

## EXPOSICION DE MOTIVOS

### PROYECTO DE DECRETO SUPREMO QUE APRUEBA EL PROCEDIMIENTO PARA LA AUTORIZACION DE USO DEL DERECHO DE VIA DE LA RED VIAL NACIONAL

#### De la competencia del MTC para la gestión de la Red Vial Nacional

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

El artículo 3 de la Ley, establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

El artículo 16 de la Ley, señala que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante el MTC), es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia normativa para dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito; asimismo, tiene competencia de gestión para administrar y mantener la infraestructura vial nacional no entregada en concesión, así como otorgar permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte bajo su ámbito de competencia.

En el marco de la referida Ley, por Decreto Supremo N° 017-2007-MTC se aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial, que establece en su artículo 4, literal a), que el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC)<sup>1</sup> se jerarquiza en las siguientes tres redes viales: i) Red Vial Nacional, ii) Red Vial Departamental o Regional, y iii) Red Vial Vecinal o Rural; también señala que la Red Vial Nacional corresponde a las carreteras de interés nacional conformada por los principales ejes longitudinales y transversales, que constituyen la base del Sistema Nacional de Carreteras (SINAC), y sirve como elemento receptor de las carreteras Departamentales o Regionales y de las carreteras Vecinales o Rurales. Asimismo, el literal a), numeral 6.2 del artículo 6 del citado Reglamento, establece que el MTC, por el Gobierno Nacional, está a cargo de la Red Vial Nacional; los Gobiernos Regionales a cargo de su respectiva Red Vial Departamental o Regional; y los Gobiernos Locales a cargo de su respectiva Red Vial Vecinal o Rural.

Asimismo, el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC y modificatorias, tiene por objeto, entre otros, definir las pautas para las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas, así como las condiciones para el uso del derecho de vía para la instalación de elementos y dispositivos no relacionados con el transporte o tránsito.

El artículo 4 del citado Reglamento, establece que el MTC en su calidad de órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, es la autoridad competente para dictar las normas correspondientes a la gestión de la infraestructura vial, fiscalizar su

<sup>1</sup> Según el Glosario de Términos de Uso Frecuente en Proyectos de Infraestructura Vial, aprobado por Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14, se define al **SISTEMA NACIONAL DE CARRETERAS (SINAC)**: Conjunto de carreteras conformantes de la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental o Regional y Red Vial Vecinal o Rural. Y se define como **CARRETERA**: Camino para el tránsito de vehículos motorizados de por lo menos dos ejes, cuyas características geométricas, tales como: pendiente longitudinal, pendiente transversal, sección transversal, superficie de rodadura y demás elementos de la misma, deben cumplir las normas técnicas vigentes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

cumplimiento e interpretar las normas técnicas contenidas en el Reglamento, y que está a cargo de la gestión de la infraestructura de la Red Vial Nacional.

El artículo 6 del citado Reglamento, señala que la gestión de la infraestructura vial de carreteras es la acción de administrar la infraestructura vial del Sistema Nacional de Carreteras a través de las funciones de planeamiento, ejecución, mantenimiento y operación, incluyendo aquellas relacionadas con la preservación de la integridad física del derecho de vía.

El numeral 37.2 del artículo 37 del referido Reglamento, señala que las autoridades competentes (entiéndase el MTC y los Gobiernos Regionales y Locales), **pueden autorizar, en el ámbito de su competencia, el uso del derecho de vía** para realizar lo siguiente: i) la instalación de dispositivos y obras básicas de infraestructura para el funcionamiento de servicios públicos, ii) obras de infraestructura vial, y iii) obras de infraestructura gestionadas por particulares que resulten necesarias para el desarrollo de sus actividades económicas, actividades en beneficio de la comunidad o colectividad, o que tengan impacto y/o relevancia económica y/o social; además, señala que en todos estos casos, la autorización será otorgada contando con estudios técnicos específicos, concordantes con las normas técnicas aprobadas por el MTC, que demuestren que las instalaciones no afectarán las características físicas, estructuras y seguridad de la vía.

Asimismo, el numeral 37.3 del artículo 37 del referido Reglamento, establece que las autoridades competentes establecerán las normas y requisitos para otorgar las autorizaciones el uso del derecho de vía.

