



Resolución Gerencial Regional

Nº 014 -2023-GRA/GRTC

El Gerente Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional - Arequipa;

VISTO:

Estando al Informe Nº 01-2022-GRA/GRPIP, de fecha 05 de enero de 2023 y la remisión del Expediente Administrativo, sobre Avocamiento de Competencia, respecto al Recurso de Apelación presentado, haciendo referencia a la causal de abstención inicialmente alegada, ahora inexistente; manifestando que de manera inmediata y sin dilación alguna el nuevo gerente de transportes se avoque al conocimiento de la apelación en curso, y teniendo en consideración el Oficio Nº 812-2022-GRA/GRTC-SGTT del Sub Gerente de Transporte Terrestre derivando el expediente administrativo y el recurso de apelación de la Empresa de Transportes CAMINOS DEL INCA SRL., en contra de la Resolución Sub Gerencial Nº 136-2022-GRA/GRTC-SGTT y sus antecedentes, y;

CONSIDERANDO:

Que, la Empresa TRANSPORTES CAMINOS DEL INCA S.R.L., con fecha 23 de diciembre del 2015, representada por su gerente Marco Antonio Quispe Zapana, solicita autorización para el servicio regular de transporte de personas dentro del ámbito de la Región Arequipa, en la ruta Punta de Bombón – Chivay y viceversa.

Que, con fecha 19 de febrero del 2016, en atención a la solicitud presentada, se emite la Resolución Sub Gerencial Nº 081-2016-GRA/GRTC-SGTT en la que se resuelve: Declarar improcedente el pedido de autorización para prestar el servicio de transporte regular de personas en la ruta Punta de Bombón – Chivay y viceversa. Con fecha 04 de mayo del 2016, la transportista interpone recurso administrativo de reconsideración en contra de la Resolución Sub Gerencial Nº 081-2016-GRA/GRTC-SGTT, dando respuesta al recurso presentado, la Sub Gerencia de Transporte con fecha 20 de julio del 2016, emite la Resolución Sub Gerencial Nº 0427-2016-GRA/GRTC-SGTT que declaró infundado el recurso de reconsideración interpuesto por la transportista. Se debe tener en cuenta que este hecho dio origen a una acción contenciosa administrativa en el expediente Nº 04867-2016-0-0401-JR-CI-02 que devino, tal como lo señala la Sentencia Nº 025-2017, en tenerse por fundada la demanda interpuesta por la transportista y, en consecuencia, se declaró NULA la Resolución Sub Gerencial Nº 081-2016-GRA/GRTC-SGTT y la Resolución Sub Gerencial Nº 0427-2016-GRA/GRTC-SGTT, con lo cual se ordenó emitir nuevo pronunciamiento debidamente motivado y en observancia al debido procedimiento.

Que, con lo resuelto por la autoridad jurisdiccional, en observancia a lo ordenado en la sentencia Nº 025-2017, se emite la Resolución Sub Gerencial Nº 016-2021-GRA/GRTC-SGTT de fecha 14 de abril del 2021, en la cual se consideró tener por infundada la solicitud de pedido de autorización para prestar el servicio de transporte regular de personas en la ruta Punta de Bombón – Chivay y viceversa. En base a esta nueva resolución, con fecha 10 de agosto del 2021, la transportista interpone recurso de Reconsideración en contra de esta resolución. Con fecha 09 de setiembre del 2021, la entidad competente, resuelve el recurso de reconsideración presentado emitiendo la Resolución Sub Gerencial Nº 109-2021-GRA/GRTC-SGTT, en la misma que se dispuso declarar improcedente el recurso de reconsideración presentado por la transportista. En ese sentido, no conforme con la decisión adoptada, con fecha 21 de setiembre del 2021, la transportista interpone recurso de apelación en contra de la Resolución Sub Gerencial Nº 109-2021-GRA/GRTC-SGTT. Con la apelación presentada, el superior jerárquico, con fecha 01 de octubre del 2021, emite la Resolución Gerencial Regional



Resolución Gerencial Regional

Nº 014 -2023-GRA/GRTC

Nº 109-2021-GRA/GRTC en la cual se resolvió declarar FUNDADO el recurso de apelación presentado por la transportista, en consecuencia; NULA la Resolución Sub Gerencial Nº 109-2021-GRA/GRTC-SGTT y retrotraer el procedimiento a la evaluación de la prueba presentada por la transportista al momento de la presentación de su recurso de reconsideración.

