



LADY MERCEDES CAMONES SORIANO

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la
conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"



PROYECTO DE LEY QUE OPTIMIZA Y TUTELA EL FUNCIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

El Grupo Parlamentario **ALIANZA PARA EL PROGRESO** a iniciativa de la congresista **LADY MERCEDES CAMONES SORIANO**, en uso de las facultades conferidas por el artículo 107° de la Constitución Política del Perú y el inciso c) del Artículo 22°, 67°, 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la República, propone el siguiente proyecto de Ley:

FÓRMULA LEGAL

LEY QUE OPTIMIZA Y TUTELA EL FUNCIONAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO

Artículo 1°.- Objeto de la Ley

La presente ley tiene por objeto optimizar y tutelar el funcionamiento de la infraestructura de transporte de uso público y garantizar mayor seguridad para los usuarios de la misma ampliando la protección legal otorgada al derecho de vía y la franja de propiedad restringida.

Artículo 2°.- Alcance

La presente ley es de aplicación al Sistema Nacional de Carreteras, independientemente de si los elementos que lo comprenden han sido dados en concesión.

Artículo 3°.- Definiciones

- 3.1 **Autoridades Competentes:** Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), respecto a la infraestructura de la Red Vial Nacional.
- 3.2 **Carretera:** Tiene la definición que se le da en el Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial.
- 3.3 **Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura:** Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial aprobado mediante Resolución Directoral N° 02-2018-MTC-14.
- 3.4 **MTC:** Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 3.5 **OSITRAN:** Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público.
- 3.6 **Red Vial Nacional:** Tiene la definición que se le da en el Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial.
- 3.7 **Reglamento de Jerarquización Vial:** Reglamento de Jerarquización Vial, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2007-MTC.

3.8 Sistema Nacional de Carreteras: Tiene la definición que se le da en el Glosario de Términos de Uso Frecuente en los Proyectos de Infraestructura Vial.

Artículo 4º.- Referencias cruzadas

Toda referencia realizada en la presente ley a otra norma deberá ser entendida como realizada respecto a dicha norma como pueda ser modificada en el tiempo, o a la norma que la reemplace.

CAPÍTULO I DERECHO DE VÍA

Artículo 5º.- Derecho de Vía

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.

Artículo 6º.- Acto de aprobación

- 6.1 Las Autoridades Competentes establecen y aprueban mediante resolución de su titular el ancho de la faja de derecho de vía de la red vial del Sistema Nacional de Carreteras de su competencia, en concordancia a las normas aprobadas por el MTC.
- 6.2 Las Autoridades Competentes fijarán el derecho de vía en atención a la categoría y clasificación de las carreteras, así como a las características topográficas de las regiones en las que se ejecuten los proyectos viales.

Artículo 7º.- Naturaleza

La faja de terreno que conforma el derecho de vía es un bien de dominio público, inalienable, inembargable e imprescriptible.

CAPÍTULO II ÁREA DE PROPIEDAD RESTRINGIDA

Artículo 8º.- Área de Propiedad Restringida

El área de propiedad restringida es la faja de terreno lateral y colindante al derecho de vía, donde está prohibido ejecutar construcciones de carácter permanentes o instalar o colocar objetos que puedan afectar a la seguridad vial, a la visibilidad, o dificulten posibles ensanches del derecho de vía.

Artículo 9°.- Extensión

Las Autoridades Competentes establecen y aprueban mediante resolución de su titular el ancho del área de propiedad restringida, en concordancia a las normas aprobadas por el MTC.

CAPÍTULO III

DEMARCACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DEL DERECHO DE VÍA

Artículo 10°.- Demarcación y señalización

- 10.1 Las Autoridades Competentes deberán demarcar y señalizar el derecho de vía, así como preservar dichas demarcaciones y señalizaciones, respecto a carreteras ejecutadas, en proceso de ejecución y a ser ejecutadas, se encuentren concesionadas o no.
- 10.2 Las labores de demarcación y señalización se realizarán durante la rehabilitación, mejoramiento y construcción de carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras, delimitando y haciendo visible su fijación a cada lado de la vía.
- 10.3 El costo de los estudios y las obras correspondientes a la demarcación y señalización de las carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras será asumido por las Autoridades Competentes, en caso no estén concesionadas.
- 10.4 En el caso de la infraestructura vial concesionada, las Autoridades Competentes podrán encargar las labores de demarcación y señalización del derecho de vía a los concesionarios previo acuerdo sobre la forma y oportunidad de pago por parte de la entidad concedente, siempre que no forme parte de las obligaciones de su contrato.