De acuerdo al “Glosario de Términos de Uso Frecuente en Proyectos de Infraestructura Vial”, aprobado por Resolución Directoral N° 02-2018-MTC/14, el “**DERECHO DE VÍA** es la faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera y todos los elementos que la conforman, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario. Su ancho se establece mediante resolución del titular de la autoridad competente respectiva. Las obras necesarias para garantizar la seguridad y funcionamiento hidráulico en los ríos, quebradas y otros cursos de agua, no están limitadas a la indicada faja del terreno que constituye el Derecho de Vía”.

De las normas citadas, el MTC es órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, y tiene competencia normativa para dictar Reglamentos Nacionales, así como dictar, entre otras, las normas correspondientes a la gestión de la infraestructura vial; asimismo, es competente en la gestión de la infraestructura de la Red Vial Nacional y en definir las condiciones para el uso del derecho de vía y otorgar autorizaciones de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional, sea para la ejecución de obras de infraestructura y/o la instalación de señales de información que se coloquen en el derecho de vía.

### De la legalidad de los procedimientos administrativos

El artículo 29 del Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, en adelante el TULO de la Ley N° 27444, establece que “se entiende por procedimiento administrativo al conjunto de actos y diligencias tramitados en las entidades, conducentes a la emisión de un acto administrativo que produzca efectos jurídicos individuales o individualizables sobre intereses, obligaciones o derechos de los administrados”.

El artículo 40 del TULO de la Ley N° 27444<sup>2</sup>, señala que los procedimientos administrativos y requisitos deben establecerse en una disposición sustantiva aprobada mediante decreto supremo o norma de mayor jerarquía; y que las entidades realizan el Análisis de Calidad Regulatoria de los procedimientos administrativos a su cargo o sus propuestas, teniendo

<sup>2</sup> Modificado por el Decreto Legislativo N° 1452.



en cuenta el alcance establecido en la normativa vigente sobre la materia. También, señala que los procedimientos administrativos deben ser compendiados y sistematizados en el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA), aprobados para cada entidad, y que las entidades solamente exigen a los administrados el cumplimiento de procedimientos, la presentación de documentos, el suministro de información o el pago por derechos de tramitación, siempre que cumplan con los requisitos previstos en el TUPA.

**Del proceso de Análisis de Calidad de Regulatoria en los proyectos de normas que regulan procedimientos administrativos**

El artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, que aprueba medidas adicionales de simplificación administrativa, modificado por el Decreto Legislativo N° 1448, establece que las entidades del Poder Ejecutivo deben realizar un Análisis de Calidad Regulatoria (en adelante ACR) de procedimientos administrativos establecidos en disposiciones normativas de alcance general, a fin de identificar, eliminar y/o simplificar aquellos que resulten innecesarios, ineficaces, injustificados, desproporcionados, redundantes o no se encuentren adecuados a la Ley del Procedimiento Administrativo General o a las normas con rango de ley que les sirven de sustento; también señala que, el ACR tiene como finalidad determinar y reducir las cargas administrativas que se generan a los administrados como consecuencia del trámite del procedimiento administrativo; y para realizar el ACR se evalúan los principios de legalidad, necesidad, efectividad y proporcionalidad de los procedimientos administrativos.

El literal b), del numeral 2.4 del artículo 2 de la citada norma, señala que el ACR debe ser preparado y remitido a la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria para su validación, entre otros, de los proyectos de disposiciones normativas que establezcan o regulen procedimientos administrativos.

El artículo 2 del Reglamento para la aplicación del ACR de procedimientos administrativos establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, aprobado por Decreto Supremo N° 075-2017-PCM, establece que las entidades del Poder Ejecutivo son las encargadas de realizar el ACR de todas las disposiciones normativas de alcance general que establezcan procedimientos administrativos, incluyendo las disposiciones normativas que reglamenten trámites creados en leyes o normas con rango de ley.

Por su parte, el Manual para la aplicación del ACR, aprobado por Resolución Ministerial N° 196-2017-PCM, establece que el ACR "Ex Ante" se realiza para el caso de creación o modificación de procedimientos administrativos; esto es, el análisis de los principios de legalidad, necesidad, efectividad y proporcionalidad se realiza a un proyecto de disposición normativa de carácter general que crea, regula o modifica un procedimiento administrativo de iniciativa de parte.

En ese sentido, en el marco de lo establecido en los artículos 29 y 40 del TUO de la Ley N° 27444 y el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, y su Reglamento, los proyectos de normas de carácter general que crean, regulan o modifican procedimientos administrativos de iniciativa de parte, deben realizar el ACR a efectos de establecer su concordancia con las disposiciones legales que las sustentan.