Que, en ese sentido, con fecha 31 de enero del 2022, la Sub Gerencia de Transporte emite la Resolución Sub Gerencial Nº 024-2022-GRA/GRTC-SGTT, en la cual se resuelve; CONFIRMAR la Resolución Sub Gerencial Nº 109-2021-GRA/GRTC-SGTT. En base a ello, la transportista con fecha 15 de marzo del 2022, presenta un nuevo recurso de apelación en contra de la Resolución Sub Gerencial Nº 024-2022-GRA/GRTC-SGTT señalando que en dicha resolución se había confirmado una resolución inexistente. Y, en efecto, en atención al recurso de apelación presentado, la Gerencia Regional de Transportes emite la Resolución Gerencial Regional Nº 056-2022-GRA/GRTC con fecha del 11 de mayo del 2022, en la cual se declara FUNDADO el recurso de apelación porque, efectivamente, la resolución impugnada había confirmado una resolución que se declaró nula en su momento, por lo tanto, era inexistente, lo que generó un vicio, reiterando a la Sub Gerencia de Transporte Terrestre que se apegue al estricto cumplimiento en lo ordenado por la Resolución Gerencial Regional Nº 109-2021-GRA/GRTC.

Que, en base a estos acontecimientos, con fecha 03 de agosto del 2022, la Sub Gerencia de Transporte emitió la Resolución Sub Gerencial Nº 136-2022-GRA/GRTC-SGTT en la cual se resolvió; "ARTICULO PRIMERO: Declarar IMPROCEDENTE la solicitud de la empresa CAMINOS DEL INCA S.R.L (...), sobre autorización para prestar servicio de transporte regular de personas de ámbito regional", principalmente en base a lo siguiente:

a. El administrado, en la documentación presentada como medio de prueba, certifica que el tiempo de viaje con pasajeros en la ruta Chivay y la Punta de Bombón y viceversa sería de 04 horas con 52 minutos y 03 segundos. Sin embargo, personal de fiscalización de la Sub Gerencia de Transporte Terrestre habría emitido el Informe Nº 006-2016-GRA/GRTC-SGTT/ATI.MJCM, en el cual se había determinado que la distancia y el tiempo de recorrido en la ruta Punta de Bombón-Chivay y viceversa, sería de 306 kilómetros y 5 horas con 32 minutos respectivamente. Dichos datos fueron confirmados mediante el Informe Nº 129-2020-GRA/GRTC-ATI-fisc, en el cual, mediante un nuevo recorrido, esta vez con presencia del Gerente General de la empresa Transportes Caminos del Inca, se pudo determinar que el tiempo total de recorrido de la ruta Punta de Bombón-Chivay sería de 5 horas con 28 minutos. En ese sentido, al haber dos informes técnicos que determinan que el tiempo del recorrido total de la ruta pretendida por la transportista excedería las 05 horas, se infringiría las jornadas máximas de conducción y, en consecuencia, no se lograría satisfacer la necesidad de los usuarios sobre el resguardo de las condiciones de seguridad y salud, tal como lo señala los artículos 3 y 4 de la Ley Nº 27181.

Que, conforme a las facultades de contradicción con que cuenta el administrado, con fecha 23 de setiembre del 2022, la transportista interpone recurso de apelación en contra de la resolución Sub Gerencial Nº 136-2022-GRA/GRTC-SGTT, la misma que declaró improcedente su solicitud sobre la autorización para prestar servicio de transporte de pasajeros, afirmando que la resolución impugnada estaría contraviniendo el artículo 10 del TUO de la Ley Nº 27444 – Decreto Supremo Nº 004-2019-JUS, argumentando para ello lo siguiente:



Resolución Gerencial Regional

Nº 014 -2023-GRA/GRTC

a. Al no haberse valorado adecuadamente el medio probatorio ofrecido por la transportista, se debe precisar que conforme al "CERTIFICADO DE INSTALACION Y SERVICIO DE UBICACIÓN Y MONITOREO SATELITAL VIA WEB", la empresa GPS SCAN SAC ha certificado que el día 03 de agosto del 2021, se inició el recorrido de la ruta Chivay-Punta de Bombon, mismo que se realizó en 04 horas y 52 minutos con 03 segundos, asimismo se adjunta el reporte detallado para la verificación del recorrido real. En ese sentido, alega la transportista, no solo se ha demostrado que el recorrido de la ruta "Punta de Bombon-Chivay" sea menos de 05 horas, sino que se puede identificar objetivamente y legalmente cada minuto del recorrido.

b. Es falso que el tiempo utilizado para recorrer la ruta "Punta de Bombon-Chivay" sea de 05 horas con 32 minutos, conforme lo detalla el Informe Nº 006-2016-GRA/GRTC-SGTT/ATIMJCM. Toda vez que si se viaja a una velocidad de (+) (-) 90 Km/h en 05 horas con 32 minutos se debería recorrer 495.02 Km. Asimismo, si se divide la distancia recorrido de 306 Km a razón de 90 Km/h daría como resultado únicamente 03 horas con 24 minutos, este argumento no solo es incongruente sino completamente subjetivo, toda vez que el hecho no está acreditado con algún instrumento técnico, por lo tanto, dicho informe no constituye medio probatorio idóneo para acreditar el tiempo de recorrido de la ruta que se solicita.

Que, para interponer el recurso de apelación, citado líneas arriba, el administrado cuenta con quince (15) días hábiles, para ejercer su derecho que por ley le corresponde, el cual, en el presente caso, se encuentra dentro del plazo correcto conforme a lo que dispone el artículo 218º del TUO de la ley del procedimiento administrativo general.

Que, el recurso de apelación tiene como finalidad, que el superior jerárquico realice una reevaluación del expediente, que eventualmente pueda manifestar una opinión distinta de aquel que emitió la decisión objeto de cuestionamiento. Por ello, se afirma que este recurso le permite al administrado que el objeto de la controversia sea conocido por un nuevo órgano, recurso que además admite favorecer el control interno de la Administración, al mismo tiempo expresa uno de los principios fundamentales de su organización como es el principio de jerarquía en la medida que accede que el órgano superior revise lo resuelto por el inferior, siendo de este modo la interposición del recurso de apelación un instrumento útil en el ejercicio del derecho de defensa del administrado. Consecuentemente procediendo a la valoración de los documentos y actuaciones que obran en el expediente, corresponde efectuar el análisis respectivo.

Que, con relación a la infracción normativa alegada por la transportista en lo resuelto por la Sub Gerencia de Transporte, con la finalidad de obtener una decisión concordante con las facultades atribuidas y manteniendo la debida proporcionalidad entre los medios a emplear y los fines que se deben tutelar, resulta necesario señalar lo siguiente:

El artículo 162 del TUO del Reglamento señala:

"Cuando no existan riesgos o circunstancias (...) los límites máximos de velocidad, son los siguientes: b) En Carreteras: (...) para vehículos del servicio público de transporte de pasajeros: 90 Km/h."



Resolución Gerencial Regional

Nº 014 -2023-GRA/GRTC

Los riegos y circunstancias existentes en una vía, a saber, son:

Art. 160.- Prudencia en la velocidad de conducción:

"El conductor no debe conducir un vehículo a una velocidad mayor a la que sea razonable y prudente (...) debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y posibles".

Art. 161.- Reducción de velocidad:

"El conductor de un vehículo debe reducir la velocidad cuando se aproxime o cruce con intersecciones, túneles, calles congestionadas y puentes, cuando transite por cuestas, cuando se aproxime y tome una curva o cambie de dirección, cuando circule por una vía estrecha o sinuosa, cuando se encuentra con un vehículo que circula en sentido contrario o cuando existan peligros especiales con respecto a los peatones u otros vehículos o por razones del clima o condiciones especiales de la vía". (La negrita es nuestra)