CAPÍTULO IV

REGISTRO DEL DERECHO DE VÍA Y DEL ÁREA DE PROPIEDAD RESTRINGIDA

Artículo 11°.- Registro del derecho de vía y del área de propiedad restringida

- 11.1 El derecho de vía y el área de propiedad restringida deberán ser inscritos en las correspondientes partidas registrales del registro de predios de la oficina registral respectiva por la Autoridad Competente. Esta obligación alcanza tanto a las carreteras concesionadas como a las no concesionadas que conforman el Sistema Nacional de Carreteras.
- 11.2 En el caso de las áreas comprendidas en el derecho de vía y el área de propiedad restringida ubicadas en predios no inscritos, el registrador procederá a abrir una partida registral provisional en la que se extenderá la referida inscripción.
- 11.3 Para la inscripción del derecho de vía y el área de propiedad restringida bastará con la presentación de la resolución que aprueba su extensión emitida por la Autoridad Competente y los planos respectivos debidamente visados.

- 11.4 Para el caso de proyectos u obras viales nuevas, concesionados o no, la Autoridad Competente deberá realizar, bajo responsabilidad, la anotación preventiva del área que comprende el derecho de vía y área de propiedad restringida, adjuntando los documentos señalados en el numeral 11.3 precedente. En este supuesto, serán aplicables, en lo que corresponda, las disposiciones contenidas en el artículo 5° del Texto único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1192, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2020-VIVIENDA.
- 11.5 En este último caso, la anotación preventiva tendrá el efecto de restringir adicionalmente que las personas naturales o las personas jurídicas afectadas por el derecho de vía y área de propiedad restringida ejecuten obras o instalen elementos que alteren el valor de los inmuebles. De efectuarse dichas intervenciones, luego de inscrita la anotación preventiva, estas no serán objeto de valorización para efecto de la tasación a que se refiere el Texto Único Ordenado del Decreto Legislativo N° 1192, aprobado por Decreto Supremo N° 015-2020-VIVIENDA.
- 11.6 En el caso de la infraestructura vial concesionada, las Autoridades Competentes podrán encargar a los respectivos concesionarios la inscripción del derecho de vía y del área de propiedad restringida, previo acuerdo sobre la forma y oportunidad de pago por parte de la entidad concedente.
- 11.7 Las inscripciones a que se refieren los numerales anteriores deberán realizarse dentro de los treinta (30) días calendario siguientes de emitida la resolución que establece y aprueba el ancho del derecho de vía y del área de propiedad restringida, bajo responsabilidad del titular de la Autoridad Competente.
- 11.8 Para el caso de las carreteras existentes que conforman el Sistema Nacional de Carreteras, concesionadas o no, la inscripción del derecho de vía y del área de propiedad restringida deberá realizarse dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes de publicada la presente ley.

CAPÍTULO V

USO

Artículo 12°.- Limitaciones

- 12.1 El uso del derecho de vía y del área de propiedad restringida de las carreteras comprendidas en el Sistema Nacional de Carreteras se regirá por lo dispuesto en el Título III del Decreto Supremo N° 034-2008-MTC – Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, así como por las normas que dicte cada Autoridad Competente en el marco de sus competencias administrativas.
- 12.2 Las personas naturales y las personas jurídicas, así como las entidades públicas solo podrán hacer uso del derecho de vía y del área de propiedad restringida previa

autorización de la Autoridad Competente de acuerdo con lo establecido en las normas dictadas para tal efecto.

- 12.3 La autorización para el uso del derecho de vía y del área de propiedad restringida deberá ser otorgada contando con estudios técnicos específicos, concordantes con las normas técnicas aprobadas por la Autoridad Competente, que demuestren que las construcciones o las instalaciones no afectarán las características físicas, estructuras y seguridad de la vía.

Artículo 13°.- Retiro y demolición

- 13.1 Las Autoridades Competentes deberán, bajo responsabilidad, retirar, hacer retirar, demoler o hacer demoler cualquier objeto o instalación colocado o instalado en el derecho de vía o el área de propiedad restringida con posterioridad a la resolución del titular de la Autoridad Competente que creó el derecho de vía o el área de propiedad restringida y que no cuente con la autorización señalada en el artículo 12.2 precedente.
- 13.2 En el caso de las vías conformantes del Sistema Nacional de Carreteras que se encuentren concesionadas, corresponderá a los concesionarios comunicar a las Autoridades Competentes de la existencia de construcciones, objetos o instalaciones ubicadas en el derecho de vía y del área de propiedad restringida, a efectos de que estas cumplan con lo dispuesto en el numeral 13.1 precedente. La comunicación que realicen los concesionarios de las vías concesionadas, no altera ni libera a estos del cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Artículo 14°.- Responsabilidad

Las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que incumplan lo establecido en la presente ley son responsables del costo íntegro por la liberación y/o reposición del derecho de vía y del área de propiedad restringida de ser el caso, incluyendo los estudios técnicos correspondientes, así como de los daños que pudieran causar bajo las reglas de responsabilidad civil.

CAPÍTULO VI

DEFENSA POSESORIA POR LOS CONCESIONARIOS

Artículo 15°.- Defensa posesoria

La defensa posesoria se regirá por lo señalado en el artículo 65° y 66° de la Ley N° 30230, Ley que establece medidas tributarias, simplificación de procedimientos y permisos para la

promoción y dinamización de la inversión en el país, independientemente de si están o no concesionados.

