de pesaje a nivel nacional.

Únicamente si sus pesos, dimensiones y más características se encuentran dentro de los permitidos por este Reglamento se otorgara el certificado.

La concesión será negada si en la inspección se llegare a establecer que las características del vehículo han sido modificadas en su estructura y diseño original.

Los vehículos no podrán efectuar modificaciones a sus especificaciones, ni cambios de servicios bajo ninguna circunstancias; si hubiere realizado modificaciones, el certificado será negado y estarán sujetos a las sanciones establecidas en la Ley y el presente Reglamento.

Para todos los vehículos de carga y sus combinaciones que no transportaran la carga para los que fueron diseñados, el certificado será negado y estarán sujetos a las sanciones establecidas en la Ley y el presente Reglamento.

Luego de la constatación física y archivo fotográfico del vehículo, se entregara el comprobante de revisión, al que deberá adjuntar los documentos previstos en los literales

a) y b) del presente artículo, según el caso. Una vez verificado el cumplimiento de los requisitos previstos, el Director de Transporte Terrestres, Transito y Seguridad Vial y el Subsecretario de Transporte Terrestres y Ferroviario, o sus delegados, otorgarán el respectivo Certificado de Operación Regular.

Artículo...- Renovación de los certificados de operación regular: Los certificados de operación regular serán renovados cada dos años, previo el cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo siguiente y en cumplimiento al trámite previsto en el artículo precedente.

Cuando el vehículo haya sido sometido a reparaciones o modificaciones que puedan implicar variaciones en su capacidad o dimensiones, así como el número de serie de sus partes, antes de que reinicie la circulación por carreteras, su propietario está obligado a renovar anticipadamente el certificado de operación. Si las reparaciones o modificaciones no estuvieren permitidas por las condiciones del fabricante o autorizadas por su representante en el Ecuador, no se concederá la renovación del Certificado.

Artículo...- Requisitos para la renovación: Para efectos de la renovación del certificado, el dueño del vehículo presentará el último certificado de operación que le haya conferido el Ministerio rector del transporte, copia de la matrícula vigente y el comprobante de revisión que no haya excedido los 30 días desde la fecha de su otorgamiento. El Ministerio rector del transporte efectuará las verificaciones que estime del caso.

Cuando se trate de renovación anticipada, además de los documentos indicados en el inciso anterior, el propietario en su solicitud indicará las modificaciones efectuadas, si las hubiere, conjuntamente con la certificación de autorización del fabricante.

Artículo...- Certificado de operación especial: Cuando por razones de interés público se requiera de equipos especiales para transportar cargas indivisibles de pesos y dimensiones, o ambos a la vez, que excedan a los máximos permitidos por este reglamento, el Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario o su delegado, a solicitud del interesado otorgará un certificado de operación especial, que servirá exclusivamente para la ruta solicitada.



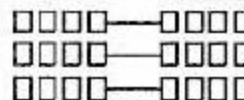
Previo a la emisión del informe técnico favorable por parte de la Dirección de Conservación del Transporte de dicha Cartera de Estado, en el caso de exceso de peso y dimensiones por cargas indivisibles, el certificado será otorgado exclusivamente para la

ruta solicitada y estará vigente por una sola vez, para lo cual el Ministerio rector del transporte fijara el peso máximo de distribución de carga por eje.

Cuando se trate de proyectos específicos de interés nacional, previo a la emisión del informe técnico favorable por parte de la Dirección de Conservación del Transporte, se otorgara certificados de operación especial a los vehículos con cargas especiales que deban circular por carreteras de la Red Vial del País.

Artículo...- Concesión de certificados de operación especial: El interesado o propietario de un vehículo con carga indivisible, cuyos pesos y dimensiones excedan a los permitidos, y siempre que se trate de casos a los que se refiere el artículo precedente, deberá presentar su solicitud ante el Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario o su delegado, para lo cual deberá cumplir con las disposiciones y requisitos determinados por el Ministerio rector del transporte.

Artículo...- Pesos máximos permitidos por eje o conjunto de ejes para la emisión de certificados de operación especial: Los ejes simples o combinaciones de ejes para la circulación de vehículos especiales y/o transporte de carga especial, se señalan a continuación, siempre y cuando el estado de las estructuras de las vías, puentes y obras de arte de la ruta lo permitan.

EJES NO CONVENCIONALES		
EJES	TIPO	MÁXIMO (Incluido el peso del modular)
	Eje doble rodado cuádruple.	15 tn/eje
	Eje doble rodado cuádruple.	15 tn /eje
	Eje cuádruple rodado doble.	8 tn/ eje
	Eje triple rodado cuádruple.	15 tn/ eje

Para requerimientos superiores se debe considerar un eje triple rodado cuádruple especial y su capacidad aumentará en 15 toneladas, por cada eje adicional incluido el peso del modular.

Los ejes simples o combinaciones que no se encuentren contempladas en el cuadro de ejes no convencionales, se sujetarán a los pesos señalados en la Tabla Nacional de pesos y dimensiones.

Artículo...- Autorización: *El Ministerio rector del transporte, a través de la Subsecretaría de Transporte Terrestre y Ferroviario, a través del certificado especial correspondiente, autorizará:*

- 1. La circulación de vehículos que transporten bienes de carga indivisible que tengan la condición de sobrepeso de más de 60 toneladas o sobre dimensión de más de 3,50m de ancho 4,50m de alto y 23m de largo. Estas operaciones deben realizarse sobre plataformas debidamente acondicionadas, vehículos no motorizados especiales o equipos especialmente diseñados para el fin, que cuenten con el número de ejes y neumáticos necesarios y correctamente distribuidos para transmitir pesos admisibles al pavimento, con su carga debidamente identificada, adoptando las medidas necesarias para el efecto y aplicando el costo correspondiente que se establecerá mediante los determinados acuerdos.*
- 2. La circulación de vehículos automotores especiales que se trasladen por sus propias medias y que superen los pesos y dimensiones máximos establecidos, adoptando las medidas de seguridad pertinentes.*
- 3. La circulación de vehículos automotores provistos de suspensión de aire y/o neumáticos extra anchos, determinando mayores cargas por eje, siempre y cuando se encuentren dentro del límite del peso bruto vehicular máximo establecido.*
- 4. Las rutas sobre las vías de la Red Vial del País por las que podrá circular los vehículos que transportan cargas especiales.*
- 5. Cuando el peso bruto vehicular sea de hasta 60 toneladas y las dimensiones sean de hasta 3,50 m de ancho, 4,50 m de alto y 23 m de largo, la autorización para la emisión de un certificado especial será otorgada por las Direcciones Provinciales del Ministerio Rector del Transporte en todo el país.*
- 6. Para transportación de cargas indivisibles de sectores estratégicos empleados para le desarrollo de proyectos de interés nacional, cuyos pesos y dimensiones excedan los máximos permitidos en el presente reglamento, hasta 60 toneladas de peso, 3,50 m de ancho, 4,50 m de alto y 23 m de largo, se podrá obtener los certificados de operación especial vía electrónica, desde la página web del*

Ministerios Rector del Transporte, y el pago podrá realizarse hasta en 5 días después de ingresa la solicitud en la página web, en las Direcciones Provinciales en todo el país.

Artículo...- Costos de los certificados de operación especial: El Ministerio rector del transporte, a través del respectivo Acuerdo Ministerial, con sujeción a las normas prescritas en la Ley de Caminos y el presente reglamento, establecerá los valores de las especies denominadas certificados de operación especial, según análisis y estudios técnicos efectuados para tal efecto por la mencionada Cartera de Estado.

Artículo...- Obligaciones del transportista: Una vez otorgado el certificado de operación especial, ya sean estos por pesos o dimensiones, los transportistas deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

1. El horario de circulación de los vehículos especiales y/o el transporte de la carga especial se hará únicamente durante el día, de 06h00 a 18h00.
2. Deberá utilizar vehículos guías para seguridad, los mismo que irán delante del vehículo de carga.
3. Se debe utilizar dos letreros de seguridad de 1.5 x 1.5 metros en su frente y posterior del vehículo. (Peligro: Carga Larga, Carga Alta, Carga Ancha, y/o Pesada: según el permiso que solicite)
4. Responder a las leyes pertinentes, a cubrir los gastos que ocasionan por la destrucción de la vía, estructuras, puentes, u obras de arte; como por cualquier tipo d demanda presentada por daños a particulares, o por la paralización de la Red Vial del País, servicios de transportes y por accidentes.
5. Los transportistas deberán portar todos los permisos otorgados por el Ministerio rector del transporte, presentarlos de manera obligada en las estaciones del control de pesos y dimensiones y acatar sus disposiciones.

Artículo...- Distribución de la carga previa emisión del certificado de operación especial: La carga debe ser repartida uniformemente, según el número de ejes a lo largo y ancho de la superficie útil de carga, en la plataforma o cama baja o equipos modulares hidráulicos de tal forma que ningún eje sea sobrecargado y no exceda el peso máximo por eje, conforme lo establecido en el presente reglamento.

Artículo...- Cumplimiento: El interesado o propietario cumplirán estrictamente con todas las recomendaciones expuestas en el certificado de operación especial, con el detalle de la ruta solicitada y la distribución de carga aprobada, acatando las recomendaciones

técnicas y otras dadas por el Ministerio Rector del Transporte. Si el interesado o propietario no cumpliera con estas recomendaciones y las obligaciones señaladas en el presente Capítulo, el Certificado de Operación Especial automáticamente será anulado y se sujetara a las sanciones previstas para el efecto.

Artículo...- Ejercicio de control: El Ministerio rector del Transporte, es el ente regulador del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, razón por la cual tendrá la competencia para la localización, operación, y mantenimiento de la red de estaciones de control a nivel nacional; para el efecto instalara basculas fijas y móviles, ubicara personal operativo encargado de control y realizara operativos de control aleatorios, en los lugares más convenientes, además, determinara los procedimientos y normativa de control a través de un Manual Especifico, y emitirá las especificaciones técnicas y parámetros mínimo de diseño para la localización de las estaciones de control.