Es decir, se debe tener presente que existe una circunstancia excepcional para que un vehículo del servicio público de pasajeros circule a una velocidad de 90 km/h y es cuando no existan riesgos o circunstancias que hagan que el conductor reduzca la velocidad indefectiblemente, caso contrario se debe reducir la velocidad razonable y prudentemente, así lo establece la norma. Al respecto, la transportista cuestionante refiere:

PUNTO 3.18: "(...) si se viaja a una velocidad de (+) (-) 90 Km/h en 05 horas con 32 minutos se debería recorrer 495.02 Km. Asimismo, si se divide la distancia recorrido de 306 Km a razón de 90 Km/h daría como resultado únicamente 03 horas con 24 minutos, este argumento no solo es incongruente sino completamente subjetivo, toda vez que el hecho no está acreditado con algún instrumento técnico (...)".

Que, en base a lo alegado, debemos considerar que la finalidad de este precepto normativo es la de resguardar la integridad de los ocupantes del vehículo de transporte público, así como de los habitantes y ciudadanos que colindan con las vías. Claramente la norma prescribe una obligación del deber de cuidado por parte de los conductores de vehículos de transporte público, refiriendo que deben conducir razonable y prudentemente, esa es la regla, por supuesto que, siempre que no haya riesgo, el conductor puede conducir a razón de 90 Km/h, siendo este el tope máximo y la excepción.

En ese sentido, habría que analizar si en la ruta puede existir algún riesgo que obligue a que el conductor modere su velocidad de conducción, sobre este punto, somos de la opinión que la norma establece ciertos criterios en base a los cuales el conductor tiene la obligación de reducir la velocidad, entre los que se tiene; presencia de curvas, calles congestionadas, clima, condiciones especiales de la vía, etc. Ahora bien, tal como lo señala la Defensoría del pueblo en el Informe de Adjuntía Nº 005-2016-DP/AMASPI.SP¹ sobre la "SUPERVISIÓN DE LAS CONDICIONES DE

¹ Véase el Informe de la Defensoría del Pueblo en: <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/1A-005---Supervision-infraestructura-vial-en-puntos-criticos-de-accidentes-en-Arequipa.pdf>



Resolución Gerencial Regional

Nº 014 -2023-GRA/GRTC

INFRAESTRUCTURA VIAL EN LOS PUNTOS CRÍTICOS DE ACCIDENTES DE
TRANSITOS EN LA CIUDAD DE AREQUIPA:

"4. CONCLUSIONES: d. (...) La Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito de Arequipa de la Policía Nacional del Perú ha remitido a la Defensoría del Pueblo la relación de 460 accidentes fatales ocurridos en la región de Arequipa, estableciéndose 41 zonas de mayor peligrosidad entre las que se encuentran la Panamericana Sur (en el tramo de la jurisdicción de Arequipa) y en la carretera Arequipa-Juliaca".

Como se puede evidenciar, al corroborarse el alto índice de accidentes de tránsito en parte de la ruta que solicita la transportista, el cuidado al manejar debe ser más especial. Asimismo, es de público conocimiento que la ruta solicitada pasa por el cono norte de la ciudad de Arequipa, sector que constantemente es pasible de una gran congestión vehicular², por lo que el transportista debe reducir la velocidad. De igual modo, no debemos dejar de considerar las condiciones del clima, tal como lo informa SENAMHI³, en lo que va del año, la ruta Arequipa – Chivay ha sido pasible de diversas nevadas, heladas y fuertes vientos que, en muchos casos, conllevaron a accidentes de tránsito con consecuencias mortales, sin contar los múltiples accidentes que vienen sucediendo en el trayecto "Arequipa – Punta de Bombon"⁴ circunstancias que están siendo debidamente valoradas por nuestra institución.

Que, en esa línea argumentativa, debemos hacer hincapié en que no se trata de una cuestión aritmética, la transportista pretende argumentar la subjetividad e incongruencia de la resolución cuestionada en base a un criterio de lógica matemática, en efecto señala:

PUNTO 3.18: "(...) si se viaja a una velocidad de (+) (-) 90 Km/h en 05 horas con 32 minutos se debería recorrer 495.02 Km. Asimismo, si se divide la distancia recorrido de 306 Km a razón de 90 Km/h daría como resultado únicamente 03 horas con 24 minutos, este argumento no solo es incongruente sino completamente subjetivo, toda vez que el hecho no está acreditado con algún instrumento técnico (...)"