CAPÍTULO VII

INFRACCIONES Y SANCIONES

Artículo 16°.- Atribución de fiscalización y sanción

Mediante la presente ley, se le faculta a las Autoridades Competentes para investigar la comisión de posibles infracciones administrativas sancionables e imponer sanciones por el incumplimiento de la presente ley.

Artículo 17°.- Infracciones

- 17.1 Para efectos de la presente ley, constituye una infracción sancionable el incumplimiento de lo establecido en la presente ley.
- 17.2 La infracción es toda acción u omisión, culposa o dolosa, que provoca un daño al derecho de vía o al área de propiedad restringida, la cual conlleva a la aplicación de la sanción respectiva por parte de la Autoridad Competente.
- 17.3 La comisión de la infracción al derecho de vía o al área de propiedad restringida se hará constar en acta, informe o formato que establezca la Autoridad Competente, el cual será la base del procedimiento sancionador a aplicarse en concordancia con la Ley N° 27444 – Ley del Procedimiento Administrativo General.
- 17.4 La Autoridad Competente será la encargada de establecer por vía reglamentaria, u ordenanzas, el régimen administrativo sancionador correspondiente, para la imposición de las sanciones. El régimen administrativo sancionador que se regule en el marco de la presente ley, será elaborado tomando en cuenta necesariamente lo establecido en la Ley N° 27444.
- 17.5 Previo al inicio del procedimiento administrativo sancionador, la Autoridad Competente deberá realizar las diligencias y/o fiscalizaciones previas para la determinación de la infracción. Los actos y diligencias de fiscalización se inician siempre de oficio, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, petición motivada o por denuncia de los concesionarios y por cualquier administrado.
- 17.6 Mediante disposiciones y normas reglamentarias de las Autoridades Competentes se determinarán los criterios para la fiscalización de las actividades mencionadas en los artículos anteriores.

Artículo 18°.- Calificación de infracciones

- 18.1 Infracciones graves:

- a) Arrojo, colocación o abandono injustificado de objetos o materiales de cualquier naturaleza en el derecho de vía o el área de propiedad restringida.
- b) Aniegos causados por agua de riego, agua potable y servida de la red de servicio público en el derecho de vía o el área de propiedad restringida.
- c) Colocación de avisos publicitarios en el derecho de vía o el área de propiedad restringida.

18.2 Infracciones muy graves:

- a) Colocación de cualquier construcción o instalación permanente o no dentro del derecho de vía sin la correspondiente autorización de la Autoridad Competente.
- b) Derrame de líquidos o residuos que afecten la infraestructura en el derecho de vía o el área de propiedad restringida.
- c) Fuga de gases o minerales de instalaciones industriales o mineras que atraviesen o se encuentren dentro del derecho de vía o el área de propiedad restringida.

18.3 La presente ley autoriza que, mediante ordenanza, decreto supremo, resolución de consejo directivo, resolución ministerial, entre otras normas, se puedan aprobar, añadir o modificar las infracciones antes señaladas.

Artículo 19°.- Sanciones

19.1 La Autoridad Competente aplicará las siguientes sanciones:

- 19.1.1 A las infracciones graves, con una multa equivalente a una (1) unidad impositiva tributaria (UIT).
- 19.1.2 A las infracciones muy graves, con una multa equivalente a tres (3) unidades impositivas tributarias (UIT).

19.2 En caso de reincidencia de las infracciones antes señaladas se aplicará el doble de las multas establecidas para cada caso.

Artículo 20°.- Medidas complementarias

20.1 Sin perjuicio de las sanciones a que se refiere el artículo 19°, la Autoridad Competente puede imponer a los infractores, de ser necesario con el apoyo de la fuerza pública, las siguientes medidas complementarias:

- 20.1.1 Acciones orientadas a restaurar la situación al estado anterior a la infracción o pagar los costos que demande su reposición.
- 20.1.2 Decomiso de los bienes utilizados para cometer la infracción.

- 20.1.3 Disponer el retiro, demolición, modificación, reubicación o suspensión de las obras en el derecho de vía o en el área de propiedad restringida que no hayan sido autorizados por la Autoridad Competente.

Artículo 21º.- Multa coercitiva por incumplimiento de medida administrativa

- 21.1 El incumplimiento de una medida administrativa por parte de los administrados acarrea la imposición de una multa coercitiva no menor a una (1) unidad impositiva tributaria (UIT) ni mayor a veinte (20) unidades impositivas tributarias (UIT).
- 21.2 La multa coercitiva debe ser pagada en un plazo máximo de cinco (5) días hábiles.
- 21.3 Al vencimiento del plazo señalado en el artículo 21.2 precedente, se ordena la cobranza coactiva.
- 21.4 En caso de persistir el incumplimiento se puede imponer una nueva multa coercitiva, duplicando sucesiva e ilimitadamente el monto de la última multa coercitiva impuesta, hasta que se cumpla con la medida ordenada.