**De la opinión favorable de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria**

En el marco del proceso de ACR realizado por el MTC, con fecha 28 de julio de 2019, la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC efectuó el registro de la propuesta de Decreto Supremo y las Fichas EX Ante de los dos (2) procedimientos administrativos en el aplicativo informático del ACR para la evaluación y validación por la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria; y como resultado de dicha evaluación mediante correo electrónico de fecha 02 de agosto de 2019, la Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria comunica al MTC que las Fichas Ex Ante



de los dos (02) Procedimientos Administrativos contenidos en el proyecto del Decreto Supremo, se encuentran aptos para tramitar su aprobación correspondiente.

En ese sentido, el proyecto de Decreto Supremo que propone la regulación de los procedimientos administrativos: i) Autorización de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional para la ejecución de obras de infraestructura y ii) Autorización de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional para la instalación de señales de información, cuenta con la opinión favorable de la Comisión Multisectorial de Calidad Regulatoria, en el marco de lo establecido en el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310.

### **De la Problemática del uso del Derecho de Vía de la Red Vial Nacional**

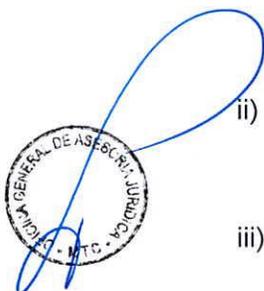
El "Derecho de Vía" es definido como la faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera, sus obras complementarias, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario.

En el Derecho de Vía de las carreteras de la Red Vial Nacional se pueden realizar o ejecutar instalaciones de dispositivos (señalización) y/o obras básicas de infraestructura de servicios públicos, obras de infraestructura vial y otras, cuya ejecución puede afectar las condiciones de operatividad y el uso de la vía, las características físicas y estructurales de la infraestructura vial, lo cual ocasionaría un alto riesgo en la seguridad vial, peligro para los usuarios de la vía, así como situaciones de siniestralidad y accidentabilidad en las vías.

En ese sentido, la propuesta de norma tiene por objeto regular los procedimientos administrativos para autorizar el uso del derecho de vía en la Red Vial Nacional para la ejecución de obras de infraestructura (servicios públicos de comunicaciones, saneamiento y líneas de conducción de energía eléctrica, y otros), obras de infraestructura vial, así como para la instalación de señales de información que se coloquen en el derecho de vía; estos dos (02) procedimientos permitirán al MTC evaluar, previamente a la ejecución de las obras o instalaciones, que dichas intervenciones cuenten con los estudios técnicos específicos concordantes con las normas técnicas aprobadas por el MTC y que la ejecución de las mismas no afecten las características físicas, estructuras y seguridad de la vía, conforme a lo señalado en el numeral 37.2 del artículo 37 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.

Los procedimientos de autorización de uso de derecho de vía de la Red Vial Nacional tienen por objeto solucionar los problemas siguientes:

- i) La afectación de las características físicas, estructurales y la seguridad de la vía, por la ejecución de trabajos u obras en el derecho de vía, sin cumplir con las condiciones técnicas y los estudios técnicos específicos establecidos en las normas técnicas aprobadas por el MTC, poniendo en peligro a los usuarios de la vía, así como las condiciones de operatividad y uso de la vía.
- ii) La ocupación indebida del derecho de vía por terceros que ilegalmente instalan, entre otros, quioscos, puestos de venta de comidas, venta de combustible, talleres de servicios técnicos etc., agravándose con la posesión indefinida de áreas del derecho de vía (invasiones) en donde construyen viviendas con material noble.
- iii) El incremento de los accidentes de tránsito por no contar con un Plan de Seguridad Vial en la ejecución de los trabajos dentro del derecho de vía.



### **Propuesta de Decreto Supremo**

Conforme a lo establecido en los numerales 37.2 y 37.3 del artículo 37 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, y en el marco de la competencia normativa del MTC para dictar normas correspondientes a la gestión de la infraestructura vial, la propuesta de norma tiene por finalidad resguardar la infraestructura vial nacional, la seguridad de las personas y de los usuarios del transporte y tránsito terrestre.

La propuesta de norma regula dos (02) procedimientos administrativos:

- i) Autorización de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional para la ejecución de obras de infraestructura.
- ii) Autorización de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional para la instalación de señales de información.