Desde un análisis de lo alegado, podemos deducir que el razonamiento de la transportista radica en que la excepción sea la regla y la regla sea la excepción, sin considerar las circunstancias especiales de la vía, el congestionamiento vehicular, los factores del clima, etc. Vale decir que los argumentos que se deben desarrollar, deben ser en orientación al cumplimiento a las normas establecidas, con correspondencia a los hechos que son de público conocimiento. Sin embargo, hemos podido advertir que calificación que realiza la transportista se realiza sin mayor análisis reduciendo todo a una cuestión aritmética y nada más, ya que no ofrece ni un solo argumento de por qué, a juicio de la transportista, las razones de la Resolución cuestionada son subjetivas.

² Al respecto véase el link: <https://www.radioyaravi.org.pe/noticia/Regional/arequipa--caos-vehicular-en-el-puente-a%C3%B1ashuayco-genera-malestar-en-la-poblaci%C3%B3n-11517>

³ Al respecto véase los diversos informes del SENAMHI en su portal Web: <https://www.senamhi.gob.pe/?p=prensa&n=457>

⁴ Al respecto véase el link: <https://diarioep.pe/dos-fallecidos-dejo-accidente-en-carretera-a-punta-de-bombon/>



Resolución Gerencial Regional

Nº 014 -2023-GRA/GRTC

Que, anudado a todo lo analizado hasta este punto, se debe resaltar que la Ley Nº 27867 (Ley Orgánica de Gobiernos Regionales) ampara a nuestra institución como autoridad especializada y competente, en función a:

"Art. 56. Funciones en materia de Transporte: Autorizar, supervisar, fiscalizar y controlar la prestación de los servicios de transporte interprovincial dentro del ámbito regional en coordinación con los gobiernos locales (...)"

En concordancia con lo establecido por el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por el Decreto Supremo Nº 017-2009-MTC:

"Art. 10. Competencia de los Gobiernos Regionales: (...) es competente en materia de gestión y fiscalización del transporte terrestre de personas de ámbito regional"

Como se puede apreciar de estas normas citadas, es nuestra institución quien tiene las debidas facultades y competencias para gestionar y fiscalizar todo lo concerniente al tema de transportes dentro de la Región Arequipa, en ese sentido, tal como se advierte de los antecedentes, mediante Oficio Nº 137-2020-GRA/GRTC-SGTT, se conformó una comisión especial fiscalizadora para realizar el recorrido de la ruta Punta de Bombón-Chivay; para tal fin se ha utilizado un vehículo de la categoría M-2 al cual se le instaló un dispositivo de GPS de la propia institución debidamente calibrado. Recorrido que, dicho sea de paso, participó el Gerente General de la empresa apelante. Así, se elaboró el Informe Nº 129-2020-GRA/GRTC-SGTT/ATI-FISC, en virtud del cual se ha determinado:

"V. CONCLUSIONES: 1. En la ruta PUNTA DE BONBOM-CHIVAY el recorrido fue de 306 Km. Con un tiempo de 05:32 horas aproximadamente, a un ritmo de (+) (-) de 90 Km. X hora".

Como se puede advertir del informe, habiéndose verificado el tiempo de viaje entre Punta de Bombon-Chivay con escala comercial en Arequipa (provincia), ha quedado establecido que el tiempo empleado es de más de 05 horas en el turno de día, lo que también nos permite presumir que en el turno de noche el recorrido supera las 5 horas. Es decir, sin perjuicio del análisis de todas las circunstancias que se han previsto hasta este punto, con el objeto de atribuir un sustento técnico y objetivo al respectivo pronunciamiento, se ha probado que, en efecto, el recorrido no es una cuestión aritmética, sino que existen diferentes factores que no se pueden pasar por alto, de tal modo que mediante el Informe Nº 129-2020-GRA/GRTC-SGTT/ATI-fisc. se legitima lo resuelto en la resolución que viene siendo cuestionada, otorgándole un grado de validez técnica.