Artículo...- Estaciones de control de pesos y dimensiones: Se considerara como parte del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, a las estaciones de control ubicadas en pasos de frontera, puerto públicos, privados y otros puntos de control que el Ministerio rector del transporte considere necesario, en colaboración con los organismos y autoridades de tránsito y transporte terrestre y con el apoyo de las compañías concesionarias viales.

Las estaciones de control de pesos y dimensiones Fijas y Móviles, se utilizan para el monitoreo y control del parque automotor pesado que circula por las carreteras estatales, y constan de una infraestructura y equipos electrónicos fijos, móviles y fijos desmontable. El diseño de las estaciones estará regulado por el Ministerio de Procedimientos elaborado la misma entidad y demás Leyes y Reglamentos normados para control de transporte nacional e internacional.

Artículo...- Placas de identificación: Los vehículos destinados al transporte de carga, llevaran en la parte anterior de sus laterales estampada la misma numeración, definitivos y colores de las placas entregadas por las Comisiones Provinciales de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, utilizando un espacio de cincuenta por treinta (50x30) centímetros de superficie, de acuerdo a los parámetros establecidos por la Agencia Nacional de Tránsito.

Artículo...- De los distintivos de control: Los vehículos que transporten carga deberán exhibir de forma clara y visible las placas de identificación a los contados del vehículo que contengan la tara y las dimensiones máximas permitidas del vehículo.

Artículo...- Del control previo a la circulación en las vías: Previo a la circulación por la red vial nacional, los vehículos de que trata este reglamento, deberán registrarse por primera vez en el Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, ingresando a las estaciones de control ubicadas a nivel nacional, donde el personal encargado del registro y control, tomaron los pesos y dimensiones de los vehículos, previo a la obtención de los certificados de operación regular. No podrán circular por la Red Vial del País los vehículos cuyos pesos y dimensiones excedan los máximos permitidos. Para vehículos con pesos y dimensiones superiores, se requerirá autorización especial del Ministerio Rector del Transporte, acorde a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo...- Del control previo a las importaciones: Previamente a conceder los permisos de importación de los vehículos de carga pesada, se requerirá la autorización respectiva conforme a las regulaciones del Ministerio Rector del Transporte. No se autorizara la importación de vehículos que excedan de los pesos y dimensiones máximos permitidos, a menos que sean destinados para trabajos de circulación fuera de la red vial estatal, y requeridos para el desarrollo de proyectos estratégicos de interés nacional. Una vez realizado el análisis y verificación del proyecto específico se autorizara la importación, prohibiéndose la circulación de este tipo de vehículos en las vías de la red vial estatal.

El Ministerio Rector del transporte hará un registro permanente y mantendrá un inventario nacional de los vehículos que trabajaran en proyectos estratégicos de interés nacional, en la base de datos del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, para el respectivo control; misma que contendrá los datos de las empresas que prestan sus servicios para le desarrollo delos proyectos de interés nacional. Si el vehículo circularé por la red vial estatal sin los permisos respectivos, con carga o sin ella y si sus pesos y dimensiones excedieren a los máximos permitidos, se someterán a las sanciones respectivas.

El interesado en importar vehículos de peso bruto vehicular desde 3.5 toneladas, a más de los permisos de importación en los que constaran los datos del vehículo o vehículos, deberá presentar los certificados debidamente autenticados por el fabricante conjuntamente con la copia de la nota de pedido, en los que consten las especificaciones técnicas, a fin de que sea posible la constatación de los pesos, dimensiones y más características permitidas según este reglamento. Si el vehículo a importarse cumple las normas, la autorización sera concedida.

En caso de que los vehículos sean de fabricación nacional, los fabricantes deberán cumplir con los requerimientos indicados en el presente Capítulo.

Artículo...- Obligación de someterse al control: *Los vehículos mencionados en el presente reglamento que se encuentren circulando por las carreteras de la Red Vial del País deberán ingresar obligatoriamente por las estaciones de pesaje, y además presentar a los funcionarios del Ministerio Rector del Transporte o encargados del control, los certificados de operación regular y especial originales o copias legalmente certificadas y notariadas, credenciales y guías de remisión, caso contrario se sujetaran a las sanciones previstas en el presente Reglamento.*

Para Transporte Internacional, el transportista deberá presentar en los puntos de control la carta Porte, Manifiesto De Carga Internacional y Certificado de habilitación otorgado por la AGENCIA Nacional de Transito (ANT).

Artículo...- Obligación de reducir la carga: *Todo vehículo detectado en la red vial estatal, con pesos y dimensiones, o ambos a la vez, mayores a los autorizados en el respectivo certificado de operación, será retenido momentáneamente dentro de las instalaciones de las estacione de control, y su conductor estará obligado a reducir la carga, bajo su cuenta y riesgo, y a transportarla en otra unidad, sin perjuicio de la aplicación de sanciones a que hubiere lugar.*

Cuando la carga sea generada en puertos, zonas aduaneras, fabricas u otros, será corresponsable del pago de las sanciones a que hubiere lugar, la empresa que ordeno el transporte de carga mayor al establecido en el presente reglamento.

Artículo...- Casos de fuerza mayor: *Las concentraciones de carga máxima por eje, establecidas en este reglamento, podrán reducirse aún más cuando el estado de una vía o puente por causas de fuerza mayor o caso fortuito así se requiera. En estas circunstancias no se aplicara al conductor sanción alguna y el Ministerios rector del transporte hará conocer oportunamente por medio de difusión masiva, la situación en que se encuentra la vía.*

Artículo 2.- DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- *La Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones será expedida y podrá ser modificada mediante los respectivos Acuerdos Ministeriales emitidos por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.*

SEGUNDA.- Para el caso de las estaciones de control de pesos y dimensiones que serán administradas por Concesión o Delegación, el Ministerio Rector de Transporte, determinara la Normativa y los Procedimientos que deberán cumplirse para la operatividad en las mencionadas estaciones, además de las especificaciones técnicas y parámetros mínimos de diseños para la construcción de las mismas.

Artículo 3.- DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

PRIMERA.- Se concede un plazo máximo de 2 años a partir de la presente reforma de los capítulos IV y V del Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos, para que todos los vehículos que se encontraren fuera de los pesos y dimensiones máximas permitidas, regularicen sus unidades de carga. Para el efecto el Ministerio rector del transporte lo hará mediante publicaciones en los principales medios de comunicación del País.

SEGUNDA.- Las Unidades de carga que se construyan a partir de la expedición del presente reglamento, se someterán estrictamente a lo señalado en el mismo.

TERCER.- Para el control de pesos y dimensiones para los vehículos extranjeros que estén autorizados para realizar transporte internacional por carretera, se respetaran los acuerdos binacionales entre Ecuador y Perú, hasta la modificación de la Normativa Andina sobre el Límite de Pesos y Dimensiones del Transporte de Pasajeros y Mercancías por Carretera.

Artículo 4.- DISPOSICIONES DEROGATORIA.

Derogase y déjese sin efecto el Decreto Ejecutivo No. 2044 de 23 de agosto de 1994, publicado en el Registro Oficial No. 515, 30 de agosto de 1994.

Artículo 3.- DISPOSICIONES FINALES.

Sustitúyase la Disposición Final por las siguientes:

PRIMERA.- Se realizara la modernización o repotenciación de las estaciones de control de pesos y dimensiones a nivel nacional y se implementaran nuevas estaciones de control, en función de las obras de infraestructura vial, más los puntos de control de carga.

SEGUNDA.- El presente Decreto Ejecutivo entrara en vigencia a partir de la fecha de su expedición sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

TERCER.- De la ejecución del presente Decreto Ejecutivo, encárguese al Ministerio de Transporte y Obras Públicas

*Dado en el Palacio Nacional, en Quito 19 de Abril 2012.*²¹

²¹Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Decreto 1137 del Registro Oficial 699 del 9 de mayo de 2012

ANEXO 8 ACUERDO MINISTERIAL NO. 036

El Acuerdo Ministerial No. 036 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, establece:

“(...)Que, el numeral primero del artículo 154 de la Constitución de la Republica, dispone que a las ministras y ministros de Estado les corresponda ejercer la rectoría de las políticas públicas del área a su cargo y expedir los acuerdos y resoluciones administrativas que requiera su gestión.

Que, mediante Decreto Supremo No. 1351 publicado en el Registro Oficial No. 285 de 7 de julio de 1964, se promulga la Ley de Caminos, cuyo Reglamento de Aplicación se expide mediante Acuerdo Ministerial No. 80 de 02 de julio de 1965, publicado en el Registro Oficial 567 de 19 de Agosto del mismo año, reformado mediante Acuerdo Ministerial No. 93 de 09 de diciembre de 1969 y Decreto Ejecutivo No. 2044 de 23 de Agosto de 1994, publicados en los Registros Oficiales 324 y 515, respectivamente, de 09 de diciembre de 1969 y 30 de Agosto de 1994, en su orden.

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 1137, del 9 del mes de abril del 2012, se reforma los Capítulos IV y V del Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos, que regulan el Uso y Conservación de los Caminos Públicos, Pesos y Dimensiones, respectivamente.

Que, los vehículos de carga pesada que circulen por las carreteras de la Red Vial del País, cuyo peso bruto permitido sea desde de 3.5 toneladas, están sujetos al control por parte del Ministerio rector del transporte, dentro del ámbito de sus competencias.

Que, el Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos vigente, señala que “Las unidades de carga, remolques y semirremolques que son importados, ensamblados o fabricados nacional e internacionalmente, que realiza operaciones de transporte de carga nacional o internacional; deberán someterse a las dimensiones y pesos máximos permitidos normados en la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones que será expedida por el Ministerio rector del Transporte mediante el respectivo Acuerdo Ministerial, y en las normas técnicas establecidas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización”.

Que, el mismo reglamento faculta al Ministerio rector del Transporte, por ser el ente regulador del Sistema Nacional de Pesos y Dimensiones, determinar los procedimientos y normativa de control a través de un Manual Especifico, y a emitir las especificaciones técnicas y parámetros mínimos de diseño para la localización de las estaciones de control.

Que, la Disposición General Segunda del Decreto Ejecutivo No. 1137, de 19 del mes de abril del 2012, indica que para el caso de las estaciones de control de pesos y dimensiones que serán administradas por Concesión o Delegación, el Ministerio Rector de Transporte, determinara la Normativa y los Procedimientos que deberán cumplirse para la operatividad en las mencionadas estaciones, además de las especificaciones técnicas y parámetros mínimos de diseños para la construcción de las mismas.

