

EXPOSICION DE MOTIVOS

DECRETO SUPREMO QUE MODIFICA EL REGLAMENTO NACIONAL DE GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURA VIAL, APROBADO POR DECRETO SUPREMO No. 034-2008-MTC

La Ley No. 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en adelante la Ley, establece en su artículo 16, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, con competencias normativas para dictar los reglamentos nacionales así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito, e interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre velando que se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

La Ley en su artículo 23, ha establecido que uno de los reglamentos nacionales necesarios para su implementación, lo constituye el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura, cuya finalidad consiste, entre otros, en definir las pautas para las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas.

Mediante el Decreto Supremo No. 034-2008-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, en adelante el Reglamento, el cual en sus artículos 15 y 37 establecen las fases que comprenden las actividades del mantenimiento vial así como las condiciones para el uso del derecho de vía, respectivamente.

Las actividades del mantenimiento vial se realizan de acuerdo a la naturaleza de la actividad a ejecutar, mediante contratos sustentados en términos de referencia y/o expedientes técnicos, ambos previamente aprobados.

Así, el artículo 15 del Reglamento, modificado por el Decreto Supremo No. 011-2009-MTC, establece que el mantenimiento vial comprende las fases de mantenimiento rutinario y periódico; estableciendo en su literal b) que el mantenimiento periódico de las vías constituye el conjunto de actividades programables cada cierto periodo, que se realizan para recuperar las condiciones de servicio de las vías, las cuales pueden ser manuales o mecánicas, tales como reposición de capas de rodadura; reparación o reconstrucción puntual de capas inferiores del pavimento, túneles, obras de drenaje, plataforma de carretera, entre otros.

Sin embargo, debe complementarse las actividades antes señaladas, puesto que no se han considerando aquellas necesarias que deben ejecutarse en la superficie de rodadura y que corresponden netamente a actividades de mantenimiento periódico, tales como "recapeo y tratamiento superficial de las capas de rodadura".

Asimismo, debe tomarse en cuenta que en una carretera donde se efectúan trabajos de mantenimiento periódico, se presenta la necesidad de "ejecutar obras puntuales de drenaje, tales como: alcantarillas, sub drenes, cunetas y similares, así como otras que contribuyan a la estabilidad de la plataforma de carretera", que permitan cumplir con los objetivos trazados y sobre todo que la vía cumpla la vida útil para las que fueron ejecutadas las actividades de mantenimiento periódico.

En ese sentido, resulta pertinente la complementación del literal b) del numeral 15.1 del artículo 15 del Reglamento, a fin de poder ejecutar las actividades necesarias para preservar las carreteras que son intervenidos por la modalidad de mantenimiento



periódico; así como, para preservar los gastos ejecutados para la vida útil para el que fueron programados.

Por otro lado, el artículo 37 del Reglamento señala que las autoridades competentes podrán autorizar el uso del derecho de vía para la instalación de dispositivos y obras básicas para el funcionamiento de los servicios públicos esenciales (comunicaciones, saneamiento y líneas de conducción de energía eléctrica).

Sin embargo, la aplicación en el tiempo de la citada norma ha evidenciado la necesidad de modificar su contenido a fin de complementar sus alcances y convertirla en una herramienta legal que permita una mejor administración del derecho de vía.

La indicación expresa de determinados servicios públicos enunciados en el texto vigente del numeral 37.2 del artículo 37 del Reglamento, resulta limitativa por cuanto el sentido técnico de la norma debe orientarse a la implementación general de infraestructura de beneficio colectivo, mediante acciones lícitas, formales y permitidas por la autoridad competente que puedan desarrollarse en el derecho de vía. De esta manera, el tenor del numeral antes aludido omite considerar los reales alcances de las autorizaciones que puedan brindarse para el uso del derecho de vía.

Existen otras obras de infraestructura (cruces de vías nuevas, cruces de tuberías de oleoductos, gaseoductos, proyectos de irrigación, entre otros) cuya ejecución requiere de la autorización de uso dentro de la franja de dominio de las vías, las mismas que son de impacto en el desarrollo de las actividades económicas del país y de beneficio directo a los usuarios de la vía o a las colectividades aledañas a ésta.

Adicionalmente, la falta de una regulación integral respecto de las actividades u otras que pueden autorizarse dentro del derecho de vía, puede incentivar la ejecución de las mismas sin la correspondiente autorización de la entidad competente, es decir, de manera informal generando daños a la infraestructura vial y atentando contra la seguridad de la misma como de sus usuarios; de otro lado, pueden también generarse situaciones controvertidas en las que la aplicación literal del texto vigente de la norma frustre el desarrollo de determinadas obras necesarias por su trascendencia para la colectividad, al presuponerse que ésta no faculta su autorización.

Por dichas consideraciones resulta necesario modificar el numeral 37.2 del artículo 37 del Reglamento, a fin de generar las condiciones para un uso adecuado del derecho de vía, así como su gestión en forma eficiente, contrarrestando la informalidad que podría producirse por su regulación actual y suprimiendo restricciones al desarrollo de infraestructura que puede ejecutarse sobre el derecho de vía.

Finalmente, debe precisarse que el proyecto de Decreto Supremo fue publicado en el Diario Oficial "El Peruano" con fecha 02 de febrero de 2011, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Decreto Supremo No. 001-2009-JUS, Reglamento que establece Disposiciones relativas a la Publicidad, Publicación de Proyectos Normativos y Difusión de Normas Legales de Carácter General.

ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

El presente Decreto Supremo no generará gasto alguno al Estado. Por el contrario, permitirá una gestión más eficiente del derecho de vía de las carreteras del Sistema Nacional de Carreteras - SINAC.





IMPACTO SOBRE LA NORMATIVIDAD VIGENTE

El presente Decreto Supremo modifica el literal b) del numeral 15.1 del artículo 15 y el numeral 37.2 del artículo 37 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo No. 034-2008-MTC y sus modificatorias, lo que permitirá una mejor definición de las actividades de mantenimiento periódico de las vías y regular con mayor precisión las condiciones del uso del derecho de vía, generando una mejor gestión de la infraestructura vial.

