



Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

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

VISTO:

El recurso administrativo de reconsideración presentado con fecha 31 de enero 2025 por la Empresa Tuti Tours Travel S.A.C. en contra de la Resolución Gerencial Regional N°011-2025-GRA-GRTC y;

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 191 de la Constitución Política del Perú dispone que los Gobiernos Regionales tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia;

Que, mediante Resolución Gerencial Regional N°011-2025-GRA/GRTC de fecha 10 de enero 2025, se declara la nulidad de oficio de la Resolución Ficta de autorización para la prestación del servicio de transporte, y se declara improcedente la solicitud sobre autorización para la prestación del servicio de transporte regular de personas en el ámbito regional en la ruta El Pedregal-Chivay y viceversa con escala comercial en Arequipa, presentada por la Empresa Tuti Tours Travel S.A.C. con registro N°3697046-2023;

Que, con fecha 31 de enero 2025, la Empresa Tuti Tours Travel S.A.C. presenta recurso de reconsideración para que se anule la Resolución Gerencial Regional N°011-2025-GRA/GRTC;

Que, los recursos administrativos, constituyen mecanismos por los cuales los administrados ejercen su facultad de contradicción administrativa a que hace referencia los artículos 120 y 217 del TUO de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General y conforme a lo prescrito en el artículo 218º del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General, el recurso de reconsideración debe interponerse dentro del plazo de quince (15) días hábiles desde su notificación;

Que, de conformidad al artículo 219 del TUO de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General "El recurso de reconsideración se interpondrá ante el mismo órgano que dictó el primer acto que es materia de la impugnación y deberá sustentarse en nueva prueba. En los casos de actos administrativos emitidos por órganos que constituyen única instancia no se requiere nueva prueba. (...).";

Asimismo, el artículo 213 numeral 213.2 del TUO de la Ley N°27444, Ley del Procedimiento Administrativo General prescribe: "La nulidad de oficio solo puede ser declarada por el funcionario jerárquico superior al que expidió el acto que se invalida. Si se tratara



Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

de un acto emitido por una autoridad que no está sometida a subordinación jerárquica, la nulidad es declarada por resolución del mismo funcionario. Además de declarar la nulidad, la autoridad puede resolver sobre el fondo del asunto de contarse con los elementos suficientes para ello. En este caso, este extremo sólo puede ser objeto de reconsideración. (...)".

Que, la Resolución Gerencial Regional N°011-2025-GRA/GRTC, ha sido notificada al recurrente el día 13 de enero del 2025, como consta del cargo de Notificación N°021-2024-GRA/GRTC-OA-ALP-ATD que obra en el expediente administrativo; por lo que, al contar con quince (15) días hábiles para ejercer su derecho que por ley le corresponde, su recurso administrativo de apelación se ha presentado dentro del plazo legal. Asimismo, la resolución cuestionada declara la nulidad de oficio de oficio de la Resolución Ficta de autorización para la prestación del servicio de transporte pronunciándose la autoridad administrativa (Gerente de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones) sobre el fondo del asunto, por lo que el administrado está facultado para interponer recurso de reconsideración en dicho extremo;

Que, el recurso administrativo de reconsideración presentado por la Empresa Tuti Tours Travel S.A.C., tiene como principales argumentos, lo siguiente:

- Que está claro lo que indica el art. 203.2.-que los gobiernos regionales deben atender la realidad de la población, dentro de su jurisdicción, la autorización solicitada es la ruta es Pedregal-Arequipa (parada comercial)-Chivay y viceversa, en el expediente N°3697046-2023 se anexa un estudio técnico y pliego de firmas de la población de chivay y Arequipa donde exigen él envío de unidades vehiculares y que las empresas autorizadas no cumplen con la ruta otorgada y trabajan eventualmente siendo una necesidad de la población y que conforme al artículo 33.1 del TUO Ley 27444 sobre procedimiento de aprobación automática la solicitud se considera aprobada desde el mismo momento de su presentación ante la entidad, por lo que, la determinación de la nulidad de oficio presenta una deficiente motivación, existe una incoherencia narrativa y un discurso absolutamente confuso e incapaz de trasmitir de modo coherente las razones en las que se apoya su pedido de nulidad.
- Que no se ha realizado un análisis debidamente motivado y documentado de las razones expuestas, debido a que se hace mención de 7 empresas que se encuentran autorizadas para prestar el servicio público de transporte regular de personas en la región Arequipa con las cuales pretende demostrar que la ruta está servida por unidades M3 Clase III, sin realizar mayor análisis de las mismas, y que la resolución no se encuentra la documentación que permita que las mismas sean valoradas por la instancia superior.
- Que el análisis dado por la entidad competente es totalmente falso ya que el servicio que realiza la empresa, desarrolla el servicio de transporte desde el Pedregal realizando una parada autorizada para recoger y dejar pasajeros en Arequipa y continúa trasladando los pasajeros hasta Chivay (adjunta copia de GPS de las unidades que realizan el servicio).
- No se ha realizado un análisis correctamente ya que el informe N°312-2024 de fecha 24 de mayo ha sido realizado por vía google, por lo tanto, no hay un análisis concreto



Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

y físico realizado por el área de permisos y autorizaciones. No se realiza el servicio continuo. También indica que no existe continuidad de conducción ya que de pedregal a Arequipa (parada comercial autorizada) y recién arequipa-chivay, por lo tanto, art.30.9 del RNAT indica los conductores destinados a la prestación de servicio público no deben realizar jornadas de conducción efectiva continua de más de (5) horas y deberán gozar de un tiempo de descanso entre cada jornada de conducción no menor de (1) hora, por lo que dicha resolución en el párrafo anterior carece de motivación dado que el informe técnico debe estar debidamente motivado.

- Que no se toma en cuenta que la autoridad administrativa queda facultada para realizar un control posterior o sucesivo de carácter aleatorio que a tenor de lo dispuesto por el artículo 32.3 de la LPAG, en lo cual se ha incurrido en error dicho informe carece de motivación, dado que en el expediente se ha cumplido con todos los requisitos conforme a ley y exigidos por TUPA.

- Que el informe que realiza el ministerio de transportes y comunicaciones de Arequipa da una relación de GPS sobre diferentes rutas pedregal Arequipa y Arequipa a Chivay en las cuales se describe días y fechas que no son correspondientes a los GPS de la empresa Tuti Tours Travel. En consecuencia, las razones en las que apoya el pedido de nulidad de oficio contenidas en el Informe 312-2024-GRA/GRTC-SGTT-ATI-PyA, presentan una deficiente motivación y una incoherencia narrativa sin adjuntar documentación que precisa para el sustento de sus razones, por lo que, al existir deficiencias, imposibilita se pueda realizar declaración alguna sobre el pedido de nulidad de oficio.

Que, con relación a los hechos alegados por la Empresa Tuti Tours Travel S.A.C., en su recurso de reconsideración, resulta necesario pronunciarse sobre los mismos, en el extremo siguiente:

- El artículo 20 numeral 20.3.2 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, en adelante RNAT, expresamente señala que los gobiernos regionales **atendiendo a las características propias de su realidad**, dentro del ámbito de su jurisdicción, mediante Ordenanza Regional debidamente sustentada, podrán autorizar la prestación del servicio regular de personas en vehículos de las categorías M3 Clase III de menor tonelaje a 5.7 toneladas de peso neto vehicular, o M2 Clase III, en rutas en las que no exista transportistas autorizados que presten servicios con vehículos habilitados de la Categoría M3 Clase III, de la clasificación vehicular establecida en el RNV y que cuenten con un peso neto vehicular mínimo de 8.5 toneladas. Estando a la normativa expuesta, la excepción de autorizar la prestación del servicio regular de transporte de personas en vehículos de la categoría M2 Clase III, se establece mediante Ordenanza Regional debidamente sustentada, y no como señala el recurrente, por necesidad de la población plasmada en un pliego de firmas u otro documento, ya que conforme lo exige la norma, se requiere de una Ordenanza Regional debidamente sustentada. El administrado menciona en su escrito que presentó en su expediente N°3697046-2023, un estudio técnico y un pliego de firmas de la población de Chivay y Arequipa, sin embargo, de



Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

la revisión al primer documento, el objetivo de dicho documento es obtener una autorización por parte de la Empresa Tutti Tour Travel S.A.C. y se justifica en pretender demostrar que hace falta unidades para realizar el servicio de transportes de personas en el itinerario: Pedregal, Alto Siguas, cruce La Joya Km 48 variante de Uchumayo, Arequipa (terminal Misti), Av. Andres Avelino Cáceres, Variante de Uchumayo, vía de evitamiento, Yura, Pampa Cañahuas, Cruce (Puno-Cuzco), Vizcachani, Chivay, tuti, Sibayo Callali Caylloma (modo envolvente) y viceversa, sin realizar un análisis que justifique su postura ya que no se aprecia un estudio técnico que indique por cuantas unidades y empresas en su momento se prestaba el servicio, cuál es la cantidad de personas que tienen dicha necesidad de manera objetiva y real, o la estadística obtenida o cual fue su población de muestra, entre otros aspectos; por otro lado, presento un memorial de firmas, sin fecha, y que textualmente señala "... es que la población de Caylloma, apoya a la Empresa Tutti Tours Travel S.A.C., ante la necesidad de la población para poder acceder a servicios, estudios, trabajo y compras en la provincia de Arequipa, para poder obtener su autorización regular de personas ante la Gerencia de Transportes del Gobierno Regional de Arequipa", por lo que no es cierto, lo señalado en el escrito del recurrente sobre la exigencia del envío de unidades vehiculares y que las empresas autorizadas no cumplen con la ruta otorgada y trabajan eventualmente siendo una necesidad de la población, ya que el memorial no describe dichas aseveraciones, como se advierte del propio documento. No obstante, lo señalado, el RNAT no ha contemplado o regulado que los solicitantes presenten algún sustento técnico o firmas de la población para que el Gobierno Regional puede aplicar la excepción que prescribe el artículo 20.3.2 del RNAT, por lo que dichos documentos no pueden ser tomados en cuenta por la administración al momento de otorgar una autorización de transporte regular de personas, correspondiendo considerar lo que regula la Ordenanza Regional debidamente sustentada para dicho supuesto y sólo se aplica para rutas en las que no exista transportistas autorizados que presten servicios con vehículos habilitados de la Categoría M3 Clase III, de la clasificación vehicular establecida en el RNV y que cuenten con un peso neto vehicular mínimo de 8.5 toneladas. Asimismo, respecto que el procedimiento es uno de aprobación automática, el administrado evoca de manera errónea la calificación del procedimiento para una autorización para prestar servicio de transporte terrestre público de personas, puesto que este tipo de procedimiento administrativo son de calificación-evaluación previa, requiriendo previamente al otorgamiento de la autorización evaluar si la solicitud cumple con los requisitos de procedibilidad, como son las condiciones específicas de operación del servicio de transporte público, las condiciones específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados al servicio de transporte público de personas bajo la modalidad de transporte regular de ámbito regional, bajo condiciones de regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, que se encuentran reguladas en el artículo 42, artículo 20 y artículo 3.62 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte. El recurrente en su primer argumento, no ha expresado claramente, de qué forma se presenta una deficiente motivación, o porque hay una incoherencia narrativa y un discurso confuso





Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

e incapaz de trasmitir de modo coherente las razones en las que se apoya la nulidad, por el contrario, en la resolución que se cuestiona, claramente señala que la ruta es El Pedregal como punto de origen - Chivay como punto de destino y viceversa con escala comercial en Arequipa, conforme el concepto de ruta que señala el artículo 3.57 del RNAT, siendo que la ruta está constituida por un origen, puntos o localidades consecutivas ubicadas en el trayecto y un destino final, y el servicio de transporte público de personas es un servicio estándar, es decir, que se presta de origen a destino con paradas en las escalas comerciales autorizadas y en los paraderos de ruta, como es en Arequipa, y el servicio de transporte de ámbito regional es que se realiza para trasladar personas entre ciudades o centros poblados de provincias diferentes, exclusivamente en una misma región.

- La Resolución Gerencial Regional N°011-2025-GRA/GRTC en el párrafo nueve y diez del literal B. Análisis de Fondo, describe el documento (que son las Resoluciones Sub Gerencial de autorización otorgadas) con que se acredita que las siete empresas que se señalan, cuentan con autorización para prestar el servicio de transporte regular de personas de Arequipa-El Pedregal y viceversa y Arequipa Chivay y viceversa abarcando la ruta El Pedregal-Chivay y viceversa con escala comercial en Arequipa del administrado, con unidades vehiculares de la categoría M3 Clase III con un peso neto vehicular mínimo de 8.5 toneladas, en consecuencia si se cuenta con documentos de autorización para acreditar que la ruta se encuentra servida con unidades de la categoría y peso neto vehicular antes señalado, y se ha efectuado un análisis explicando que se cuenta con empresas que prestan servicio en la ruta solicitada por el recurrente, por lo que no es de aplicación la excepción que estipula el artículo 20.3.2., en consecuencia si se ha cumplido con motivar dicho extremo.
- Es necesario aclarar al recurrente, que la Resolución Gerencial Regional N°011-2025-GRA/GRTC, se centra en una evaluación y análisis de la autorización para prestar el servicio de transporte obtenida por Resolución Ficta, para verificar si la misma fue obtenida o no en contravención el ordenamiento jurídico y si era procedente o no otorgar la misma conforme a los requisitos y condiciones legales que establece el RNAT estando a la documentación que la Empresa presento al momento de su solicitud, ya que cuando se aplica el silencio administrativo positivo, la solicitud se tiene aprobada en los términos en que fueron solicitados, bajo esa línea, de la documentación presentada a su solicitud de autorización, el recurrente presento el anexo denominado "destino que se pretende prestar el servicio" (folio 433) y "propuesta operacional" (folio 430 al 422) se aprecia que la ruta tiene como origen El Pedregal, como destino Chivay, escala comercial en Arequipa, un modo envolvente (figura no regulada en el RNAT) en tuti, sibayo, callali y caylloma, e incluso describe como horario de salidas del pedregal a Arequipa, de Arequipa a Chivay y Chivay a Caylloma (en este último tramo señala el modo envolvente), es por ello, que la resolución recurrida en su párrafo once y doce del literal B. Análisis de Fondo, realiza un análisis y explica las razones objetivas por las cuales no se cumpliría con el servicio de transporte regular de personas de ámbito regional bajo las características que señala el RNAT, como lo describe el artículo 3.62, ya que el



Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

mismo debe ser realizado con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad e uniformidad a través de una ruta, y no como se desprende de la propia documentación que presento el recurrente. El documento que adjunta el administrado a su recurso de reconsideración en papel membretado de GPS SKYNET Monitoreando tu seguridad, evidencia que la ruta ha sido variada en su punto de origen y destino, ya que todas las unidades salen de Chivay y llegan al pedregal y viceversa, cuando deberían salir del Pedregal y llegar a Chivay, cambiando el punto de origen que era el Pedregal por el de Chivay y el punto de destino que era Chivay por el Pedregal, asimismo se advierte que los pasajeros que salen de chivay y tienen como destino el pedregal deben esperar en la escala comercial que es Arequipa cerca de una hora (como ejemplo se tiene la unidad vehicular con plaza de rodaje VEV-960 que indica hora 6:18 am llegó a Arequipa y hora 7:15 am Sale de Arequipa), por otro lado, el reporte adjunto contiene información sesgada ya que no se ha presentado un reporte minucioso donde se aprecie al detalle la velocidad, lugares y hora por donde recorren las unidades vehiculares, puesto que, de su propuesta operacional, la tercera frecuencia que presento en su solicitud una unidad partía de Chivay y se dirigía a Caylloma, incluso su itinerario señala que de Chivay, recorre Tuti, Sibayo, Callali, Caylloma; no obstante lo advertido, dicho documento no desvirtúa lo indicado en la resolución que se cuestiona, por el contrario evidencia que no se está cumpliendo con las condiciones de operación según la ruta y frecuencias autorizadas por resolución ficta, en todo caso, ya será en su oportunidad materia de una acción de fiscalización que para el presente caso no resulta realizar mayor valoración del referido documento, ya que lo que está en revisión es la solicitud de autorización de la Empresa conforme a los documentos presentados.

Conforme lo indica la Resolución Gerencial Regional N°011-2025-GRA/GRTC, estando a lo informado en el Informe Técnico N°312-2024-GRA/GRTC-SGTT-ATI-PyA, el encargado del Área de Permisos y Autorizaciones realizó el recorrido de la ruta autorizada por resolución ficta del recurrente con un sistema de monitoreo GPS el día 23 de mayo 2024, dando como resultado un tiempo de 05 horas con 34 minutos de recorrido, conforme a los límites de velocidad máximos y mínimos permitidos en carretera, en tal sentido, el documento obtenido del recorrido con el sistema de monitoreo GPS y el referido informe no han sido elaborados por vía google como afirma el recurrente, por otro lado, en el párrafo trece del literal B. Análisis de Fondo de la resolución cuestionada, se ha cumplido con dar las razones objetivas y realizar el análisis respectivo por el cual se exige como una condición específica de operación para prestar el servicio de transporte público en el ámbito regional, la obligatoriedad de contar con dos conductores cuando el tiempo de viaje sea superior a cinco horas y en el caso que los vehículos requieran contar con la presencia de conductores este debe tener una litera para el descanso del conductor que no está al volante, conforme al numeral 20.1.7¹ del artículo 20 y el numeral

¹ Reglamento Nacional de Administración de Transporte:



Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

42.1.23² del artículo 42 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte. El recurrente al prestar un servicio de transporte terrestre de personas, tiene el deber de conocer las condiciones de acceso y permanencia (conjunto de exigencias de carácter técnico, organizativo, jurídico y operacional que se deben cumplir para acceder y/o permanecer autorizado para prestar el servicio de transporte terrestre público de personas) que establece el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, por lo que el numeral 30.9 del RNAT que indica en su recurso de reconsideración, no resulta de aplicación para el transporte terrestre de personas de ámbito regional, ya que está dirigido a los conductores de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público regular de personas de ámbito provincial. Más bien, el recurrente reconoce que el servicio que presta no tiene continuidad de conducción lo que evidencia que el recurrente es conocedor que el tiempo de viaje que demanda cumplir la ruta El Pedregal (punto de origen) –Chivay (punto de destino) con escala comercial en Arequipa y el itinerario que fue autorizado por resolución ficta y que se encuentra detallado en su solicitud de fecha 14 junio 2023 (folio 01 al 453) excede las cinco (5) horas, hechos que han sido explicados y se han justificado las razones objetivas en el párrafo 13 del literal B. Análisis de Fondo de la resolución cuestionada, encontrándose debidamente motivada, incluso en el folio 432 de su solicitud indica la distancia de su ruta señalando que de Pedregal a Arequipa el tiempo es 2 horas 13 minutos, Arequipa a Chivay 3 horas 13 minutos y de Chivay a Caylloma es 2 horas 27 minutos, por lo que con la manifestación en su escrito de reconsideración y documentación anexa a su solicitud de autorización presentada por el recurrente se acredita que el tiempo de viaje es superior a cinco (5) horas y en aplicación al artículo 42.1.23 del RNAT debe contar con dos conductores y de acuerdo al artículo 20.1.7 del RNAT, cuando los vehículos destinados al servicio de transporte requieran la presencia de dos conductores, este vehículo debe contar con una litera para el descanso del conductor que no está al volante, en consecuencia, las unidades vehiculares que ofertó el recurrente al ser vehículos de la categoría M2 Clase III no cumplen con las características técnicas de contar con una litera, situación distinta que si aplica a las unidades vehiculares de la categoría M3 Clase III de la categoría oficial. Asimismo, al no existir una continuidad en el servicio no estaría cumpliendo con la naturaleza del servicio de transporte público de personas ya que el mismo se realiza con regularidad, continuidad y uniformidad, a través de una ruta determinada,

Numeral 20.1.7 Que en el caso de vehículos destinados a servicios que requieran la presencia de dos conductores, cuente con una litera para el descanso del conductor que no está al volante. Esta litera debe tener como mínimo un (1) metro ochenta (80) de largo y setenta y cinco (75) centímetros de ancho, debe contar con ventilación y acondicionamiento para el descanso, así como con un sistema de comunicación interno entre el conductor que hace uso de la misma y el que se encuentra al volante del vehículo, cuando esto sea necesario.

² Reglamento Nacional de Administración de Transporte:

Artículo 42.- Condiciones específicas de operación que se deben cumplir para prestar servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte regular

42.1 Las condiciones específicas de operación en el servicio de transporte público de personas que se presta bajo la modalidad de transporte regular de ámbito nacional y regional son las siguientes:

42.1.23 Contar con dos (2) conductores, cuando el tiempo de viaje sea superior a cinco (5) horas en el horario diurno o cuatro (4) en el horario nocturno, debiéndose cumplir además lo previsto en el numeral 29.2 del presente Reglamento. Para efectos del cálculo del tiempo de viaje se considerará de manera conjunta los servicios de transporte de ámbito nacional que son sucedidos por servicios de ámbito regional de manera continua.



Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

que regula el numeral 3.62 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

- El recurrente hace mención al artículo 32.3 de la LPAG, sin embargo, existe un error en la cita, ya que el artículo 34 del TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General es el articulado que hace referencia a la fiscalización posterior. A través de la fiscalización se realiza una verificación de oficio de la autenticidad de las declaraciones, documentos e información proporcionada por el administrado; no obstante, dicho articulado no ha sido el sustento del Informe a que hace referencia el recurrente, ni en la resolución cuestionada tampoco ha sido considerado como base legal o fundamento. Por otro lado, la solicitud de autorización para prestar servicio de transporte de personas del recurrente no ha cumplido con los requisitos y condiciones técnicas y legales que señala el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, es por ello, que se ha declarado su nulidad de oficio por contravenir el RNAT que forma parte del ordenamiento jurídico en materia de transporte terrestre. El reporte del recorrido de la ruta autorizada por resolución ficta con un sistema de monitoreo GPS adjunto al Informe Técnico N°312-2024-GRA/GRTC-SGTT-ATI-PyA, no corresponde a diferentes rutas como señala el recurrente, ya que del mismo reporte se puede apreciar las coordenadas y la locación que reporta el GPS conforme al recorrido efectuado en la ruta solicitada hasta Chivay, en consecuencia, si se encuentra la documentación que sustenta y justifica las razones objetivas respecto al tiempo de viaje, incluso la misma documentación que presenta el administrado en su solicitud es prueba de ello, y que ya fue materia de explicación en el párrafo anterior.