En uso de las atribuciones que le confiere el artículo 154 de la Constitución de la República, el Reglamento Aplicativo a la Ley de Caminos y el artículo 17 del Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva;

Expedir las siguientes normas de aplicación para el control de pesos y dimensiones a nivel nacional:

ÍNDICE

CAPÍTULO I DE LA TABLA NACIONAL DE PESOS Y DIMENSION.....	3
CAPÍTULO II DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN.....	6
TÍTULO I CERTIFICADOS REGULARES.....	6
TÍTULO II CERTIFICADOS ESPECIALES.....	6
CAPÍTULO III DEL RÉGIMEN SANCIONATORIO.....	8

CAPÍTULO I

DE LA TABLA NACIONAL DE PESOS Y DIMENSIONES

ARTICULO 1.- *Las unidades de carga, remolques y semirremolques que son importados, ensamblados o fabricados nacional e internacionalmente, que realizan operaciones de transporte de carga nacional o internacional dentro del territorio nacional; deberán someterse a las dimensiones y pesos máximos permitidos normados en la siguiente Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones:*

TABLA NACIONAL DE PESOS Y DIMENSIONES

TIPO	DISTRIBUCIÓN MÁXIMA DE CARGA POR EJE	DESCRIPCIÓN	PESO MÁXIMO PERMITIDO (Ton.)	LONGITUDES MÁXIMAS PERMITIDAS (metros)		
				Largo	Ancho	Alto
2D			7	5,00	2,60	3,00
2DA			10	7,50	2,60	3,50
2DB			18	12,20	2,60	4,10
3-A			27	12,20	2,60	4,10
4-C			31	12,20	2,60	4,10
4-0 OTOPR			32	12,20	2,60	4,10
V2DB			10	12,20	2,60	4,10
V3A			27	12,20	2,60	4,10
VZS			27	12,20	2,60	4,10
T2			18	8,50	2,60	4,10
T3			27	8,50	2,60	4,10
S3			24	13,00	2,60	4,10
S2			20	13,00	2,60	4,10
S1			11	13,00	2,60	4,10
R2			22	10,00	2,60	4,10
R3			31	10,00	2,60	4,10
B1			11	10,00	2,60	4,10
B2			20	10,00	2,60	4,10
B3			24	10,00	2,60	4,10

Para las unidades de carga (Remolques, semiremolques y remolques balanceados) en la combinación se restará el largo del trasape.

TABLA NACIONAL DE PESOS Y DIMENSIONES: POSIBLES COMBINACIONES

TIPO	DISTRIBUCIÓN MÁXIMA DE CARGA POR EJE	DESCRIPCIÓN	PESO BRUTO VEHICULAR MÁXIMO PERMITIDO (toneladas)	LONGITUDES MÁXIMAS PERMITIDAS (metros)		
				Largo	Ancho	Alto
2S1			29	20,50	2,50	4,30
2S2			38	20,50	2,50	4,30
2S3			42	20,50	2,50	4,30
3S1			38	20,50	2,50	4,30
3S2			47	20,50	2,50	4,30
3S3			48	20,50	2,50	4,30
2R2			40	20,50	2,50	4,30
2R3			48	20,50	2,50	4,30
3R2			48	20,50	2,50	4,30
3R3			48	20,50	2,50	4,30
2B1			29	20,50	2,50	4,30
2B2			38	20,50	2,50	4,30
2B3			42	20,50	2,50	4,30
3B1			38	20,50	2,50	4,30
3B2			47	20,50	2,50	4,30
3B3			48	20,50	2,50	4,30

Tipo.- Es la descripción de la nomenclatura por vehículo.

Distribución máxima de carga por eje.- Describe el peso máximo por eje simple o conjunto de ejes permitido a los vehículos para su circulación por la Red Vial Nacional.

Descripción.- configuración de los vehículos de carga de acuerdo a la disposición y número de sus ejes.

Peso máximo permitido.- Peso bruto permitido por tipo de vehículo.

Longitudes máximas permitidas.- Dimensiones de largo, ancho y alto permitidos a los vehículos para su circulación por la Red Vial Nacional. Para excesos en altura máxima permitida en el caso de carga no divisible dependerá de las limitaciones que presenten la ruta elegida por el transportista para el traslado de los equipos. El transportista deberá verificar dichas condiciones y solicitar el certificado de operación especial correspondiente, con sujeción a las normas previstas en el presente Reglamento, sin perjuicio de resarcir los daños que ocasione su negligencia y/o inobservancia.

ARTÍCULO 2.- Para efectos de aplicación de la “Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones”, contenida en el artículo precedente, se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones especiales:

- 1. Tolerancia en el largo:** Para los semirremolques (carrocería) habrá una tolerancia de + 0,20 centímetros, la misma que será descontada en la combinación con el cabezal, debiendo alcanzar el largo máximo de combinación de acuerdo al cuadro establecido.
- 2. Peso Máximo:** El peso máximo permitido es de 48 toneladas, excepto para los vehículos 3S3 y 3R3 para los cuales se considerara una tolerancia de +3 toneladas y para el 3R2 y 2R3 de +1 tonelada.
- 3. Contenedores de alto cubicaje (High Cube):** Las dimensiones máximas permitidas para estos vehículos son: Alto 4,50, Ancho: 2,60 y Largo 20,50 metros. El peso máximo está establecido en relación al número de ejes de acuerdo al cuadro demostrativo.
- 4. Niñeras:** Las dimensiones máximas permitidas para las niñeras son: Alto 4,50, Ancho: 2,60 y Largo 21 metros. El peso máximo está establecido en relación al número de ejes de acuerdo al cuadro demostrativo.

- 5. Camas Bajas:** Las dimensiones máximas permitidas para las camas bajas son: Alto 4,50, Ancho 3,20 y Largo 21 metros. Todas las Camas Bajas deberán tramitar un **CERTIFICADO DE OPERACIÓN ESPECIAL** cuando circulen por la red vial estatal con cargas especiales, maquinarias con dimensiones mayores a las permitidas. El peso máximo está establecido en relación al número de ejes de acuerdo a la Tabla contemplada en el art. 1.
- 6. Volquetes y/o vehículos requeridos para proyectos de interés nacional:** Se autoriza la circulación de este tipo de vehículos con excesos y dimensiones superiores a las establecidas en la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones, siempre y cuando circulen fuera de las vías de primer orden y sean empleados para el desarrollo de proyectos específicos de interés nacional. Si se encontrare un vehículo de estas características circulando por la red vial nacional, será sancionado conforme a lo establecido en el presente reglamento.
- 7. Tanquero de combustible:** Los pesos y dimensiones máximos permitidos están para los transportes de combustibles y gas en tanqueros, se autoriza la transportación de las siguientes cantidades, de conformidad con la clasificación vehicular:

TIPÓ DE VEHICULO	GALONES PERMITIDOS
2DB	4000 gls.
3 ^a	6000 gls.
3S2	8000 gls.
3S3	10000 gls.

ARTÍCULO 3.- Se autoriza la circulación de los vehículos de carga pesada que son importados, ensamblados o fabricados, nacional e internacionalmente, que realizan operación de transporte de carga nacional o internacional; públicos, comerciales, por cuenta propia, por las carreteras de la Red Vía Nacional, cuyo peso bruto permitido sea desde 3.5 toneladas, únicamente con la presentación en las estaciones de control de pesos y dimensiones a nivel nacional de los siguientes documentos: Permisos de Operación emitidos por la Agencia Nacional de Transito, certificados de operación regular emitidos por el órgano rector del transporte, guía de remisión y para tanqueros la orden de carga y despacho otorgado por la terminal de combustible.

ARTICULO 4.- En caso de verificarse cualquier modificación o alteración en el diseño original de cualquier tipo de vehículo constante en la “Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones”, la Autoridad, en ejercicio de sus competencias, una vez comprado tan hecho, prohibirá la circulación de la unidad de transporte por la red vía estatal, así como la renovación de sus títulos habilitantes.

ARTICULO 5.- El Ministerio determinara los procedimientos y normativa de control a través de Manual Especifico de Procedimientos de Control en las estaciones de pesos y dimensiones, señalar las especificaciones técnicas y parámetros mínimos de diseño para la localización de las estaciones control, las funciones perfiles óptimos de los operadores de estaciones, los procedimientos de registro de vehículos, verificación de documentación, certificación y control de pesos y dimensiones, y demás actividades desarrolladas en las estaciones para el control de vehículos de carga pesada que circulan por la red vial estatal.

CAPITULO II

DE LOS PERMISOS DE OPERACIÓN

TITULO I

CERTIFICADOS REGULARES

ARTICULO 6.- Conforme lo establecido en el Reglamento de Pesos y Dimensiones, el Certificado de operación regular es el documento necesario para la circulación de vehículos de carga pesada por la red vial nacional, que detalla las especificaciones, dimensiones y capacidad del vehículo.

Para la obtención de los certificados de operación regular se deberá presentar a más de los requisitos estipulados en el Reglamento en mención, cualquier otro documento que en el ámbito de sus competencias, el Ministerio considere necesario.

ARTICULO 7.- Los vehículos sujetos a las disposiciones del presente Acuerdo, en las estaciones de control de pesos y dimensiones obligatoriamente deberán presentar el certificado de operación regular, emitido por el Ministerio, si se encontrare con documentos adulterados, se sancionara al transportista con el retiro del certificado de operación, la detención del vehículo y conforme a los establecido en la normatividad legal vigente.