Artículo 22º.- Ejecución coactiva

Para toda deuda impaga o ejecución incumplida de una obligación de hacer o no hacer a favor del Estado en virtud de la presente ley, las entidades o Autoridades Competentes usarán el procedimiento de ejecución coactiva, de acuerdo con las normas especiales vigentes.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS Y FINALES

Primera.- Adecuación normativa

El Poder Ejecutivo, dentro de treinta (30) días calendario de entrada en vigencia de la presente Ley, adecuará toda disposición legal que se oponga a la presente Ley.

Segunda.- Reglamentación

El Poder Ejecutivo, dentro de sesenta (60) días calendario de entrada en vigencia de la presente Ley, emitirá la reglamentación correspondiente de la presente Ley.

Tercera.- Emisión o adecuación otras normas técnicas

Las Autoridades Competentes deberán emitir y/o adecuar, dentro del plazo de ciento ochenta (180) días calendario contados desde el día siguiente de la publicación de la presente ley, las normas reglamentarias necesarias para la ejecución de lo dispuesto en la presente ley, principalmente en lo referido a la demarcación y señalización del derecho de

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la
conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

vía, su inscripción en los registros públicos, así como las condiciones y procedimientos de uso, bajo responsabilidad del titular de la Autoridad Competente.

Cuarta.- Plazo para regular el régimen administrativo sancionador

Las Autoridades Competentes que no hayan regulado el régimen administrativo sancionador referido en el artículo 17.4 deberán hacerlo en un plazo de hasta ciento ochenta (180) días calendario contados desde la publicación de la presente ley.

Lima, diciembre de 2024



Firmado digitalmente por:
RUIZ RODRIGUEZ Magaly
Rosmery FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/12/2024 14:36:20-0500



Firmado digitalmente por:
CAMONES SORIANO Lady
Mercedes FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 28/12/2024 11:56:09-0500



Firmado digitalmente por:
LIZARZABURU LIZARZABURU
Juan Carlos Martin FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/12/2024 14:48:05-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 28/12/2024 17:51:55-0500



Firmado digitalmente por:
JULON IRIGOIN Eva Edhit
FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 28/12/2024 19:48:56-0500



Firmado digitalmente por:
SOTO REYES Alejandro FAU
20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 28/12/2024 17:51:37-0500



Firmado digitalmente por:
GARCIA CORREA Idelso
Manuel FAU 20181749128 soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 28/12/2024 19:35:00-0500



Firmado digitalmente por:
HEIDINGER BALLESTEROS
Nelcy Lidia FAU 20181749128
soft
Motivo: Soy el autor del
documento
Fecha: 27/12/2024 09:38:50-0500

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. FUNDAMENTOS

En el ordenamiento jurídico peruano, se faculta a los propietarios de un bien inmueble que ejerce la posesión, las defensas posesorias extrajudiciales y judiciales, como por ejemplo los interdictos y las acciones posesorias. El poseedor también se encuentra facultado con las mismas acciones. El artículo 599º del Código Procesal Civil indica:

"El interdicto procede respecto de inmueble, así como de bien mueble inscrito, siempre que no sea de uso público. También procede el interdicto para proteger la posesión de servidumbre, cuando ésta es aparente".

En ese sentido, para la defensa de la posesión, se encuentran los siguientes interdictos en el Código Procesal Civil:

Tabla 1

Clasificación de interdictos

Interdicto de recobrar	Interdicto de retener
"Artículo 603. Interdicto de recobrar" <i>Procede cuando el poseedor es despojado de su posesión, siempre que no haya mediado proceso previo.</i> <i>Sin embargo, si se prueba que el despojo ocurrió en ejercicio del derecho contenido en el artículo 920 del Código Civil, la demanda será declarada improcedente.</i> <i>Procede a pedido de parte la solicitud de posesión provisoria del bien una vez que haya sido admitida la demanda, la que se sujeta a los requisitos y trámites de la medida cautelar."</i>	"Artículo 606.- Interdicto de retener" <i>Procede cuando el poseedor es perturbado en su posesión.</i> <i>La perturbación puede consistir en actos materiales o de otra naturaleza como la ejecución de obras o la existencia de construcciones en estado ruinoso. Si así fuera, la pretensión consistirá en la suspensión de la continuación de la obra o la destrucción de lo edificado, aunque se pueden acumular ambas pretensiones. En todos los casos, la pretensión consistirá en el cese de estos actos.</i> <i>Admitida la demanda, el Juez ordenará, en decisión inimpugnable, se practique una inspección judicial, designando peritos o cualquier otro medio probatorio que considere pertinente. La actuación se entenderá con quien se encuentre a cargo del bien inspeccionado."</i>

Nota. Elaboración propia (2024) a partir del Código Procesal Civil¹.