El proyecto de norma regula dos (2) procedimientos administrativos, sus requisitos y condiciones para otorgar las autorizaciones de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional para la ejecución de obras de infraestructura y/o la instalación de señales de información, conforme a las disposiciones del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, aprobado por Decreto Supremo N° 034-2008-MTC y sus modificatorias; además, establece las condiciones técnicas para la ejecución de las obras en el derecho de vía, las que están orientadas al resguardo de la infraestructura vial nacional, la seguridad de las personas y de los usuarios del transporte y tránsito terrestre.

**i) Del Procedimiento de Autorización de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional para la ejecución de obras de infraestructura**

El Capítulo I del Título II del proyecto de norma, regula el "procedimiento de autorización de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional para la ejecución de obras de infraestructura", estableciendo sus requisitos, plazo de evaluación, vigencia, calificación y la autoridad que emite el pronunciamiento.

Este procedimiento establece que los administrados deben presentar, entre otros requisitos, un expediente técnico que contiene información técnica y documentación sobre el proyecto u obra que se quiere ejecutar en el derecho de vía, la documentación exigida es necesaria e indispensable para emitir el pronunciamiento correspondiente; precisando que para el caso de las vías (carreteras) que no están concesionadas los administrados deben presentar un juego en original y una copia del expediente técnico más dos copias en versión digital (CD), por cuanto estas son utilizadas una para la evaluación por el Especialista y la otra para realizar la inspección técnica y la supervisión de los trabajos que se realizarán en la zona de la vía. Asimismo, para el caso de vías (carreteras) que se encuentren concesionadas los administrados deben presentar un juego en original y tres copias del expediente técnico más cuatro copias en versión digital (CD), por cuanto son utilizados para: i) la evaluación por el Especialista, ii) realizar la inspección técnica y la supervisión de los trabajos que se realizarán en la vía, iii) solicitar opinión a la concesionaria de la vía, y iv) solicitar la opinión del OSITRAN.

La autorización que se otorga en este procedimiento tiene una vigencia indeterminada, conforme a lo establecido en el artículo 42 del TUO de la Ley N° 27444.

Asimismo, este procedimiento es calificado como de evaluación previa con silencio administrativo negativo, toda vez que se afecta significativamente el interés público con la ejecución de obras de infraestructura en el derecho de vía de la Red Vial Nacional, así como se puede afectar las condiciones de operatividad, las características físicas y estructurales de la infraestructura vial. Además, incide en los siguientes bienes jurídicos:

- a) **La Seguridad Ciudadana:** Los proyectos y obras que se ejecutan en el Derecho de Vía son: obras de saneamiento (agua potable y alcantarillado), obras de infraestructura vial, electrificación, telecomunicaciones, gasoductos, y otros, lo cual implica ejecutar la excavación de zanjas paralelas a las vías de la Red Vial Nacional y/o a lo ancho de la calzada mediante cruces transversales a la vía o cruces mediante perforación horizontal dirigida (es decir, sin cortar la estructura del pavimento); y para realizar estos trabajos es necesario contar con la señalización



adecuada<sup>3</sup>, con señales reflectorizantes e intermitentes, a fin de salvaguardar la seguridad y transitabilidad de los usuarios de la vía (vehículos y personas) con la cual se evitarán accidentes con consecuencias fatales.

La ejecución de obras en el derecho de vía puede requerir la autorización de uso de vías auxiliares lo cual implica tener conocimiento del Plan de Desarrollo Urbano de los gobiernos locales respectivos; así como para la autorización de los desvíos viales en las zonas rurales es necesario el conocimiento del control de tráfico, a través del Índice Medio Diario I.M.D., que se obtienen de un Estudio de Tráfico, además de evaluaciones técnicas para la instalación de elementos de señalización e iluminación que correspondan.

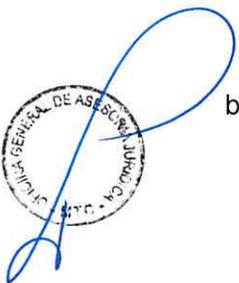
Según el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras Diseño Geométrico DG-2018, aprobado por Resolución Directora N° 03-2018-MTC/14, en la Sección 207: Instalaciones al lado de la Carretera, señala:

- La actividad que se desarrolla en una carretera da origen a la instalación de una serie de dispositivos y obras dentro del Derecho de Vía, las que deben proyectarse y ubicarse de modo que no afecten la normal operación y la seguridad vial.
- El diseño de estas instalaciones, debe tener en consideración, la ubicación de los accesos, áreas de estacionamiento, edificaciones, abastecimiento de servicios públicos, áreas de mantenimiento y otros de la zona donde se desarrolla el proyecto; así como, los aspectos de seguridad vial.