TITULO II

CERTIFICADOS ESPECIALES

ARTICULO 8.- *Conforme lo establecido en el Reglamento de Pesos y Dimensiones, el Certificado de operación especial es el documento necesario para la circulación de vehículos de carga pesada indivisible por la red vial nacional.*

Para la obtención de los certificados de operación especial se deberá presentar a más de los requisitos estipulados en el Reglamento en mención, los siguientes documentos:

- 1. Solicitud dirigida al Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario, con al menos 7 días laborales de anticipación a la fecha en la que va a transportar la carga en la cual se deberá detallar:*
- 2. Clase de carga a transportar con sus dimensiones y pesos.*
- 3. Clase de vehículo y sus características técnicas, con sus dimensiones y pesos.*
- 4. La ruta a utilizarse.*
- 5. Fecha de traslado de la carga o equipo.*
- 6. Copia simple de la matrícula del vehículo.*
- 7. Copia simple de la matrícula del equipo caminero o maquinaria otorgada por el MTOP.*
- 8. Copia simple del certificado de operación regular.*
- 9. Copia simple del documento de identidad del Representante legal de la empresa.*
- 10. Copia simple del Permiso de Operación de la empresa de transporte otorgado por la ANT.*
- 11. en el caso de vehículos con internación temporal se deberá presentar copia de la autorización emitida por el órgano regulador para dicha operatividad o proyecto.*
- 12. Diagrama detallando las características y especificaciones técnicas del vehículo.*
- 13. El área competente, solicitara de ser necesario, el estudio técnico de vías, puentes y obras del arte de la ruta a utilizarse para el paso de la carga especial e indivisible.*
- 14. El área competente, solicitara de ser necesario la póliza de responsabilidad civil por el monto establecido conforme al peso o dimensión de la carga y el equipo y ruta a utilizarse, la misma que deberá cubrir totalmente los daños que se pudieran causar a la infraestructura vial.*

ARTÍCULO 9.- Se otorgara el certificado de operación especial a las empresa de transporte que se encuentren debidamente constituidas y registradas en la ANT y el Ministerio Rector del Transporte, respectivamente.

Las empresas generadoras de carga podrán gestionar el certificado de operación especial, siempre y cuando exista un contrato de prestación de servicios celebrado entre la mencionada empresa y la operadora de transporte debidamente constituida, para lo cual deberá dar cumplimiento a los requisitos previstos en este acuerdo y adjuntar a esto una copia del contrato.

ARTICULO 10.- El Ministerio Rector del Transporte realizara la constatación de la información declarada en la solicitud de los certificados de operación especial, en el caso que se detectare alteración y no conformidad del vehículo y carga solicitada y autorizada, se sancionara al vehículo con el cobro de tres remuneración básicas unificadas, la negación de los certificados de operación especial posteriores, y la cancelación de los permisos de operación emitidos por la agencia.

ARTICULO 11.- En las estaciones de control de pesos y dimensiones los vehículos sujetos a las presentes disposiciones, obligatoriamente deberán presentar el certificado de operación especial emitido por el Ministerio, el cual contendrá la placa del vehículo autorizado para la circulación, la ruta aprobada y la descripción de la carga a transportar, si no lo presentare, se sancionara al transportista con el retiro del certificado de operación especial, la detención de la carga y el vehículo en las estaciones de control, y conforme a lo establecido en la normatividad legal vigente.

ARTÍCULO 12.- El titular del Certificado de Operación Especial, cumplirá estrictamente con todas las recomendaciones expuestas en el mismo, con el detalle de la ruta solicitada y la distribución de carga aprobada, acatando las recomendaciones técnicas y otras dadas por la Autoridad.

Si el interesado o propietario no cumpliera con las recomendaciones técnicas y las obligaciones señaladas en la Ley y su Reglamento aplicativo, el Certificado automáticamente será anulado y se sujetara a las sanciones previstas, para lo cual el Ministerio rector se reserva el derecho de prohibir el otorgamiento de certificados de operación posteriores.

ARTÍCULO 13.- A más de las obligaciones a cumplir por parte de los transportistas, las mismas que están contempladas en el Reglamento de aplicación de la Ley de Caminos,

respecto del control de Pesos y Dimensiones, se deberán acatar las siguientes disposiciones:

1. *Presentar obligatoriamente en cada estación de pesaje, el certificado de operación especial para verificar el peso bruto vehicular y dimensiones y constatar que las*
2. *Características del vehículo y que la carga sean iguales a las consignadas en el documento.*
3. *Cuando la carga exceda las 60 toneladas, 23 metros de largo, 3,60 de ancho, se deberá contar con el apoyo policial, provistas de elementos de señalización preventiva.*
4. *La distancia y desplazamiento de los vehículos guías, será de 100 metros antes y después del equipo a transportar.*
5. *Durante el paso por centros poblados, deberá tomarse precauciones y medidas especiales previniendo el cruce de peatones, autos y otros.*
6. *El solicitante asume total responsabilidad por todos los daños causados durante la transportación de la carga especial.*

CAPITULO III

DEL RÉGIMEN SANCIONATORIO

ARTICULO 14.- *De las sanciones a que hubiere lugar por la contravención a las presentes normas se observara lo dispuesto en la Ley de Caminos, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad vial y lo previsto en los artículos subsiguientes de esta norma técnica, en ejercicio de la facultad otorgada al Ministerio.*

Articulo 15.- Para la aplicación de las sanciones, se observaran las siguientes reglas:

1. *Las sanciones se aplicaran en relación a cada unidad vehicular en la que se detecte la infracción, sean estos vehículos individuales o vehículos combinados y por evento encontrado.*
2. *Todo vehículo que circule con pesos y dimensiones superiores a lo establecido en la Tabla Nacional de pesos y dimensiones, será detenido hasta la regulación de la carga, y se aplicaran las sanciones establecidas en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad vial.*
3. *El Ministerio Rector del Transporte se reserva la facultad de negar la emisión de nuevos certificados de operación especial, se comprobare la inobservancia del detalle de la ruta y al distribución de carga autorizada.*

4. Siendo varias las infracciones detectadas en un mismo vehículo, por cada infracción se impondrá la sanción correspondiente.
5. Las sanciones previstas son independientes de las que correspondan por infracción y contravenciones de tránsito, según la Ley de la materia.
6. A la sanción establecida en el literal anterior, por cada reincidencia a partir de la cuarta, se retirara el certificado de operación por el lapso de 3 meses o se suspenderá el trámite para su otorgamiento además de la prohibición de circulación del vehículo por igual tiempo.

ARTICULO 16.- Observancia: Las presentes disposiciones con de carácter obligatorio para todas las personas naturales o jurídicas generadoras de carga, propietarios y/o conductores de los vehículos de carga pesada y encargados del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, sus autoridades y afines.

ARTICULO 17.- Constatación de la infracción e informe: En las contravenciones por las disposiciones de esta norma técnica, el Jefe de la Estación de Pesos y Dimensiones o su delegado, reportara inmediatamente a la autoridad competente la citación correspondiente, haciendo constar los nombres del infractor, los datos del vehículo, la infracción o infracciones cometidas e inclusive indicando las multas que correspondan, para el efecto se retirara el certificado regular o especial de circulación el mismo que se anexara a la citación.

ARTÍCULO 18.- Pago de sanciones: El infractor deberá proceder al pago de la multa impuesta, valor que será depositado en la respectiva cuenta bancaria que mantiene el Ministerio, dentro de los diez (10) días termino de impuesta la infracción. Los documentos retenidos serán devueltos al infractor una vez efectuado el pago de la sanción impuesta. Una vez vencido el plazo del pago de las sanciones, de no corroborarse el pago, el Ministerio Rector del Transporte en ejercicio de sus facultades y competencias, iniciara el proceso de acción coactiva para el pago de la infracción.

ARTICULO 19.- Contenido de la citación: La citación que se entregue a los conductores en los casos de infracción al presente Reglamento, será elaborada por el Ministerio Rector del Transporte, sellado y firmado por el Jefe de estación respectiva, quien deberá informar diariamente sobre el movimiento de la plaza a su cargo al Director de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, por intermedio del Coordinador de la Unidad de Pesos y Dimensiones o su delegado.

ARTICULO 20.- Responsabilidades sobre sanciones: *La responsabilidad directa para el pago de las sanciones a que hubiere lugar por exceder los pesos y/o dimensiones máximas permitidas, recae sobre la persona o personas naturales o jurídicas que en forma individual o conjunta, por negligencia o de manera intencional, infrinjan lo establecido en el presente Acuerdo. De ser vario los obligados, sean estos el propietario del vehículo, el transportista y/o el generador de la carga, todos serán solidariamente responsables del pago de la multa y daños ocasionados, que se distribuirán equitativamente, conforme lo señala el título IX del Código Civil, respecto de las obligaciones solidarias, en concordancia con el artículo 46 de la Ley de Caminos.*

ARTÍCULO 21.- Impugnación: *Determinada la sanción, el infractor tendrá un término de 3 días para su impugnación ante el Subsecretario de Transporte Terrestre y Ferroviario, quien determinara la procedencia de la sanción impuesta.*

ARTICULO 22.- *En todo lo demás, se estará a lo dispuesto en los Capítulos IV y V del Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos vigente, modificados y publicados.*

ARTICULO 23.- *De la ejecución del presente Acuerdo Ministerial que entrara en vigencia a partir de la fecha de suscripción, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial, encárguese a la Dirección de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.”²²*

²²Acuerdo Ministerial 036; Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ecuador; 18 de mayo 2012; Registro Oficial No. 717 del 5 de junio de 2012

ANEXO 9 ACUERDO MINISTERIAL NO. 076 (14-09-2012)

El Acuerdo Ministerial No. 076 del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, establece:

“(...)Que el numeral 1 del Art.154 de la Constitución de la República del Ecuador establece que las ministras y ministros de Estado, además de las atribuciones establecidas en la ley, les corresponde Ejercer la rectoría de las políticas del área a su cargo y expedir los Acuerdos y Resoluciones Administrativas que requiera su gestión;

Que, el Decreto Ejecutivo No. 8 de 15 de enero del 2007, publicado en el Registro Oficial número 18 del 8 de febrero del 2007, se creó el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en sustitución del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Que, el Decreto Ejecutivo No. 1111 de 27 de mayo de 2008, publicado en el Registro Oficial No. 358 de 12 de junio de 2008, se traspa la Dirección General de la Marina Mercante (DIGMER) a la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial, con sus respectivas atribuciones y competencias.

Que, mediante Decreto Ejecutivo No, 1137 de 19 de enero de 2012, se expido las reformas al Reglamento Aplicativo a la Ley de Caminos de la República del Ecuador.