Asimismo, en el caso de propietarios que no ostentan la posesión del bien inmueble pueden utilizar la defensa posesoria extrajudicial. Asimismo, el Código Procesal Civil norma el desalojo desde el artículo 585° al 596°. Al respecto, los artículos esenciales que permiten una defensa posesoria adecuada son los siguientes:

Tabla 2

El desalojo en el Código Procesal Civil

"Artículo 585.- Procedimiento"	"Artículo 586.- Sujetos activo y pasivo en el desalojo"	"Artículo 593.- Lanzamiento"
<i>La restitución de un predio se tramita con arreglo a lo dispuesto para el proceso sumarísimo y las precisiones indicadas en este Subcapítulo.</i> <i>Procede a decisión del demandante, el acumular la pretensión de pago de arriendo cuando el desalojo se fundamenta en dicha causal. Si no opta por la acumulación, el demandante podrá hacer efectivo el cobro de los arriendos en el proceso ejecutivo de acuerdo a su naturaleza (...)."</i>	<i>Pueden demandar: el propietario, el arrendador, el administrador y todo aquel que, salvo lo dispuesto en el artículo 598, considere tener derecho a la restitución de un predio.</i> <i>Pueden ser demandados: el arrendatario, el subarrendatario, el precario o cualquier otra persona a quien le es exigible la restitución."</i>	<i>Consentida o ejecutoriada la sentencia que declara fundada la demanda, el lanzamiento se ejecutará contra todos los que ocupen el predio, aunque no hayan participado en el proceso o no aparezcan en el acta de notificación.</i> <i>Se entiende efectuado el lanzamiento, sólo cuando se hace entrega del bien al demandante en su integridad y totalmente desocupado.</i> <i>Si dentro de los dos meses siguientes al lanzamiento se acredita que el vencido ha vuelto a ingresar al predio, el vencedor puede solicitar un nuevo lanzamiento."</i>

Nota. Elaboración propia (2024) a partir del Código Procesal Civil².

¹ Código Procesal Civil. <https://lpderecho.pe/codigo-procesal-civil-actualizado/>

² Código Procesal Civil. <https://lpderecho.pe/codigo-procesal-civil-actualizado/>

En ese orden de ideas, se brinda una protección jurídica procesal a la propiedad inmueble de un propietario/poseedor que sea ocupada por un tercero que puede ser precario. Sin embargo, los desalojos suelen demorar al rededor de cuarenta y seis meses³ con lo cual son más de tres años que puede demorar la desocupación de un bien inmueble.

En ese sentido, Caverio (2022)⁴ sostiene que:

"en los últimos cinco años aproximadamente se ha observado una práctica aún anterior, que era poco visible (...) «invasión» o «apropiación» de la vía pública (y de su mobiliario), por parte del propietario del predio colindante a esta al construir. Así, recientemente ocurrió un caso en Chorrillos, donde una persona construyó su casa con un poste de alumbrado público dentro de esta (...)".

Para ello, hay que tener en cuenta a qué nos referimos con invasión. Al respecto, Ortiz (2017)⁵ indica que:

"es la ocupación ilegal de un terreno libre, el cual supone un proceso deliberativo y consensuado por parte del invasor o grupo de invasores, quienes buscarán una seguridad jurídica de la tenencia y que se les reconozca, de manera formal y en forma expectaticia, el derecho de propiedad sobre el terreno que ocupan para fines de vivienda."

En cuanto a sus efectos como derecho expectatio, el autor menciona los siguientes:

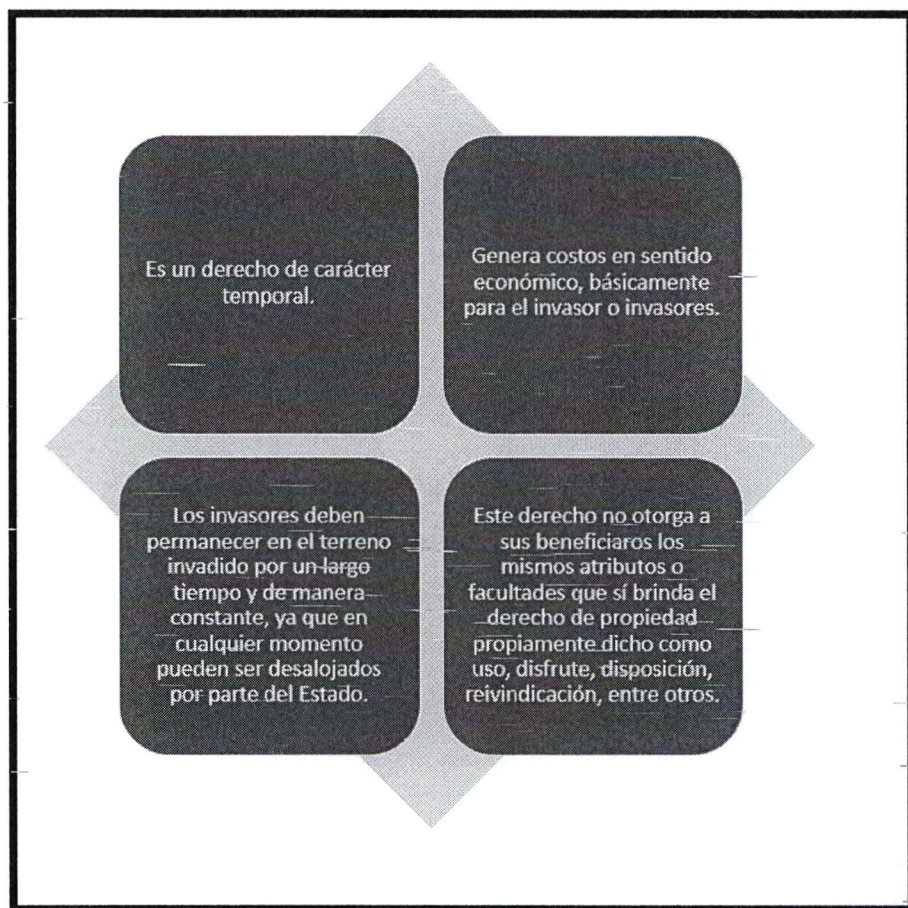
Figura 1

Efectos del derecho expectatio provocado por la invasión

³ Paz, L. (2023). Salidas legales para propietarios ante la invasión de un terreno o vivienda. <https://lpderecho.pe/salidas-legales-propietarios-invasion-terreno-vivienda/>

⁴ Caverio, M. (2022). Construcción e invasión de la vía pública. <https://www.peruweek.pe/construccion-e-invasion-de-la-via-publica/>

⁵ Ortiz, I. (2017) ¿La invasión genera posesión? ¿La invasión constituye delito? <https://lpderecho.pe/invasion-posesion-invasion-delito/>



Nota. Elaboración propia (2024) a partir de Ortiz (2017).

En ese orden de ideas, se debe tener en cuenta también las formas de adquirir de manera informal una propiedad inmueble, dentro de las cuales se encuentran las invasiones; y, claramente, las compraventas ilegales. Respecto de las invasiones, estas pueden ser violentas o de ocupación gradual. En el caso de las invasiones, los poseedores pasan por poseer el bien inmueble, edificarlo, realizar obras urbanas de servicios básicos y con lo cual pueden llegar a configurar un derecho de propiedad:

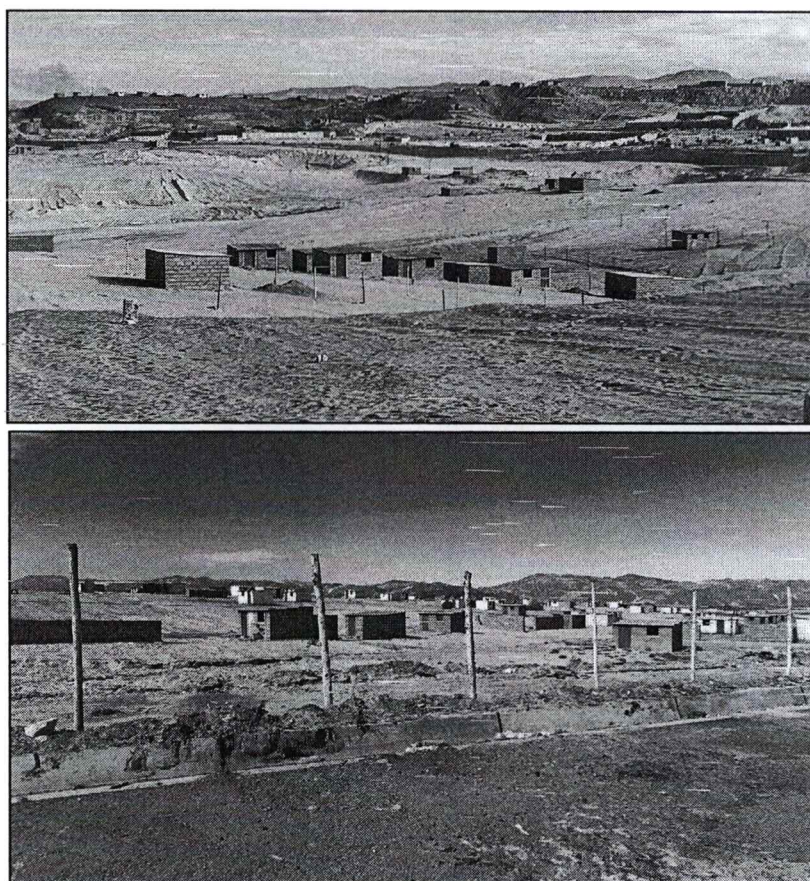
A 2018, por ejemplo, se contaban con 18 puntos de invasiones en el primer tramo de la Carretera Huánuco – La Unión – Huallanca⁶. Por otro lado, en 2024, en Arequipa, se detectó invasiones en la Carretera Arequipa – La Joya, por lo que Huayna (2024)⁷, afirma que:

"se venden terrenos desde 7 mil soles. Un lote de 200 metros cuadrados, puede costar entre los 12 mil y 18 mil soles".