Que, resulta importante reiterar que el artículo 20 del Título II del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte ha establecido como condición técnica lo siguiente:

"Artículo 20.- *Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas bajo la modalidad de transporte regular, de ámbito nacional, regional y provincial.*
(...)"

20.3 *Son condiciones específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados al servicio de transporte público de personas de ámbito regional:*

20.3.1 Que correspondan a la Categoría M3 Clase III, de la clasificación vehicular establecida en el RNV y que cuenten con un peso neto vehicular mínimo de 8.5 toneladas. En caso de que no existan vehículos habilitados con el referido peso neto vehicular, se podrá autorizar vehículos con un peso neto vehicular mínimo de 5.7 toneladas.

20.3.2 Los gobiernos regionales atendiendo a las características propias de su realidad, dentro del ámbito de su jurisdicción, mediante Ordenanza Regional debidamente sustentada, podrán autorizar la prestación del servicio regular de personas en vehículos de las categorías M3 Clase III de menor tonelaje a 5.7 toneladas de peso neto vehicular, o M2 Clase III, en rutas en las que no exista transportistas autorizados que presten servicios con vehículos habilitados de la categoría señalada en el numeral anterior.

20.3.3 Los vehículos de las categorías M3 Clase III de menor tonelaje o M2 Clase III, que se autoricen al amparo de la Ordenanza Regional señalada en el numeral anterior, deben de cumplir obligatoriamente con las condiciones específicas establecidas en el presente artículo, con excepción de lo dispuesto en los numerales 20.1.1, 20.1.2, 20.1.3, 20.1.8 y 20.1.11.
(...)"

Ahora bien, en el párrafo nueve y diez del literal B. Análisis de Fondo



Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

de la Resolución Gerencial Regional Nº011-2025-GRA/GRTC, se ha acreditado con Resoluciones Sub Gerencial y se ha justificado la existencia de transportistas autorizados que prestan servicio con vehículos de la categoría M3 clase III con un peso neto vehicular no menor a 8.5 toneladas en la ruta de El Pedregal a Arequipa y Arequipa a Chivay, así como los motivos por los cuales la ruta solicitada por el recurrente de El pedregal a Chivay con escala comercial en Arequipa, no puede ser autorizada; entonces, según el escrito de fecha 14 de junio 2023 del administrado, solicita que se otorgue una autorización para prestar servicio de transporte regular de personas en la ruta Pedregal (origen) –Arequipa (parada comercial)-Chivay (destino) y viceversa, al amparo del Decreto Supremo Nº017-2009-MTC y sus modificatorias, ofertando unidades vehiculares de la categoría M2 (folio 453), por lo que, el administrado no se acogió a la Ordenanza Regional Nº101-Arequipa modificada por la Ordenanza Regional Nº239-Arequipa, que establece disposiciones complementarias al Reglamento Nacional de Administración de Transporte sobre la autorización de la prestación del servicio regular de personas en vehículos de la categoría M3 de menor tonelaje o M2 dentro de la región. Es así, que la razón objetiva y que se aplica conforme lo regula el marco normativo expuesto, es que el recurrente no puede obtener la autorización correspondiente, ya que las unidades vehiculares ofertadas no son de la categoría M3 clase III con un peso neto vehicular no menor a 8.5 toneladas, siendo que la ruta que solicita prestar el servicio de transporte cuenta con empresas de transportes autorizadas para prestar servicio de transporte de personas en la misma ruta con unidades vehiculares de la categoría M3 clase III con un peso neto vehicular mayor a 8.5 toneladas. Esta condición técnica se debe aplicar al recurrente por cuanto las autorizaciones son excluyentes, esto quiere decir que, para prestar servicio de transporte terrestre público regular de personas en el ámbito regional, el administrado debe cumplir obligatoriamente con la condición técnica específica mínima que es ofrecer unidad vehicular que corresponda a la categoría M3 Clase III de la clasificación vehicular y cuyo peso neto vehicular sea mínimo de 8.5 toneladas, y solo en caso no exista vehículos habilitados con el referido peso neto vehicular, recién se podrá autorizar a vehículos con un peso neto vehicular mínimo de 5.7 toneladas, y si tampoco existen transportistas con esa categoría y tonelaje, de forma excepcional y debidamente sustentada en una ordenanza regional, se podrá autorizar el servicio de transporte terrestre de personas en vehículos de las categorías M3 Clase III de menor tonelaje a 5.7 toneladas de peso neto vehicular, o M2 Clase III. Este carácter excluyente de las unidades vehiculares en una ruta, se sustenta en la propia Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley Nº27181 numeral 7.3 del artículo 7, ya que da un trato preferencial a los vehículos que brindan mejores características y condiciones técnicas permitiendo una mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial;