La seguridad vial es salvaguardar la vida de los usuarios de la carretera porque al instalar elementos contundentes pueden generar accidentes en la carretera; además que se requieren distancias mínimas del borde de la calzada como área de seguridad que permita que el conductor del vehículo pueda redireccionar su vehículo en caso de despiste.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha declarado el decenio por la seguridad vial y en el Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2015 – OMS: señala en sus conclusiones "...que cada año 1,25 millones de personas mueren en las carreteras del mundo..."

Según, la Roadside Design Guide de la AASTHO (RDG) define la zona lateral segura como la zona despejada traspasable que comienza en el borde exterior de la calzada, incluyendo la berma y se extiende lateralmente una distancia suficiente para permitir que un vehículo errante pueda detenerse o retomar su trayectoria antes de impactar con un objeto o volcarse. Este espacio también se conoce como zona libre. AASHTO. "Roadside Design Guide with updated Chapter 6". 3rd Edition. USA. 2006.



- b) **Medio ambiente y recursos naturales:** La ejecución de proyectos y/o obras en el Derecho de Vía como Telecomunicaciones, Gasoductos, Saneamiento (agua y alcantarillado o Desagüe), electrificación, obras de infraestructura vial, y otros, pueden causar un grave perjuicio a los recursos naturales que forman parte del paisaje natural, aparte de la contaminación ambiental, por lo que la evaluación y estudio del expediente técnico del proyecto, requiere un serio análisis y de ser necesario se efectuar las inspecciones técnicas in situ, todo ello para garantizar la seguridad de las personas residentes del lugar y de los recursos naturales (Flora, y Fauna).

<sup>3</sup> La señalización debe ser conforme a los Manuales de Seguridad Vial y al Manual de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras aprobado por el MTC.

- c) **Patrimonio cultural de la nación:** La ejecución de proyectos y/o obras en el Derecho de Vía puede afectar los restos arqueológicos, considerando que los trabajos están principalmente dirigidos al movimiento de tierras o excavaciones dentro del derecho de vía, actividad que irremediablemente puede causar la destrucción y pérdida del patrimonio cultural de la nación. Esto amerita la exigibilidad de requisitos específicos de prevención como la presentación del Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA) o el Plan de Monitoreo Arqueológico, a fin de no dañar las Zonas Patrimoniales aledañas a la Red Vial Nacional.

Es preciso indicar, que dentro de la gama de autorizaciones para el uso del derecho de vía tenemos distintos tipos de obras y por citar un ejemplo explicaremos el caso para proyectos de saneamiento (agua y/o desagüe) que generan el movimiento de tierras para cruces de tubería o tuberías en paralelo a la carrera y tenemos el movimiento de tierras a distintas profundidades (1.20 metros a 3 metros o más) dependiendo de la topografía del terreno que podría verse afectado nuestro patrimonio cultural al realizar estas actividades de excavación.

Asimismo, todas las autorizaciones deben pasar por una inspección técnica de campo para verificar que los trabajos se ajusten y se encuentren dentro de la normativa del MTC y otras vigentes.

En ese sentido, la calificación del procedimiento como de evaluación previa con silencio administrativo negativo cumple con lo establecido en el artículo 38 del TUO de la Ley N° 27444

De otro lado, el Capítulo II del Título II del proyecto de norma, establece las características técnicas para las obras de infraestructura que se ejecutan dentro del derecho de vía, las que están referidas al diseño de ingeniería y estructura de las obras viales, y también establece disposiciones técnicas para: i) ejecución de las obras de infraestructura referidas al alineamiento de las redes de servicios públicos básicos en casos de instalaciones de redes aéreas y subterráneas; ii) medidas de seguridad durante la ejecución de los trabajos; iii) cruce de instalaciones para redes de servicios públicos y comunicaciones con carreteras; y iv) reposición del área afectada en el derecho de vía.

## ii) Del Procedimiento de autorización de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional para instalación de señales de información

El Título III del proyecto de norma, regula el "procedimiento de autorización de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional para instalación de señales de información", estableciendo los requisitos, plazo de evaluación, vigencia, calificación y la autoridad que emite el pronunciamiento.