Que, considerando lo expuesto en el párrafo anterior y verificado el tiempo de viaje entre Punta de Bombon-Chivay, el Reglamento Nacional de Transporte señala:

"Art. 30.2: Los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (5) horas en el servicio diurno o más de cuatro (4) horas en el servicio nocturno.



Resolución Gerencial Regional

Nº 014 -2023-GRA/GRTC

Por lo tanto, cuando ese límite se sobre pasa, la norma ha previsto en el artículo 20.1.7 del RENAT que, cuando un vehículo este destinado a brindar servicio en ruta que requiera más de 5 horas de conducción de día y más de 4 horas de noche, se requiere la presencia de dos (02) conductores y que el vehículo cuente con una litera destinada al descanso de un conductor, además debe contar con un sistema de comunicación interno entre el conductor al volante y el conductor que descansa. En tal sentido, al ser el tiempo empleado mayor a 5 horas entre Chivay y Punta de Bombon (con escala comercial en Arequipa), la transportista apelante no acreditó, como bien lo advierte la Resolución Sub Gerencial Nº 136-2022-GRA/GRTC-SGTT en sus considerandos, la presencia de dos conductores y una litera de descanso en los vehículos que prestarían servicio en la ruta mencionada. Ergo, siendo este un requisito para obtener la autorización de servicio de transporte de personas, el recurso impugnativo planteado no pudo ser amparado, en su momento, por esa instancia. Con lo cual, nos queda claro que la Resolución Sub Gerencial que cuestiona la demandante, fue debidamente motivada y justificada en torno a los hechos y la norma; precisamente en observancia al principio de legalidad denominado "vinculación positiva de la Administración a la Ley", en conformidad con lo establecido por la Ley 27444.

Que, prosiguiendo con el hilo de análisis de las cuestiones en controversia, sobre el cuestionamiento que hace la transportista sobre la debida valoración de la prueba ofrecida, debemos precisar lo siguiente:

Los artículos 162 y 163 del TUO del Reglamento Nacional de Transito, establecen los siguientes límites máximos de velocidad en carretera que cruzan centros poblados (modificado por el Decreto Supremo Nº 025-2021-MTC):

Art. 162. Límites máximos de velocidad:

- Zona Urbana: 1. En calles y jirones: 30Km/h, 2. En avenidas: 50Km/h.
- Zona Comercial: 30Km/h.
- Zona Escolar y Hospitales: 30Km/h."

En relación con lo que se trata, los artículos 3º y 4º de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre (Ley 27181) establecen que:

"(...) El objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre, es la satisfacción de las necesidades de viaje de los usuarios, el resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, la protección del medio ambiente y la protección de la comunidad en su conjunto".

Es decir, existe una obligación normativa de valorar todas las situaciones en orientación a resguardar la seguridad y salud de los usuarios, así como de la comunidad en su conjunto. Por lo que, la valoración de la prueba ofrecida debe estar enmarcada, necesariamente, en el cumplimiento de las normas aplicables al caso para determinar su fiabilidad y congruencia probatoria, tal como lo dispuso la Corte Suprema en la Casación Nº 574-2015/San Martín:

"TERCERO: (...) en materia de prueba los criterios de fiabilidad, congruencia y suficiencia son necesarios y, con ellos, el elemento central es el de corroboración" (negrita agregada)



Resolución Gerencial Regional

Nº 014 -2023-GRA/GRTC

Que, la transportista apelante intenta perseguir su objetivo a la luz de un Certificado de Instalación y Servicio de Ubicación y Monitoreo Satelital Vía Web, en el cual se concluye que el tiempo de recorrido total en la ruta Punta de Bombón – Chivay es de 4 horas con 52 minutos y 03 segundos, sin embargo, en el citado Certificado no detalla si, efectivamente, la transportista cumplió con todas las normas de tránsito establecidas, o si cuando se encontró en alguna zona en la cual se haya establecido los límites máximos de velocidad, el vehículo de la demandante redujo la velocidad razonable y prudencialmente. Por el contrario, se puede advertir que en los tramos en los que existe una obligación de reducir la velocidad, la unidad vehicular de la transportista los recorrió con una velocidad mayor y no permitida, infringiendo así la norma. Y en efecto, tal como se advierte del Certificado de monitoreo GPS, desde Chivay (punto nº 1 del recorrido) hasta Yura (punto nº 160 del recorrido) se detalla que la unidad vehicular de la transportista viaja a una velocidad constante promedio no menor a 75 Km/h llegando incluso, en algunos casos, hasta el máximo permitido, evidenciando así, que la transportista no cumplió con las obligaciones establecidas por la norma, cuando es de público conocimiento que en dicha ruta existen curvas peligrosas, tramos sinuosos, rompe muelles, pueblos colindantes a las vías, etc.;