Que, el Decreto Ejecutivo No. 1087 de 07 de marzo de 2012, publicado en el Registro Oficial No. 668 del 23 de marzo de 2012, con el que se transfieren todas las competencias atribuciones relacionadas con las facultades de rectoría, planificación. Regulación y control técnico de la rama sectorial de puertos y transporte acuático.

Que, con Acuerdo Ministerial No. 066 de 18 de junio de 2003, publicado en el Registro Oficial No. 125 de 15 de julio del mismo año, se expide las Normas para el Arancel de Autogestión Institucional, como tasas por los servicios prestados por el ex Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

Que, mediante Acuerdo Ministerial No. 020 de 12 de abril de 2012, suscrito por la Arquitecta María de los Ángeles Duarte, Ministra de Transporte y Obras Públicas, se desconcentran las competencias, atribuciones, productos y responsabilidades de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial a las Direcciones Provinciales.

Que, con Acuerdo Ministerial No. 023 de 13 de abril de 2012, se expide que el Reglamento para regular la colocación y ubicación de rótulos y vallas en el derecho de vía de los caminos a cargo del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, incluyendo los

Concesionados y Delegados y su correspondiente reforma emitida mediante Acuerdo Ministerial No. 049 del 18 de junio de 2012.

Que, mediante Acuerdo Ministerial No. 036 de 18 de mayo de 2012, publicado en el Registro Oficial No. 717 del 07 de junio de 2012, suscrito por la Arquitecta María de los Ángeles Duarte, Ministra de Transporte y Obras Públicas, se expidieron las Normas de Aplicación para el Control de Pesos y Dimensiones a Nivel Nacional.

Que, el oficio No. MINFIN-2012-0235-O de 23 de enero de 2012, asunto; Instrucción cuentas rotativas de ingresos para cada regional del MTOP, emitido por la Tesorería de la Nación-Ministerio de Finanzas del Ecuador.

Que, mediante Resolución No. SPTMF-191/12 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 748 de 18 de julio de 2012, se expide la Normativa Tarifaria por Servicios Prestados por la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial.

Que, para el fortalecimiento de la Gestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas es necesario expedir los procedimientos para recaudación de recursos económicos por autogestión y que es necesario sistematizar sus procesos a fin de mejorar la capacidad de respuesta a nuestros usuarios en el territorio nacional; y

En ejercicio de las atribuciones que le concede el Art. 154 numeral 1 de la Constitución de la República y el Art. 17 del Estatuto Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva.

Acuerda:

**EXPEDIR LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA RECAUDACIÓN DE RECURSOS
ECONÓMICOS POR AUTOGESTIÓN DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS
PÚBLICAS**

Art. 1 ALCANCE.- *Está dirigido a los procesos relacionados con la recaudación de recursos de Autogestión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por emisión de: certificados especiales, equipos camineros y maquinaria pesada, permisos para colocación y ubicación de rótulos y vallas publicitarias, emisión de autorizaciones, certificados y matrículas de los procesos inherentes a la gestión de la Subsecretaría de Puertos y sus dependencias y los que a futuro se establezcan.*

Art. 2.- FLUJOGRAMA

Art. 3.- DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA RECAUDACIÓN.-

3.1.- Gestión del Transporte-lineamientos generales.

- a. El proceso de recaudación de fondos por autogestión inicia cuando el usuario solicita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas en los niveles de gestión central y provincial un servicio, definiéndose como usuario al público en general.*
- b. La Dirección de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, a través de la Unidad de Pesos y Dimensiones en la Administración Central y la Unidad de Gestión del Transporte Provincial, según corresponda, solicitarán la documentación necesaria al ciudadano requirente del servicio (requisitos para el servicio-ANEXO A), y emitirá el documento para el pago respectivo, acorde al servicio solicitado por el usuario.*
- c. El usuario recibe el documento para el pago, realiza el deposito en efectivo o cheque certificado, en la cuenta aperturada en el Banco de la localidad correspondiente a la Administración Central o Dirección Provincial, acorde con los lineamientos de la Máxima Autoridad.*
- d. La Entidad Bancaria entregará el comprobante de depósito en la Tesorería de la Administración Central o Dirección Provincial, según corresponda.*

3.2.- Trámite de los Procesos de Autogestión del Transporte en los Niveles de Gestión Central y Provincial.

3.2.1 PESOS Y DIMENSIONES

3.2.1.1. Certificados Regulares

- a. Revisión del vehículo en la estación de control de Pesos y Dimensiones*
- b. Registrar al vehículo en el sistema*
- c. Emisión de ticket, para el inicio del proceso en la Administración Central y/o Direcciones Provinciales*
- d. En la Unidad de Pesos y Medidas se emitirá la orden de pago que será entregada al usuario para que proceda con la cancelación del valor respectivo.*
- e. El usuario se acercará al Banco corresponsal para realizar el depósito*
- f. En la Unidad de Tesorería, se registra el ingreso de caja, una vez certificado el depósito, se procederá a imprimirlo en tres hojas pre numeradas, de las cuales se entregará una al usuario, la segunda a la Unidad de Conservación del Transporte u la tercera en Tesorería.*
- g. El operador de la Unidad de Pesos y Dimensiones recibe el ingreso de caja y la especie valorada para emitir el certificado regular*
- h. En el plazo de 48 horas laborables, el usuario deberá acercarse para retirar el certificado debidamente legalizado*

3.2.1.2 Certificados Especiales

- a. Previo a realizar este procedimiento se debe verificar que el vehículo posea certificado de operación regular vigente, y sin órdenes de pago pendientes.*
- b. La Unidad de Pesos y Dimensiones generará la solicitud de certificado especial, (solicitud de vehículo con excesos, solicitud de exceso-plataforma, solicitud certificado especial).*
- c. En la Unidad de Pesos y Medidas se emitirá la orden de pago que será entregada al usuario para que proceda con la cancelación del valor respectivo.*
- d. El usuario se acercará al Banco corresponsal para realizar el depósito*
- e. En la Unidad de Tesorería, se registra el ingreso de caja, una vez certificado el depósito, se procederá a imprimirlo en tres hojas pre numeradas, de las cuales se entregará una al usuario, la segunda a la Unidad de Conservación del Transporte u la tercera en Tesorería.*
- f. El operador de la Unidad de Pesos y Dimensiones recibe el ingreso de caja y la especie valorada para emitir el certificado especial*
- g. En el plazo de 48 horas laborables, el usuario deberá acercarse para retirar el certificado debidamente legalizado*

3.2.1.3. Citaciones

- a. En las estaciones de pesaje se generará las citaciones, las mismas que pueden ser por exceso de peso, dimensiones, evasión de control y/o fuga.*
- b. El usuario se acercará al Banco corresponsal para realizar el depósito.*
- c. En la Unidad de Tesorería, se registra el ingreso de caja, una vez certificado el depósito se procederá a imprimirlo en tres hojas pre numeradas, de las cuales se entregará una al usuario, la segunda a la Unidad de Conservación del Transporte y la tercera para la Unidad de Tesorería.*
- d. El operador de la Unidad de Pesos y Dimensiones recibe el ingreso de caja y la especie valorada para emitir el certificado especial.*
- e. En plazo de 48 horas laborables, el usuario deberá acercarse para retirar el certificado debidamente legalizado.*
- f. Con copia del ingreso de caja la especie valorada en blanco, la Unidad informará de manera inmediata, al usuario la fecha en que se entregará la especie con los datos correspondientes del vehículo (Placa, No. Motor, chasis, C.I, Nombres y apellidos del usuario que consta en la matricula), y debidamente legalizada por las autoridades competentes, debiendo destacar que este trámite se cumplirá en un término no superior a 24 horas.*
- g. Legalizada la especie por la autoridad competente, el usuario procederá a retirar el documento de manera personal o a través de un delegado, que contará con la respectiva autorización escrita, presentando copia del ingreso de caja y su correspondiente Cedula de Identidad.*

3.2.2. AUTORIZACIÓN PREVIA A LA IMPORTACIÓN DE VEHICULOS PESADOS.

El importador ingresará la solicitud para la importación en la que se detallará los siguientes aspectos:

- a. Número de vehículo o vehículos a importar*
- b. Marca del vehículo o vehículos*
- c. Modelo del vehículo o vehículos*
- d. Año de fabricación*
- e. Dimensiones y capacidades de carga*

- f. Especificaciones Técnicas del Fabricante del vehículo, con su respectiva autenticación.*
- g. El Director de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, en la Administración Central y el Director Provincial en los territorios, remitirán la solicitud del usuario a los respectivos procesos de Gestión del Transporte en los niveles de central y provincial para su respectivo análisis técnico e informe correspondiente, conforme a lo establecido en la Tabla Nacional de Pesos y Dimensiones y al Art. 38, del Reglamento Aplicativo de la Ley de Caminos Publicado, en el Registro Oficial No. 515 del 30 de agosto de 1994.*
- h. La Unidad o procesos de gestión del transporte en la Administración Central o en los territorios según corresponda, remitirán al Director de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial o Director Provincial el informe técnico correspondiente quienes autorizarán o negarán la solicitud de Autorización Previa para la importación de vehículos pesados.*
- i. Revisando el informe técnico por parte del Director de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en la Administración Central o el Director Provincial según corresponda, el servidor responsable de la gestión de la ventanilla universal emitirá la Orden de Pago para que el usuario realice el depósito en la entidad bancaria establecida por la institución.*
- j. Con el comprobante de ingreso de caja en tres ejemplares pre-numerados, dos (2) se entregará al usuario con los timbres fiscales respectivos y la tercera copia, para tesorería con el documento de respaldo de la recaudación realizada.*
- k. El usuario con los dos ejemplares entregados por la Unidad de Tesorería regresa a la ventanilla universal para el retiro de la Autorización Previa a la importación de vehículos pesados, debidamente legalizada por el Director de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, en la Administración Central o por el Director Provincial según corresponda, cuyo plazo de entrega no será mayor a un día laborable.*

3.2.3. MATRICULACIÓN DE EQUIPO CAMINERO Y MAQUINARIA PESADA.

El interesado solicitará la matricula por primera vez o renovación del Equipo Caminero y Maquinaria Pesada que se utiliza en obras de ingeniería civil al Director Provincial; solicitud que deberá constar con los siguientes documentos establecidos en el Acuerdo No. 079 del 21 de octubre de 2011:

- a. *Solicitud dirigida al Director Provincial (formulario pre-impreso)*
- b. *Facturas originales o copias certificadas por un Notario Público, contratos de compra venta debidamente legalizados, cuando sea maquinaria adquirida en el país; en caso de equipo caminero y/o maquinaria pesada importada la Declaración Aduanera Única y el INVOICE.*
- c. *En caso de importador directo (representante de fábrica), solo presentará la factura.*
- d. *En la solicitud original presentada por el usuario se hará constar el lugar donde se encuentran el equipo caminero y/o maquinaria pesada.*
- e. *Documentos de dominio*
- f. *El requerimiento de inspección del equipo caminero y/o maquinaria, tomando en cuenta que los resultados de la misma no podrán exceder de 8 días laborables.*
- g. *Las especies de matrículas se entregarán en un plazo no mayor de 5 días hábiles posteriores a la entrega del comprobante de ingreso a caja.*
- h. *El Director Provincial remite la solicitud presentada por el usuario a la Unidad de Gestión del Transporte Provincial, para que en un plazo no superior a 48 horas se atienda el trámite correspondiente.*
- i. *La Unidad de Gestión del Transporte Provincial, remite la solicitud de inspección al Coordinador de la Unidad de Infraestructura del Transporte Provincial para que realice la inspección del peritaje correspondiente.*
- j. *La Unidad de Infraestructura del Transporte Provincial en un plazo no superior a 48 horas, realizará la inspección y el peritaje acorde con la documentación de soporte remitida por la Unidad de Gestión del Transporte Provincial*
- k. *Con el informe de inspección y peritaje; y, verificada la documentación de soporte para la inspección, constante en el Art. 3 del Acuerdo Ministerial No. 079 de 21 de Octubre de 2011, Reglamento del Registro Nacional de Equipos y Maquinaria, el Coordinador del proceso remitirá a la Unidad de Tesorería el informe de inspección y peritaje, para la respectiva elaboración del comprobante de ingreso de caja.*
- l. *La tesorería en Administración Central y/o Dirección Provincial, efectuarán el control del depósito en la cuenta correspondiente. Si el depósito es válido, se elaborará el comprobante de ingreso de caja pre-numerado en tres ejemplares, de los cuales conjuntamente con los documentos de soporte o especie valorada según el caso, entregará dos (2) copias al usuario y, la tercera quedará en el*

archivo de tesorería conjuntamente con la documentación del respaldo, como evidencia de la transacción realizada. Proceso que es igual para las recaudaciones de Pesos y Dimensiones, Matriculación, vallas publicitarias, importaciones, etc.

3.2.4 VALLAS PUBLICITARIAS

El interesado solicitará mediante documento escrito contenido en original y dos copias, dirigido al Director Provincial, la licencia de ocupación del espacio físico dentro del derecho de vía, para ubicar la valla publicitaria; solicitud que deberá contener los siguientes elementos y documentos adjuntos:

- a. Indicación clara del nombre y calidades del propietario o representante legal debidamente acreditado, Para el efecto, deberá adjuntar los documentos vigentes que acrediten la calidad del tenedor, cuando se trate de persona natural o jurídica.*
 - b. Certificación del derecho de propiedad o fotocopia autenticada del contrato de arrendamiento del terreno donde se colocará la valla publicitaria, de ser el caso.*
 - c. Descripción de la actividad específica a la que se dedica.*
 - d. Copia certificada de la declaración del impuesto a la renta del último ejercicio fiscal*
 - e. Compromiso formalmente suscrito, mediante declaración juramentada realizada ante un Notario Público, de remover de inmediato todos los rótulos o vallas que violenten las disposiciones del presente acuerdo.*
 - f. Explicación detallada por escrito de la instalación pretendida, indicando de forma, clara el o los lugares donde se llevara a cabo la ubicación de los rótulos y vallas, las mimas que serán geo-referenciadas*
- Plazo de vigencia de la estructura en pie.*
 - Comprobante del pago de la tasa correspondiente*
 - Lugar para recibir notificaciones*
- g. Ilustración gráfica y fotográfica descriptiva de la instalación pretendida, respecto a la forma, soportes físicos de los rótulos de anuncios publicitarios, y sus respectivas medidas.*

- h. Croquis del rótulo a colocarse, con las indicaciones técnicas de la estructura de soporte o anclaje.*
- i. Las estructuras complejas/vallas o rótulos que midan más de 6 metros cuadrados por cara, deberán adjuntar un plano constructivo de la estructura de anclaje y soporte con la firma de un ingeniero responsable y la correspondiente memoria de cálculo.*
- j. Copia de planos estructurales debidamente evaluados por un profesional responsable en el área de la ingeniería civil, así como un diseño publicitario de muestra.*

El Director Provincial remitirá al Proceso de Conservación Provincial del Transporte, dependiente de la Unidad de Infraestructura de Transporte Provincial, a fin de que se realice el análisis de factibilidad y la inspección técnica respectiva.

El proceso de Conservación Provincial emitirá el informe técnico respectivo, de ser favorable como hecho procedente a la emisión de la respectiva licencia, que contendrá el Número de Registro Único para su identificación, se emitirá la orden de pago respectiva, tomando en cuenta los parámetros establecidos en el Art. 9, Tasa por emisión de Licencia y Art. 13, póliza de responsabilidad civil de daños a terceros; en caso de ser desfavorable se procederá a archivar la solicitud y se notificará por parte del Director Provincial al interesado con los resultados:

Una vez cancelados los valores correspondientes, se emitirá la Licencia anual de derecho de uso y ocupación del Derecho de Vía de los caminos a cargo del MTOP.

La póliza, de la licencia o su renovación tendrá un plazo de vigencia de un año. El valor a cobrar por metro cuadrado es anual y se incrementará automáticamente de acuerdo a la política que establezca la máxima autoridad del MTOP.

La solicitud de renovación de licencia, deberá ser presentada con al menos un mes de anticipación a la fecha de caducidad de la misma. Vencido este plazo o el de vigencia de la licencia, y el interesado deberá solicitar una nueva licencia. Bajo ningún concepto la solicitud presentada otorga el derecho de renovación de la licencia.

De verificarse contravenciones a la disposiciones en el presente Acuerdo, las Direcciones Provinciales, podrán revocar la autorización otorgada, debiendo el infractor remover las estructuras que hubiere levantado, sin derecho a indemnización.

En lo demás, se remitirá al Acuerdo Ministerial No. 023 del 13 de abril de 2012.

3.2.5 OTROS: *Comprobante de liquidación del pago en hojas pre-numeradas de Tesorería.*

- De manera simultánea, se el registro es verdadero, Tesorería entregará una copia de dicho ingreso de caja a Contabilidad quien registra en el ESIGEF, realiza conciliación y fin del proceso.*
- El usuario entrega dicho documento habilitante a la Unidad de Gestión para el registro en el SITOP y la correspondiente impresión del documento habilitante del servicio solicitado.*
- El proceso termina cuando el usuario recibe el documento habilitante legalmente firmado por las autoridades.*

3.3- TRAMITES DE LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

3.3.1 MATRÍCULA DE ARMADOR (Primera Vez)

- 1. El servidor de la Dirección de Transporte recibe de ventanilla de atención al usuario la documentación del ciudadano requirente y la remite a la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial a fin de que asigne el trámite al responsable de matriculación.*
- 2. El servidor responsable revisa la documentación y verifica que ésta se encuentre acorde a la normativa vigente y emite Informe Técnico.*
 - Si el informe técnico es favorable, se remite a la Unidad de Asesoría Jurídica, quien emite la Resolución y la remite nuevamente al servidor de Matriculación de la Dirección de Transporte.*
 - Si el informe técnico no es favorable, el servidor de Matriculación emite Notificación para que el usuario complete la documentación.*
- 3. El servidor de Matriculación, emite y sumilla la Matricula o Notificación*

4. La Coordinadora de la Unidad de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla matrícula o notificación y remite al Director de Transporte Marítimo y Fluvial.
5. El o la Directora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla la matrícula o notificación y remite al Subsecretario de Puertos para su legalización.
6. El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial legaliza la matrícula o notificación y la resolución y remite a la Dirección donde se originó el trámite.
7. El servidor de la Dirección de Transporte remite la matrícula a la ventanilla de Atención al Usuario para su entrega al ciudadano requirente.

3.3.2 RENOVACIÓN MATRÍCULA DE ARMADOR

1. El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial recibe de ventanilla de atención al usuario, la documentación del requirente y la remite a la Directora de transporte Marítimo y Fluvial para que asigne el trámite a un servidor de matriculación.
2. El servidor revisa la documentación y verifica que se ésta se encuentra acorde a la normativa vigente y emite informe técnico.
 - Si el informe técnico es favorable, el servidor emite la matrícula de armador
 - Si el informe técnico es desfavorable, el servidor de matriculación emite notificación para que el usuario complete los requisitos establecidos en la normativa vigente.
3. La Coordinadora de la Unidad Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla matrícula o notificación.
4. La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla la matrícula o notificación y remite al despacho del Subsecretario de Puertos para la legalización.
5. El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial legaliza la matrícula o notificación y resolución, luego se remite a la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial.
6. El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, remite la matrícula a la ventanilla de atención al usuario para su entrega al ciudadano requirente.