Que, de la documentación adjunta a la solicitud de autorización para prestar servicio de transporte terrestre de personas de fecha 14 de junio 2023, como se aprecia del expediente administrativo, el recurrente presenta su propuesta operacional y las frecuencias de lunes a domingo (folios 422 al 426) detallando como muestra lo siguiente:

Partida de Pedregal a Arequipa: Unidad A conductor A
Se parte a Pedregal a las 4:00am llegando Arequipa a las 6:30am



Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

Partida de Arequipa a Chivay; Unidad H conductor H
Se parte de Arequipa a las 4:00am llega a Chivay a las 7:13 am

Partida de Chivay a Caylloma: Unidad Reten conductor Reten
Se parte de Chivay 7:00am llega a Caylloma a las 9:27 am
Servicio en modo envolvente según venta de pasajes

De la muestra proporcionada, se corrobora lo señalado en el párrafo 11 literal B. Análisis de Fondo de la Resolución Gerencial Regional N°011-2025-GRA/GRTC, esto es, que el recurrente no cumpliría con brindar el servicio estándar desde su origen El pedregal a su destino Chivay con parada en su escala comercial Arequipa, con las mismas unidades vehiculares que recorran todo el trayecto que comprende la ruta El Pedregal-Chivay con escala comercial en Arequipa, de forma continua y uniforme, evidenciando que prestaría servicio en tres rutas distintas cuando debe prestar el servicio en una sola ruta contraviniendo el numeral 3.62 del Reglamento Nacional de Administración de Transporte que indica textualmente: ***Servicio de Transporte Regular de Personas: Modalidad del servicio de transporte público de personas realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general.*** El servicio de transporte regular de personas de cumplir con determinadas características y una de ellas es que sea continuo y uniforme, pero de la muestra se advierte que el servicio de prestaría en tres rutas, cuando lo correcto es que dé El pedregal (como punto de origen) las unidades vehiculares inicien el viaje para dirigirse a Chivay (como punto de destino) realizando una parada en Arequipa por ser su escala comercial para desembarcar embarcar pasajeros) con el mismo vehículo y conductor, y no cambiar de vehículo y conductor cuando llega a su escala comercial Arequipa, entonces lo que se demuestra es que los pasajeros que vienen de El Pedregal para dirigirse a Chivay tiene que bajar de la unidad vehicular inicial para desembarcar y trasladar a otra unidad vehicular y esperar hasta que salga la siguiente unidad vehicular para recién llegar a Chivay, figura que no reúne las condiciones de continuidad y uniformidad, ya que el servicio se interrumpe desde el momento que el pasajero hace una especie de transbordo al cambiar de unidad vehicular y conductor y esperar para salir a su destino que es Chivay; es por ello, que cuando se habla de tiempo de viaje la normativa ha señalado que es el tiempo que demanda cumplir la ruta y el itinerario, es decir, el tiempo que demanda desde que la unidad vehicular sale de su punto de origen hasta llegar a su punto de destino considerando el tiempo en la escala comercial (tiempo que por su naturaleza no debe ser superior a unos quince o treinta minutos considerando que desembarca y embarca pasajeros), y está vinculado a la exigencia de contar con dos conductores cuando el tiempo de viaje sea mayor a cinco horas en horario diurno, que desarrolla en el párrafo once literal B. Análisis de Fondo de la Resolución Gerencial Regional N°011-2025-GRA/GRTC;

Que, el documento sin título presentado por el recurrente como medio probatorio, y que ha sido materia de pronunciamiento en los párrafos anteriores, consta de hojas membretadas de GPS SKYNET Monitoreando tu seguridad, con cinco cuadros que tienen como encabezado el nombre de la empresa, número de placa, ID fecha hora y lugar, con información sesgada, sin contar con un reporte GPS detallado donde se aprecie las coordenadas y el recorrido de toda la ruta, incluso las fechas de cada placa son diferentes,





Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

debiendo haber solicitado el recurrente un reporte al detalle con la misma fechas de servicio en todas las placas; no obstante, dicho documento no puede cambiar la documentación que presento como propuesta operacional y frecuencia diarias a su solicitud de autorización para prestar servicio de transporte de personas de fecha 14 de junio del 2023, sobre la cual se aplicó silencio administrativo positivo, cuando la declaración de nulidad de oficio es respecto a la resolución ficta que obtuvo por aplicación del silencio administrativo positivo, ya que en sentido estricto, el recurrente al contar con una autorización por resolución ficta en aplicación del silencio administrativo positivo su solicitud se tiene aprobada en los términos en que fueron presentados, a pesar que los términos no sean los correctos conforme al marco normativo de transporte y variar la propuesta operacional y frecuencias como presento significa que estaría variando las condiciones de su autorización, siendo ello, ya materia de una acción de fiscalización que no corresponde ser analizada; sin embargo, evidencia que la ruta ha sido variada en su punto de origen y destino, ya que todas las unidades salen de Chivay y llegan al pedregal y viceversa, cuando deberían salir del Pedregal y llegar a Chivay, cambiando el punto de origen que era el Pedregal por el de Chivay y el punto de destino que era Chivay por el Pedregal. Asimismo, el estudio técnico y memorial de firmas que también ha sido presentado como medio probatorio, ha sido materia de valoración en el pronunciamiento de los descargos en los párrafos anteriores, por lo que se reitera, que el RNAT no ha regulado que los solicitantes presenten sustento técnico o firmas de la población para obtener una autorización para prestar un servicio de transporte público de personas o en todo caso sea tomado en cuenta por el Gobierno Regional para aplicar lo prescrito en el artículo 20.3.2 del RNAT, ya que dicho particularizado ha contemplado que por Ordenanza Regional debidamente sustentada y en rutas en las que no exista transportistas autorizados que presten servicios con vehículos habilitados de la Categoría M3 Clase III, de la clasificación vehicular establecida en el RNV y que cuenten con un peso neto vehicular mínimo de 8.5 toneladas, puede autorizarse unidades vehiculares de las categorías M3 Clase III de menor tonelaje a 5.7 toneladas de peso neto vehicular, o M2 Clase III, en consecuencia, se volvería un criterio subjetivo y no objetivo, el pretender que se considere dichos documentos para otorgar una autorización, más aún cuando no son un requisito o condición regulado en el RNAT para el otorgamiento de una autorización para prestar un servicio de transporte público de personas;

Que, el recurso de reconsideración tiene el propósito que la autoridad que emitió la decisión objeto de cuestionamiento vuelva a revisar la decisión adoptada y cambie el sentido de la misma; no obstante, los hechos alegados por el recurrente están dirigidos a cuestionar la valoración de la documentación que sustenta los motivos de la declaración de nulidad de oficio, considerando que hay una falta de motivación en la resolución cuestionada; que para el caso de autos se evidencia que lo sostenido en el recurso interpuesto no ha logrado desvirtuar los hechos inmersos en la resolución impugnada que permita modificar la decisión adoptada; por lo tanto, se debe dictar el acto administrativo correspondiente;

Que, de conformidad con el TUO de la Ley Nº 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General, y en uso de las facultades conferidas por la Resolución Ejecutiva Regional Nº111-2025/GRA/GR;



Resolución Gerencial Regional

Nº 024 -2025-GRA/GRTC

SE RESUELVE:

ARTICULO PRIMERO. – DECLARAR INFUNDADO el recurso de reconsideración interpuesto por la Empresa Tuti Tours Travel S.A.C., en contra de la Resolución Gerencial Regional N°011-2025-GRA/GRTC de fecha 10 enero 2025, conforme a los fundamentos expuestos en la parte considerativa de la presente resolución, dando por agotada la vía administrativa.

ARTICULO SEGUNDO. – ENCARGAR la notificación de la presente Resolución al Área de Trámite Documentario de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones, conforme lo dispone el artículo 20 del TUO de la Ley N°27444.

ARTICULO TERCERO. – Disponer la publicación de la presente resolución en el portal institucional (<https://www.gob.pe/regionarequipa-grtc>).

Dada en la Sede de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional – Arequipa a los **06 MAR 2025**

REGISTRESE, NOTIFIQUESE Y COMUNÍQUESE



GOBIERNO REGIONAL DE AREQUIPA
GERENCIA REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

Lic. Anika Rosario Portales Benavente
Gerente Regional de Transportes
y Comunicaciones

(Anika Rosario)

GERENCIA RÉGIONAL DE
TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

El presente es copia fiel del original
de lo que dice fe
Fedataria: Lic. Monica Benites Cuba
Rea. 10299..... Fecha: 06 MAR 2025