Al respecto, como se puede observar en la Figura 2, este es el estilo de invasión en una vía, en este caso en la Carretera Arequipa – La Joya:

Figura 2

Invasión en la Carretera Arequipa – La Joya



⁶ Diario Ahora (2018). Tramo Huánuco-Punto Unión: 18 puntos de invasiones identificados por resolver. <https://ahora.com.pe/tramo-huanuco-punto-union-18-puntos-de-invasiones-identificados-por-resolver/>

⁷ Huayna, A. (2024). Arequipa: invasiones sin control en carretera Arequipa-La Joya, cientos de hectáreas lotizadas y cercadas. <https://elbuho.pe/2024/05/arequipa-invasiones-sin-control-en-carretera-arequipa-la-joya-cientos-de-hectareas-lotizadas-y-cercadas/>

Nota. Huayna (2024)

Similar caso se observó recientemente con la Autopista Ramiro Prialé. López (2024)⁸ señaló que en efecto existían invasiones en dicha vía y que:

"entre las obras contempladas en el plan de intervención en la Autopista Ramiro Prialé, figura la construcción de un bypass de tres niveles en la intersección de la autopista Ramiro Prialé con la avenida Las Torres, en el distrito de Lurigancho-Chosica".

Y, el problema de invasión con la Autopista Ramiro Prialé no es de 2024 exclusivamente. Silva (2023)⁹ señaló que:

"en un operativo conjunto, la Gerencia de Fiscalización de la Municipalidad de Lima, el Grupo de Operaciones Especiales y diferentes divisiones de la Policía Nacional del Perú están llevando a cabo un desalojo en los kilómetros 4 y 5 de la autopista Ramiro Prialé. El objetivo es desalojar a personas que se habían asentado en el lugar y habían levantado módulos de lavado de vehículos sin autorización".

Figura 3

Recuperación de la Autopista Ramiro Prialé



⁸ López, F. (2024). MML recupera autopista Ramiro Prialé tras desalojo de invasores y anuncia mejoras viales. <https://www.expresso.com.pe/actualidad/mml-recupera-autopista-ramiro-prialé-tras-desalojo-de-invasores-y-anuncia-mejoras-viales-municipalidad-de-lima-policia-nacional-emape-noticia/1134488/>

⁹ Silva, K. (2023). San Juan de Lurigancho: Autoridades desalojan lavaderos de autos informales en autopista Ramiro Prialé. <https://www.america.com.pe/noticias/actualidad/san-juan-lurigancho-autoridades-desalojan-lavaderos-autos-informales-autopista-ramiro-prialé-n481739>

Nota. Municipalidad Metropolitana de Lima (2024). Puede observarse la desocupación de invasores para la ampliación de la Autopista Ramiro Prialé.

Adicionalmente, Condori (2019)¹⁰ demostró que:

"habiendo determinado la evaluación mediante un análisis de las invasiones en el Derecho de Vía, se determinó que afectan los Niveles de Servicio con regularidad, las invasiones que más afectan son los accesos, cortes transversales a la vía e instalación de elementos que no son propios de una carretera, tanto en la operación del tránsito, seguridad vial y la vida de los ocupantes de la red vial nacional competencia (...)".

En ese orden de ideas, se determinó la existencia de invasiones en el derecho de vía, por lo que se afecta también la seguridad vial y la vida; incluida la operatividad del tránsito fluido que debe existir en una vía, sea carretera, autopista, entre otros. Claramente, la seguridad vial va a ser el bien jurídico esencialmente afectado por una invasión a una vía. En ese sentido, el autor indica que inclusive una invasión puede generar accidentes al obstaculizarse el libre tránsito por una parte de la vía.

Teniendo en cuenta la cantidad de casos existentes a nivel nacional de invasión de una vía en la que se pueden desarrollar proyectos; y, en atención a la dificultad procesal y temporal en efectuar un desalojo de acuerdo a lo prescrito en el Código Procesal Civil, se ha considerado necesario establecer un marco legal para optimizar y tutelar el funcionamiento de la infraestructura de transporte de uso público y asegurar mayor seguridad para los usuarios de la misma ampliando la protección legal otorgada al derecho de vía y la franja de propiedad restringida.

En ese sentido, se han identificado las actividades que perjudican en mayor medida la seguridad vial y afectan, como se ha podido observar, el derecho de vía:

- a) Arrojo, colocación o abandono injustificado de objetos o materiales de cualquier naturaleza en el derecho de vía o el área de propiedad restringida.
- b) Aniegos causados por agua de riego, agua potable y servida de la red de servicio público en el derecho de vía o el área de propiedad restringida.
- c) Colocación de avisos publicitarios en el derecho de vía o el área de propiedad restringida.
- d) Colocación de cualquier construcción o instalación permanente o no dentro del derecho de vía sin la correspondiente autorización de la Autoridad Competente.

¹⁰ Condori, L. (2019). Análisis de las invasiones en el derecho de vía para determinar los efectos en los niveles de servicio de la Carretera Nacional: PE-1SD, la Costanera, Tramo: Tacna – Ilo – 2018 [Tesis de Título Profesional, Universidad Privada de Tacna]. <https://repositorio.up.edu.pe/handle/20.500.12969/829>

- e) Derrame de líquidos o residuos peligrosos en el derecho de vía o el área de propiedad restringida.
- f) Fuga de gases o minerales de instalaciones industriales o mineras que atraviesen o se encuentren dentro del derecho de vía o el área de propiedad restringida.