3.3.3 MATRÍCULA DE AGENCIAS NAVIERAS POR PRIMERA VEZ

1. *El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial recibe de ventanilla de atención al usuario la documentación del requirente y la remite a la Directora de Transporte Marítimo y Fluvial para que asigne el trámite a un servidor de matriculación*
2. *El servidor de matriculación revisa los requisitos de acuerdo a la normativa vigente y emite informe técnico y notificación a fin de realizar inspección.*
 - *El servidor realiza inspección a las instalaciones de la agencia y emite informe técnico.*
3. *En la unidad de asesoría jurídica, la coordinadora revisa y emite Resolución*
4. *El servidor de Matriculación, emite y sumilla matricula.*
5. *La Coordinadora de la Unidad de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla matricula*
6. *La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla la matricula o notificación y remite al despacho del Subsecretario de Puertos para la legalización.*
7. *El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial legaliza la matricula o notificación y la Resolución, luego se remite a la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial.*
8. *El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, remite la matricula a la ventanilla de atención al usuario para su entrega al ciudadano requirente.*

3.3.4 RENOVACIÓN MATRÍCULA DE AGENCIAS NAVIERAS

1. *El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, recibe de ventanilla de atención al usuario la documentación del requirente y la remite a la Directora de Transporte Marítimo y Fluvial para que asigne el trámite a un servidor de matriculación*
2. *El servidor de Matriculación revisa los requisitos de acuerdo a la normativa vigente y emite informe técnico.*
 - *Si el informe técnico es favorable, el servidor emite la matrícula de agencia.*
 - *Si el informe técnico es desfavorable, el servidor de matriculación emite notificación para que el usuario complete los requisitos establecidos en la normativa vigente.*

3. *La Coordinadora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla matricula o notificación*
4. *La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla la matricula o notificación y remite al despacho del Subsecretario de Puertos para la legalización*
5. *El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial legaliza la matricula o notificación y la Resolución, luego se remite a la Dirección de Transporte.*
6. *El servidor de la Dirección de transporte remite la matricula a la ventanilla de atención al usuario para su entrega al ciudadano requirente.*

3.3.5 REGISTRO DE CONSOLIDADOR Y/O DESCONSOLIDADOR DE CARGA

1. *El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, recibe de ventanilla de atención al usuario la documentación del requirente y la remite a la Directora de Transporte Marítimo y Fluvial para que asigne el trámite a un servidor de matriculación*
2. *El servidor de matriculación, revisa los requisitos de acuerdo a la normativa vigente y emite informe técnico*
 - *Si el informe técnico es favorable, el servidor emite el documento habilitante para la empresa Consolidadora y/o Desconsolidadora de carga.*
 - *Si el informe técnico es desfavorable, el servidor de matriculación emite Notificación para que el usuario complete los requisitos establecidos en la normativa vigente.*
3. *La Coordinadora de la Unidad de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla el documento habilitante o la notificación para la empresa Consolidadora y/o Desconsolidadora de carga.*
4. *La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla el documento habilitante o notificación y remite al despacho del Subsecretario de Puertos.*
5. *El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial legaliza el documento habilitante o la notificación para la empresa Consolidadora y/o Desconsolidadora de carga para luego ser entregada a la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial*
6. *El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, remite la notificación o Registro Provisional a ventanilla de atención al usuario para su entrega al ciudadano requirente.*

3.3.6 CALIFICACIÓN Y REGISTRO COMO BENEFICIARIO DE LA LEFORTACC

1. *La Coordinación de la Unidad de Asesoría Jurídica recibe de ventanilla de atención al usuario la documentación del requirente*
 - *La Coordinación de Asesoría Jurídica elabora y emite informe legal y lo remite a un servidor de fortalecimiento.*
2. *El servidor de fortalecimiento emite informe técnico*
 - *Si el informe legal es favorable, el servidor de fortalecimiento emita notificación y remite para la sumilla.*
 - *Si el informe legal es desfavorable, el servidor de fortalecimiento emita notificación y remite la Resolución de calificación*
3. *La Coordinadora de la Unidad de Fortalecimiento del Transporte Acuático revisa y sumilla el documento habilitante o la notificación para la empresa y remite a la Directora para la sumilla*
4. *La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla el documento habilitante o notificación y remite al despacho del Subsecretario de Puertos.*
5. *El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial legaliza la notificación o resolución de calificación y registro.*
6. *La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial, revisa expediente y sumilla notificación*
7. *El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, legaliza notificación y la remite a la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial y se envía a ventanilla de atención al usuario.*

3.3.7 AUTORIZACIÓN DE IMPORTANCIÓN DE NAVES AL AMAPRO DE LA LEFORTAAC

1. *El servidor de la Dirección de Transporte y Marítimo y Fluvial recibe de ventanilla de atención al usuario la documentación del requirente y la remite a la Directora de Transporte Marítimo y Fluvial para que asigne el trámite a un servidor de la Unidad de Fortalecimiento.*
2. *El servidor revisa la documentación de acuerdo a la normativa vigente y emite informe técnico*

3. *Si el informe técnico es favorable, se remite a la Unidad de Asesoría Jurídica, quien emite y sumilla la resolución y la remite al despacho del Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial para su legalización*
4. *Si el informe técnico es desfavorable, el servidor de la Unidad de Fortalecimiento emite notificación para que el usuario complete la documentación.*
5. *En la Unidad de Fortalecimiento, el servidor emite y sumilla la notificación*
6. *La Coordinadora de la Unidad de Fortalecimiento del Transporte Acuático revisa y sumilla el documento habilitante o la notificación y remite a la Directora para la sumilla.*
7. *La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla el documento habilitante o notificación y remite al despacho del Subsecretario de Puertos.*
8. *El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial legaliza la notificación o Resolución de Calificación y registro.*
9. *La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial, revisa expediente y sumilla Notificación.*

3.3.8 AUTORIZACIÓN DE IMPORTACIÓN DE BIENES AL AMPARO DE LA LEFORTACC

1. *El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, recibe de Ventanilla de Atención al usuario, la documentación del requirente y la remite a la Directora de Transporte Marítimo y Fluvial para que asigne el trámite a un servidor de la Unidad de Fortalecimiento*
2. *El servidor revisa la documentación de acuerdo a la normativa vigente y emite informe técnico.*
3. *Si el informe técnico es favorable, se remite a la unidad de asesoría Jurídica, quien emite y sumilla la Resolución y la remite al despacho del Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial para su legalización*
4. *Si el informe técnico es desfavorable, el servidor de la Unidad de Fortalecimiento emite notificación para que el usuario complete la documentación.*
5. *En la Unidad de Fortalecimiento, el servidor emite y sumilla la notificación*
6. *La Coordinadora de la Unidad de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla la notificación*
7. *La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla la notificación y remite al despacho del Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*

8. *El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, remite la notificación a la ventanilla de atención al usuario para su entrega al ciudadano requirente.*
9. *El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, remite la notificación a la ventanilla de atención al usuario para su entrega al ciudadano requirente.*

3.3.9 AUTORIZACIÓN A FACTURAR CON TARIFA 0% IVA POR LA CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN O TRANSFERENCIA DE NAVES O BIENES AL AMPARO DE LA LEFORTAAC

1. *El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial recibe la ventanilla de atención al usuario, la documentación del requirente y la remite a la Directora de Transporte Marítimo y Fluvial para que asigne el trámite a un servidor de la Unidad de Fortalecimiento.*
2. *El servidor revisa la documentación de acuerdo a la normativa vigente y emite informe técnico*
3. *Si el informe técnico favorable, se remite a la Unidad de Asesoría Jurídica, quien emite y sumilla la resolución y la remite al despacho del Subsecretario de puertos y Transporte Marítimo y Fluvial para su legalización.*
4. *Si el informe técnico es desfavorable, el servidor de la Unidad de Fortalecimiento emite notificación para que el usuario complete la documentación.*
5. *En la Unidad de Fortalecimiento, el servidor emite y sumilla la notificación.*
6. *La Coordinadora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla la notificación*
7. *La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla la notificación y remite al despacho del Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial.*
8. *El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial legaliza la Notificación luego se remite a la Dirección de Transporte.*
9. *El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, remite la notificación a la ventanilla de atención al usuario para su entrega al ciudadano requirente.*

3.3.10 AUTORIZACIÓN DE FLETAMENTO A CASCO DESNUDO DE NAVES AL AMPARO DE LA LEFORTAAC

1. *El servidor de la Dirección de Transporte de ventanilla de atención al usuario la documentación del requirente y la remite a la Directora de Transporte Marítimo y Fluvial para que asigne el trámite a un servidor de la Unidad de Fortalecimiento.*

2. *El servidor revisa la documentación de acuerdo a la normativa vigente y emite informe técnico*
3. *Si el informe técnico es favorable, se remite a la unidad de asesoría jurídica, quien emite y sumilla la resolución y la remite al despacho del Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial para su legalización*
4. *Si el informe técnico es desfavorable, el servidor de la unidad de fortalecimiento emite notificación para que el usuario complete la documentación.*
5. *En la unidad de fortalecimiento, el servidor emite y sumilla la notificación*
6. *La Coordinadora de Transporte Marítimo y Fluvial revisa y sumilla la notificación*
7. *La Directora de transporte marítimo y fluvial revisa y sumilla la notificación y remite al despacho del Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial*
8. *El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial legaliza la notificación luego se remite a la Dirección de Transporte*
9. *El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial remite la notificación a la ventanilla de atención al usuario para su entrega al ciudadano requirente.*

3.3.11 CONTROL Y VERIFICACIÓN DE USO/CONSUMO DE BIENES IMPORTADOS AL AMPARO DE LA LEFORTAAC

FASE 1 DEL TRÁMITE

- a) *El usuario presenta Resolución de Autorización emitida por la Subsecretaría de Puertos Transporte Marítimo y Fluvial, ante el Servicio Nacional de Aduanas SENAE, o el Servicio de Rentas SRI, para la aplicación de los beneficios obtenidos.*
- b) *En la unidad de LEFORTAAC, el servidor de Fortalecimiento monitorea el SICE o e-mails del SRI semanalmente y registra el DAU o factura exonerados en base a las resoluciones de autorización emitidas por la SPTMF, valida si los bienes declarados en el DAU o la factura son los mismos que los autorizados, y según esta validación actúa si son iguales se imprime el DAU o factura validados e informa al servidor técnico de fortalecimiento y si no son iguales: se elabora oficio para la SENAE o para el SRI informando novedad.*
- c) *En la unidad de LEFORTAAC, el servidor de fortalecimiento recibe y registra el DAU o factura validados en la base de datos, incluye la resolución de autorización*

y los bienes exonerados en el programa de inspecciones a fin de verificar su buen uso oportunamente.