Este procedimiento regula la solicitud de los administrados para la instalación de señales de información - verticales (preventivas, reguladoras e informativas) con la finalidad de prevenir e informar a los usuarios y regular el tránsito, a efectos de contribuir con la seguridad del usuario. Sin embargo, de no contar con la autorización y supervisión de PROVIAS NACIONAL dentro del Derecho de Vía de la Red Vial Nacional, se permite el incremento sin control de dichas señales configurándose un alto riesgo a la integridad física (accidentes de tránsito) si no se cumple con los diseños, formatos y las distancias establecidas por el MTC.

Asimismo, es importante indicar que las señales verticales tienen necesariamente que ser uniformes en color, tamaño, formas y otros, que van permitir mantener la seguridad vial y autorizarse conforme a la norma establecida y no generar una contaminación visual hacia los usuarios de la carretera que traería consigo posibles accidentes por distracción en la conducción u otros.



En ese sentido, el procedimiento administrativo al exigir requisitos legales y técnicos y sujetar las intervenciones al cumplimiento de la normativa, permite garantizar la seguridad vial en las Carreteras de la Red Vial Nacional Concesionada y No Concesionada así como evitar que producto de estas instalación de señales sin autorización se incrementen los índices de accidentabilidad en la Red Vial Nacional, porque se asegurará que las características de la señal en tamaño, contraste, color, forma, composición, retrorreflexión e iluminación y otros estén combinadas de tal forma que atraigan la atención del usuario para la orientación correcta en la conducción.

Es importante mencionar, que las señales deben instalarse de tal manera que capten oportunamente la atención de los usuarios de distintas capacidades visuales, cognitivas y psicomotoras, otorgando a éstos, la facilidad y tiempo para distinguirlos de su entorno, leerlos, seleccionar la acción o maniobra y realizarla con eficacia y seguridad. Un conductor que viaja a la velocidad máxima permitida en la vía, siempre debe tener el tiempo necesario para poder realizar tales acciones tanto de día como de noche, y en condiciones variadas del entorno, si no se cumple esta premisa generaremos confusiones y una sobre señalización inadecuada con la consecuencia de accidentes en la vía.

El procedimiento establece, que los administrados deben presentar, entre otros requisitos, un expediente técnico que contiene información técnica y documentación sobre la instalación de señales de información en el derecho de vía, la documentación exigida es necesaria e indispensable para emitir el pronunciamiento correspondiente; para el caso de vías (carreteras) que no están concesionadas los administrados deben presentar un juego en original y una copia del expediente técnico más dos copias en versión digital (CD), por cuanto una es utilizada para su evaluación por el Especialista y la otra para realizar la inspección técnica y la supervisión de las señales instaladas en la vía. Asimismo, para el caso de vías (carreteras) que están concesionadas los administrados deben presentar un juego en original y tres copias del expediente técnico más cuatro copias en versión digital (CD), por cuanto son utilizados para: i) la evaluación por el Especialista, ii) realizar la inspección técnica y la supervisión de las señales instaladas en la vía, iii) para solicitar la opinión de la concesionaria vial competente, y iv) para solicitar la opinión del OSITRAN.

La autorización que se otorga tiene una vigencia indeterminada, conforme a lo establecido en el artículo 42 del TUO de la Ley N° 27444.

Asimismo, este procedimiento es calificado como de evaluación previa con silencio administrativo negativo, toda vez que se afecta significativamente el interés público con la instalación de señales de información que se colocan en el derecho de vía de la Red Vial Nacional, toda vez que pueden afectar las condiciones de operatividad y uso de la vía. Además, incide en los siguientes bienes jurídicos:

- a) **La Seguridad Ciudadana:** El Derecho de Vía, donde se instalarán las señales de Información, implica la excavación de zanjas paralelas a la Red Vial Nacional y/o a lo ancho de la calzada mediante cruces transversales a la Vía o cruces mediante Perforación Horizontal Dirigida (es decir sin cortar la estructura del pavimento); estos trabajos implican de una señalización adecuada, con señales reflectorizantes e intermitentes, a fin de salvaguardar la seguridad y transitabilidad de los usuarios de la vía (vehículos y personas) con la cual se evitarán accidentes con consecuencias fatales.