De esta forma, habiendo previsto dichas actividades, se ha optado por calificarlas como infracciones administrativas. Así, se puede establecer un régimen de desincentivo de las referidas acciones, con lo cual se puede proteger de forma idónea la seguridad vial, por lo que, frente a dichas infracciones, se ha decidido regular también las sanciones aplicables, en atención al criterio de razonabilidad, estableciendo para este caso multas desde 1 UIT hasta 3 UIT; y, si en caso existe reincidencia, se duplicarán. Ello permite perfeccionar el actuar de la Administración Pública en su rol de protectora de bienes jurídicos.

Consecuentemente, teniendo en cuenta los plazos en la práctica que suelen superar 1 año de los procesos judiciales de desalojo (en atención a un proceso sumarísimo), se ha optado por determinar acciones que prevalezcan el derecho de vía desde un inicio, a través de medidas complementarias que pueden ser otorgadas administrativamente, siendo estas:

- a) Acciones orientadas a restaurar la situación al estado anterior a la infracción o pagar los costos que demande su reposición.
- b) Decomiso de los bienes utilizados para cometer la infracción.
- c) Disponer el retiro, demolición, modificación, reubicación o suspensión de las obras en el derecho de vía o en el área de propiedad restringida que no hayan sido autorizados por la Autoridad Competente.

Finalmente, debe señalarse que estas acciones permitirán que de forma más célere se salvede el derecho de vía, evitando complicaciones innecesarias que se suele atravesar en el desalojo de invasiones en carreteras, pistas, entre otros, tal como se ha observado con el caso de la Autopista Ramiro Prialé o Arequipa-La Joya, lo que inclusive llega a lesionar bienes jurídicos en posibles enfrentamientos. Cabe señalar que, a nivel nacional, solo se cuenta con normativa no actualizada desde el 2016¹¹ en materia de Gestión de Infraestructura Vial como los Decretos Supremos N° 003-2009-MTC, 011-2009-MTC, 012-2011-MTC y 021-2016-MTC, por lo que es necesario uniformizar dicha materia y actualizarla.

¹¹ Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2024). Reglamentos viales. https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/normas_carreteras/reglamentos_viales.html

II. ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA EN LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa busca regular la ampliación de la protección legal otorgada al derecho de vía y la franja de propiedad restringida. En ese sentido, la norma en cuestión ampliará lo desarrollado en el Código Procesal Civil, sin necesidad de efectuar modificaciones.

Sin embargo, la norma también tendrá un impacto modificando cualquier norma del espectro jurídico que se oponga a ella. En ese sentido, además desarrollará la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444 y sus modificatorias, incluyendo su TUO aprobado por Decreto Supremo N° 004-2019-JUS, en el sentido del procedimiento administrativo sancionador. De esta forma, la norma creará una nueva rama sancionadora, esta vez en materia administrativa-urbanística, regulándose el régimen de infracciones y sanciones correspondientes.

III. ANÁLISIS COSTO BENEFICIO

La presente iniciativa legal no genera gasto adicional al Tesoro Público. Más bien, la presente iniciativa generaría grandes beneficios a nivel de infraestructura vial y desarrollo de proyectos. De esta forma, también se observan los siguientes efectos beneficiosos:

Beneficiarios	Efectos Directos	Efectos Indirectos
Estado	Contar con un adecuado desarrollo de proyectos sobre vías públicas.	Contribuir a la reactivación económica.
Empresas	Las empresas concesionarias de derecho de vía se ahorrarán costos y esfuerzos en tiempo y dinero respecto del lanzamiento de poseedores precarios.	Las empresas contribuirán al mantenimiento de las vías en las que tienen concesionado un derecho de vía.
Sociedad	Contar con mayores y mejores proyectos de infraestructura vial para la población beneficiaria.	Mejorar las condiciones de vida de la población.

IV. RELACIÓN DE LA INICIATIVA CON LA AGENDA LEGISLATIVA Y CON LAS POLÍTICAS DE ESTADO EXPRESADAS EN EL ACUERDO NACIONAL

Este proyecto de ley se orienta a proteger la infraestructura vial y en esa medida se vincula con la Política de Estado 21. *Desarrollo en infraestructura y vivienda*. En relación a ello, el

Estado: (a) elaborará un plan nacional de infraestructura identificando ejes nacionales de integración y crecimiento para desarrollar una red energética, vial, portuaria, aeroportuaria y de telecomunicaciones, que permita fluidez en los negocios y en la toma de decisiones;

En relación a la Agenda Legislativa el Congreso de la República mediante Resolución Legislativa del Congreso N° 006-2024-2025-CR, la propuesta se relaciona con la Política de Estado: 21. DESARROLLO EN INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA y los Temas y Proyectos de Ley: 84. MEDIDAS PARA PROMOVER LA TITULACIÓN, FORMALIZACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA PROPIEDAD Y LA VIVIENDA.

Lima, diciembre de 2024.