Que, adicionalmente a ello, también se colige del Certificado presentado por la demandante, que cuando la unidad vehicular de la transportista transcurre por los centros poblados de: Alto Siguas, Vitor, Cruce la Joya, Km. 48, Peaje de Uchumayo, Vía de Evitamiento, Yura, Pampa Cañahuas, Toccra, Patapamta, Chivay, las velocidades registradas que fueron practicadas por el vehículo de la transportista, en muchos casos, no fueron las velocidades permitidas por ley, recordemos que en las zonas comerciales y centros poblados la norma prescribe una velocidad máxima de 35 Km/h, siendo que la transportista superaba en exceso esta velocidad permitida, en consecuencia, existió una infracción de la norma glosada.



Recordemos que la actuación administrativa se rige por el principio de verdad material (ley nº 27444), esto es, que la verificación de los hechos es un principio que garantiza que la autoridad pueda cumplir eficazmente sus funciones de defensa y protección tanto del interés público como de los derechos de las partes. Es decir, las valoraciones de los medios de prueba ofrecidos deben ser en orientación a los hechos y el cumplimiento de las normas, de lo contrario tal prueba debe ser desestimada;

Que, de igual modo, dentro del itinerario que presenta la demandante, se deduce que la ruta transcurre por zonas urbanas como: Yura, Vía Evitamiento, Parque Industrial, Arturo Ibáñez, por lo que la velocidad máxima permitida es de 40 Km/h, anudado a ello se debe considerar que, en los dichos tramos, siendo característico de la ciudad, existen un conjunto de señalizaciones, así como gran cantidad de semáforos, sin embargo, pareciera ser que para el vehículo de la transportista tales semáforos no existen o, en todo caso, durante todo el trayecto, la vía se habría encontrado totalmente despejada, ya que como se puede evidenciar del Certificado de verificación GPS, el vehículo de la transportista no presenta ninguna parada salvo a su llegada al paradero, además desarrolló velocidades superiores, incluso, a los 90 Km/h (punto nº 240 del recorrido), circunstancia que está totalmente prohibida. Todas estas circunstancias no generaron convicción en la autoridad administrativa inferior. En ese sentido, la fiabilidad de la prueba presentada por la demandante se ha cuestionado, el Certificado de recorrido GPS no da cuenta del cumplimiento de las normas y obligaciones de tránsito, por el contrario, evidencia que efectivamente tales normas y disposiciones se incumplieron, por lo que existe una duda insuperable sobre la fiabilidad y congruencia de la prueba ofrecida.




Resolución Gerencial Regional


N° 014 -2023-GRA/GRTC

Que, al margen de lo ya mencionado, en la Resolución de Sala Plena N° 001-2012-SERVIR/TSC del 18 de mayo de 2012, el Tribunal del Servicio Civil ha señalado lo siguiente;

"(...) la actividad probatoria no es exclusiva de los administrados que son parte del procedimiento, sino que vincula también a la administración, pudiendo afirmarse que es esta última quien tiene la carga de la prueba".