Según el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras Diseño Geométrico DG-2018, aprobado por Resolución Directora N° 03-2018-MTC/14, en la Sección 207: Instalaciones al lado de la Carretera señala:

- La actividad que se desarrolla en una carretera da origen a la instalación de una serie de dispositivos y obras dentro del Derecho de Vía, las que deben proyectarse y ubicarse de modo que no afecten la normal operación y la seguridad vial.

- El diseño de estas instalaciones, debe tener en consideración, la ubicación de los accesos, áreas de estacionamiento, edificaciones, abastecimiento de servicios públicos, áreas de mantenimiento y otros de la zona donde se desarrolla el proyecto; así como, los aspectos de seguridad vial.

La seguridad vial es salvaguardar la vida de los usuarios de la carretera porque al instalar elementos contundentes pueden generar accidentes en la carretera; además que se requieren distancias mínimas del borde de la calzada como área de seguridad que permita que el conductor del vehículo pueda redireccionar su vehículo en caso de despiste.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha declarado el decenio por la seguridad vial y en el Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2015 – OMS: señala en sus conclusiones “(...) que cada año 1,25 millones de personas mueren en las carreteras del mundo (...)”

La Roadside Design Guide de la AASTHO (RDG) define la zona lateral segura como la zona despejada traspasable que comienza en el borde exterior de la calzada, incluyendo la berma y se extiende lateralmente una distancia suficiente para permitir que un vehículo errante pueda detenerse o retomar su trayectoria antes de impactar con un objeto o volcarse. Este espacio también se conoce como zona libre. AASHTO. “Roadside Design Guide with updated Chapter 6”. 3rd Edition. USA. 2006.

- ii) **Medio ambiente y recursos naturales:** La instalación de señales de información en el derecho de vía puede ocasionar algún deterioro en la vía, o causar un grave perjuicio a los recursos naturales que forman parte del paisaje natural, aparte de la contaminación ambiental, por lo que la evaluación y estudio del expediente técnico presentado, requiere un serio análisis y de ser necesario se efectuarán las inspecciones técnicas in situ, todo ello para garantizar la seguridad de las personas residentes del lugar y de los recursos naturales (Flora, y Fauna)
- iii) **Patrimonio cultural:** La instalación de señales de información en el derecho de vía puede afectar los restos arqueológicos, considerando que los trabajos están principalmente dirigidos al movimiento de tierras o excavaciones dentro del derecho de vía, actividad que puede causar la destrucción y pérdida del patrimonio cultural de la nación. Para lo cual es necesario exigir la presentación del Certificado de Inexistencia de Restos Arqueológicos (CIRA) o documento emitido por el Ministerio de Cultura.

En ese sentido, la calificación del procedimiento como de evaluación previa con silencio administrativo negativo cumple con lo establecido en el artículo 38 del TUO de la Ley N° 27444.

### ANALISIS COSTO BENEFICIO

La norma propuesta no genera gastos al tesoro público, toda vez que regula procedimientos administrativos de autorización de uso del derecho de vía de la Red Vial Nacional para la ejecución de obras de infraestructura y para la instalación de señales de información, con la finalidad resguardar la infraestructura vial nacional, la seguridad de las personas y de los usuarios del transporte y tránsito terrestre, así como reducir situaciones de siniestralidad y accidentabilidad en las vías nacionales.

Asimismo, la propuesta de norma ha cumplido con el Análisis de Calidad Regulatoria (ACR) en el marco de lo establecido en el artículo 40 del TUO de la Ley N° 27444 y el artículo 2 del Decreto Legislativo N° 1310, y su Reglamento, por lo que los procedimientos administrativos que se proponen regular están orientados a beneficiar a los administrados, toda vez que cumplen los requisitos y condiciones del proceso de Análisis de Calidad



Regulatoria, y se han considerado las normas de simplificación dictadas en los últimos años y la implementación de la interoperabilidad en la Administración Pública dispuesta en el Decreto Legislativo N° 1246, lo que redundará en menores costos para los administrados.

### **ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL**

El proyecto de Decreto Supremo se emite conforme a lo establecido en los numerales 37.2 y 37.3 del artículo 37 del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, y en el marco de la competencia normativa del MTC para dictar normas correspondientes a la gestión de la infraestructura vial, y de acuerdo a lo establecido en el artículo 40 y demás disposiciones del TUO de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

El proyecto de Decreto Supremo regula el procedimiento para la autorización del uso del derecho de vía en la Red Vial Nacional; por lo que no modifica ni deroga norma legal alguna vigente.