FASE 2 DEL TRÁMITE

- a)** El usuario presenta reporte cuatrimestral y/o solicitud de inspección de bienes, de acuerdo al formato establecido.
- b)** Ventanilla de atención al usuario recibe, sella recepción y asigna número de trámite.
- c)** La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial dispone análisis y revisión de solicitud a la Unidad de Fortalecimiento Acuático.
- d)** En la unidad de LEFORTAAC, el servidor de Fortalecimiento recibe y analiza el reporte cuatrimestral. Programa la inspección para verificar el buen uso de los bienes detallados en el reporte. Sigue el procedimiento para realizar las inspecciones programadas y, en dependencia del cumplimiento de la LEFORTAAC, recomienda lo siguiente:
 - Si cumple se registra y archiva los datos de la inspección en el sistema y no cumple se emite informe de novedades para la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial
- e)** La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial, revisa informe y dispone elaboración de oficio para el Servicio Nacional de Aduanas SENA, o para el Servicio de Rentas Internas SRI, según el caso.
- f)** En la unidad de LEFORTAAC, el servidor de fortalecimiento elabora oficio para el Servicio Nacional de Aduanas SENA, o para el Servicio de Rentas Internas SRI, según disposición, con copia para el usuario.
- g)** La Directora de Transporte Marítimo y Fluvial, revisa y sumilla oficio.
- h)** El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, recibe y despacho oficios al SENA o SRI y al Usuario
- i)** El servidor de la Dirección de Transporte Marítimo y Fluvial, recibe y despacho oficios al SENA y SRI y al Usuario, archiva un original del documento en la Dirección, y despacho al servidor de fortalecimiento el tercer original y los documentos de respaldo.
- j)** El usuario recibe copia de oficio.

3.4- TRÁMITES ESPECÍFICOS DE LA GESTIÓN DE PUERTOS

3.4.1 Matricula de operador Portuario de Carga, Buque, Pasajeros y Servicios Conexos

- 1. Ventanilla de atención al usuario recibe los documentos del usuario, se asigna número de solicitud y se entrega a la Dirección de Puertos.*
- 2. El servidor de matriculación recibe los documentos y procede a revisar y verificar los documentos*
- 3. Si cumple los requisitos de las “Normas que regulan los Servicios Portuarios en el Ecuador”, el servidor procede a aprobar la solicitud, caso contrario se procede a emitir una notificación indicando los requisitos faltantes o no válidos.*
- 4. La ventanilla de atención a usuarios emite la orden de pago con los valores correspondientes a la matricula solicitada.*
- 5. El usuario realiza el depósito por el monto indicado en la orden de pago en cualquier agencia del Banco Corresponsal.*
- 6. En la ventanilla de atención a usuarios, el usuario presenta la papeleta original y se procede a emitir la liquidación de la orden de pago y la factura.*
- 7. El servidor de matriculación, emite la matrícula y se envía al Director de Puertos para su revisión y procede a sumillar la misma.*
- 8. El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial procede a realizar la legalización de la matricula*
- 9. La matrícula legalizada es remitida a la ventanilla de atención a usuarios.*
- 10. En la ventanilla de atención a usuarios se entrega la matricula legalizada.*

3.4.2 Contribuciones del 5%

- 1. El servidor de ventanilla de atención al usuario recibe el oficio, documentos de soporte y comprobante de pago de la contribución del 5% de los terminales privados.*
- 2. El servidor de ventanilla de atención al usuario genera la factura y entrega al contribuyente, y remite documentación a la Dirección de Puertos (Unidad de Gestión Portuaria)*
- 3. En la unidad de Gestión Portuaria, se realiza el análisis, la revisión y el registro de la contribución del 5% por buque que arriban a los terminales Privados, una vez*

revisada la información si el usuario ha cancelado menos se oficia para que realicen el respectivo pago de la diferencia.

- 4. En caso de que los terminales no cancelan la contribución de los buques que han operado en su jurisdicción, se les comunica mediante oficio la contribución que tienen que cancelar; en otros casos el terminal solicita la información de cuanto les toca cancelar.*

4.4.3 Contribución 2% Entidades Públicas

- **Autoridades Portuarias y Terminales Petroleros**

- 1. En la unidad de Gestión Portuaria, en base a las cédulas de ingresos de dichas entidades, se realice el análisis, la revisión y el cálculo de la contribución del 2%, el cual se efectúa sobre los ingresos totales, provenientes del cobro de tasas a la mercadería y a la nave, de tasas específicas y especiales.*
- 2. Las Autoridades Portuarias y Terminales Petroleros general un INTRA 1 en el sistema e-sigef.*
- 3. Una vez generada el INTRA 1 comunican a la SPTMF para que continúen con el trámite realizando la respectiva reforma presupuestaria, para que el monto de la contribución sea registrado como ingresos de la Subsecretaría.*
- 4. Culminada la transferencia se registra el pago de la contribución del 2%.*

- **Concesionarios**

- 1. El servidor de ventanilla de atención al usuario recibe el oficio, documentos de soporte y comprobante de pago de la contribución del 2%.*
- 2. El servidor de ventanilla de atención al usuario genera la factura y la entrega al contribuyente*
- 3. El servidor de ventanilla de atención al usuario remite la documentación, junto con la copia de la factura a la unidad de gestión Portuaria.*
- 4. El servidor de la unidad de gestión portuaria, se realice el análisis, la revisión y el registro de la contribución del 2% el cual es calculado sobre los ingresos totales facturados, proveniente del cobro de tasas a la mercadería y a la nave, de tasas específicas y especiales.*

4.4.4 Inspecciones previas para la obtención de permisos de construcción, operación, modificación y ampliación de instalaciones marítimas y/o fluviales, muelles, embarcaciones y otras facilidades portuarias.

1. El servidor de ventanilla de atención al usuario recibe la solicitud y el comprobante de pago.
2. El servidor de ventanilla de atención al usuario genera la factura y entrega al contribuyente, luego remite esta documentación a la Dirección de Puertos (Unidad de Infraestructura).
3. En la unidad de Infraestructura Portuaria, el servidor coordina con el interesado el día y hora para la inspección.

3.4.5 Inspecciones anuales y re inspecciones de los astilleros, parrillas, varaderos y factorías navales.

1. El servidor de la ventanilla de atención al usuario recibe la solicitud y el comprobante de pago.
2. El servidor de la ventanilla de atención al usuario genera la factura y entrega al contribuyente luego remite esta documentación a la Dirección de Puertos (Unidad de Infraestructura)
3. En la unidad de infraestructura Portuaria, el servidor coordina con el interesado el día y hora para la inspección.

DISPOSICIONES GENERALES

PRIMERA.- En todo lo no previsto en el presente Acuerdo Ministerial, respecto de los procedimientos para la recaudación de los ingresos de autogestión relacionados con la Gestión Portuaria y de Transporte Marítimo y Fluvial, se estará a lo dispuesto en la normativa tarifaria por Servicios prestados por la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial, emitida mediante RESOLUCIÓN No. SPTMF-191/12 y los demás procedimientos que por aplicación del Decreto Ejecutivo No. 1086 se generen.

SEGUNDA.- Para la recaudación de los ingresos por autogestión de los procedimientos inherentes al cobro de contribuciones especiales de mejora por aumento del valor de los predios, sobre la base de los Art. 12 y 52 de la Ley de Caminos, se aplicará lo dispuesto

en el Acuerdo Ministerial No. 061 de 28 de julio de 2011 y su correspondiente reforma emitida mediante Acuerdo Ministerial No. 042 de 31 de mayo de 2012 respectivamente.

TERCERA.- Cada Dirección Provincial deberá suscribir un convenio para la apertura y administración de una cuenta rotativa de ingresos en un banco de la jurisdicción, la que debe vincularse con la cuenta que esa Dirección mantiene en el Banco Central del Ecuador. Para el caso de recaudaciones de recurso económicos provenientes de la gestión de Puertos y del Transporte Marítimo y Fluvial descentrados, se procederá con la apertura de una cuenta especial en los territorios establecidos en el Acuerdo Ministerial de Desconcentración No. 020 de 12 de abril de 2012.

CUARTA.- La recaudación de los recursos por autogestión se realizarán a través de los depósitos que realicen los usuarios y los tesoreros provinciales con la apertura de la cuenta, deberán solicitar una clave para la verificación de los depósitos y sublíneas que permitirán realizar el control de ingresos por rubro recaudado diariamente, lo que facilitará el registro de los mismos en el sistema e-SIGEF.

QUINTA.- Los depósitos bancarios se los efectuara utilizando códigos que identifiquen cada transacción, debiendo utilizar los registros que le correspondan en el presupuesto de ingresos institucional (ítem de ingresos 6 dígitos). Los depósitos también podrían realizarse por devolución de cualquier concepto, para lo que se deberá utilizar los códigos contables señalados en la página web del Ministerio de Finanzas ([www.finanzas.gob.ec/información_destacada/oficio_circular_No. MINFIN-STN-2011-0003](http://www.finanzas.gob.ec/información_destacada/oficio_circular_No_MINFIN-STN-2011-0003))

SEXTA.- La Dirección Financiera en la Administración Central y el equipo Financiero dependiente de Unidad Administrativa Financiera de la Dirección Provincial, realizará mensualmente la conciliación bancaria con los estados bancarios de la cuenta aperturada, del Banco Central y el Reporte de Ingreso del Ministerio de Finanzas a efectos de verificar los ingresos realmente recaudados.

SEPTIMA.- La responsabilidad sobre el acceso a las cuentas del BNF y BCE le corresponde al pagador de cada Dirección Provincial; de no contar con la clave de acceso a la cuenta que mantiene en el Banco Central, procederán a realizar los trámites correspondientes.

OCTAVA.- Para la recaudación de los recursos por autogestión tanto de las Direcciones Provinciales, dependencias de la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial ubicada en la ciudad de Guayaquil, así como en los territorios donde se gestiona la actividad portuaria, marítima y fluvial se deberá implementar ventanillas universales de atención al usuario a fin de ejecutar los trámites correspondientes a los procesos de ingresos por autogestión.

NOVENA.- Este proceso se realizará en las Direcciones Provinciales de las 24 Provincias, a nivel nacional.

El presente Acuerdo Ministerial entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Dado en la ciudad de San Francisco de Quito, D.M, 14 SEP 2012.²³

²³Acuerdo Ministerial 076; Ministerio de Transporte y Obras Públicas; Ecuador; 14 de septiembre de 2012; Registro Oficial No. 801 de 2 de octubre de 2012