Entonces, sería la administración como órgano especializado e imparcial y competente, al amparo de la Ley N° 27867 (Ley Orgánica de Gobiernos Regionales), en concordancia con lo establecido por el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, "Art. 10. Competencia de los Gobiernos Regionales: (...) es competente en materia de gestión y fiscalización del transporte terrestre de personas de ámbito regional", de elaborar un medio de prueba idóneo que sirva de sustento de las decisiones adoptadas, ya que somos de la opinión de que no basta con que solo lo se afirme, sino que se tiene que mostrar el razonamiento que se ha seguido para llegar a una debida conclusión, situación que, por cierto, no se desprende del escrito de apelación de la accionante. Como ya lo desarrollamos en los párrafos anteriores, mediante Oficio N° 137-2020-GRA/GRTC-SGTT, conformó una comisión especial fiscalizadora para realizar un viaje a la Provincia de Caylloma (Chivay). Así, se elaboró el Informe N° 129-2020-GRA/GRTC-SGTT/ATI-fisc., en virtud del cual se ha determinado:



"V. CONCLUSIONES: 1. En la ruta CHIVAY – AREQUIPA – PUNTA DE BOMBON, el recorrido fue de 306 Km. Con un tiempo de 05:32 horas aproximadamente a un ritmo de (+) (-) de 90 Km. X hora".

Es decir, considerando que la autoridad administrativa se encuentra obligada a verificar la verdad y, de esa manera, tomar todas las medidas que sean necesarias para garantizar los derechos de las personas. Para tal efecto, la autoridad puede utilizar todas sus facultades para producir y requerir las pruebas que considere necesarias. Y al haberse emitido el Informe N° 129-2020-GRA/GRTC-SGTT/ATI-fisc., en base del cual se emitió la Resolución Sub Gerencial N° 136-2022-GRA/GRTC-SGTT, debemos mencionar que la Resolución estuvo debidamente motivada y fundamentada.

Que, por todo lo mencionado, queda demostrado que la transportista no ha cumplido con todos los requisitos y exigencias prescritas en el artículo 30, numeral 30.2 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, el mismo que establece que: "Los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas, de ámbito nacional y regional, no deberán realizar jornadas de conducción continuas de más de cinco (05) horas en el servicio diurno o más de cuatro (04) en el servicio nocturno" caso contrario se deberá contar con la presencia de dos conductores, para lo cual, de conformidad con el artículo 20, numeral 20.1.7 del reglamento acotado: "en el caso de vehículos destinados a servicios que requieran la presencia de dos conductores, este deberá contar con una litera para el descanso del conductor que no está al volante" requisitos que no se cumplen en el presente caso, toda vez que se ha logrado acreditar que el tiempo de recorrido en la ruta solicitada excede las 5 horas permitidas por la norma, vulnerándose así el contenido de la citada norma, así como también el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito y lo establecido por el TUO de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General D.S N° 004-2019-JUS; por cuanto, con el recurso impugnatorio interpuesto por la apelante, en el presente caso NO



Resolución Gerencial Regional

Nº 014 -2023-GRA/GRTC

se ha logrado desvirtuar la legalidad adoptada en la Resolución Sub Gerencial Nº 136-2022-GRA/GRTC-SGTT, por lo que corresponde declarar infundado el recurso impugnatorio interpuesto; dando así por agotada la vía administrativa y en uso de las facultades conferidas por la Resolución Ejecutiva Regional Nº 016-2023/GRA/GR;

SE RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO.- Declarar **INFUNDADO** el Recurso de Apelación interpuesto por Marco Antonio Quispe Zapana, representante de la Empresa de Transportes CAMINOS DEL INCA S.R.L., en contra de la Resolución Sub Gerencial Nº 136-2022-GRA/GRTC-SGTT de fecha 03 de agosto del 2022, confirmándola en todos sus extremos, por los considerandos de la presente resolución, dando por agotada la vía administrativa.

ARTÍCULO SEGUNDO.- Se **RECOMIENDA** a la Sub Gerencia de Transporte Terrestre, emita el acto resolutivo correspondiente teniendo en consideración los plazos establecidos por Ley.

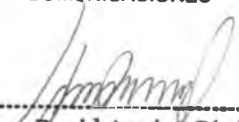
ARTICULO TERCERO. - ENCARGAR la notificación de la presente resolución conforme lo dispone el Art. 20 del TUO de la Ley 27444;

Dada en la Sede de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional – Arequipa a los **27 ENE 2023**

REGÍSTRESE Y COMUNÍQUESE



GOBIERNO REGIONAL DE AREQUIPA
GERENCIA REGIONAL DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES


Abg. José David Aquice Cárdenas
Gerente Regional de Transportes
Y Comunicaciones