

27º JUZGADO ESPECIALIZADO EN LO CIVIL DE LIMA

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA
LIMA - Sistema de Notificaciones
Electronicas SINOE
SEDE BASADRE,
Secretario: VASQUEZ MINAYA
Yoler Anibal FAU 2054630395
Fecha: 16/11/2023 09:13:01, Razón:
RESOLUCION
JUDICIAL D. Judicial: LIMA /
LIMA, FIRMA DIGITAL

EXPEDIENTE : 07703-2021-0-1801-JR-CI-25
MATERIA : INDEMNIZACION
UEZ : MARCIAL DIAZ ROJAS
SPECIALISTA : YOLER ANIBAL VASQUEZ MINAYA
DEMANDANTE : [REDACTED]
**DEMANDADOS : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y
COMUNICACIONES
EL ORGANISMO SUPERVISOR DE LA
INVERSION PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA DE
TRANSPORTE DE USO PUBLICO
CONCESIONARIA VIAL DEL PERU**
LITIS CONSORT. : COMPAÑIA DE SEGUROS Y REASEGUROS RIMAC

RESOLUCION NUMERO SESENTISEIS

Lima, trece de noviembre de dos mil veintitrés

VISTOS:

Petitorio.-

Por escrito de fojas doscientos doce a doscientos cincuentainueve, subsanado a fojas doscientos sesentainueve a doscientos setenta, [REDACTED] por derecho propio y en representación de sus menores hijas [REDACTED] y [REDACTED], interpone demanda de indemnización por daños y perjuicios, contra el **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES – MTC.**, el **ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSION PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PUBLICO - OSITRAN**, la **CONCESIONARIA VIAL DEL PERU (COVIPERU)**; y, como litisconsorte necesario pasivo, **COMPAÑIA DE SEGUROS Y REASEGUROS RIMAC.**, a efecto de que les paguen la suma de S/. 20'000,000.00 (veinte millones con 00/100 soles); peticona, además, se ordene a la Compañía de Seguros y Reaseguros Rímac, la activación de la Póliza de Responsabilidad Civil, por el monto de la cobertura signada en la póliza, es decir, US\$ 2'000.000.000.00 (dos millones con 00/100 dólares americanos), la que se imputará al monto total que la Judicatura ordene abonar.

Fundamentación fáctica.-

Refiere el demandante, que el veinte de septiembre de dos mil cinco, el Estado Peruano, representado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (concedente) y la Concesionaria Vial Perú S.A. (COVIPERU), suscribieron el Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación del Tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la



Carretera Panamericana Sur – R01S, aprobado mediante Resolución Ministerial número 527-2016MTC/01 de fecha veintinueve de julio de dos mil cinco, contando con intervención del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, quien actuaba como órgano regulador.

Agrega, que con fecha veintinueve de julio de dos mil dieciséis, sufrió el despiste de su vehículo en el tramo de la autopista Chincha-Pisco, paso a desnivel de Tambo de Mora, en el que viajaba conjuntamente con su familia, pero, lamentablemente, a consecuencia de dicho accidente, quedó grave, y muy grave su menor hija de dos años de edad [REDACTED], y todos afectados emocionalmente con el trauma propio de un accidente de tránsito de dicha envergadura; siendo evacuada su menor hija al Hospital de Chincha y, luego, dada su gravedad, al Hospital del Niño. Con fecha dieciséis de febrero de dos mil diecisiete, presentó en mesa de partes de COVIPERU (atención al cliente) un reclamo, solicitándole inicie las gestiones con Rímac Seguros para que ésta realice las evaluaciones para el pago de la indemnización por daños y perjuicios a consecuencia del accidente; sin embargo, luego de una serie de coordinaciones le comunican que el caso se había derivado, el uno de agosto de dos mil diecisiete, a la Compañía de Seguros Rímac, para las evaluaciones correspondientes; siendo remitido a un ajustador de Seguros, quien, le da respuesta, a través de la carta de fecha cuatro de enero de dos mil dieciocho, concluyendo, que el conductor del vehículo [REDACTED], habría incumplido con obedecer las señales y reglas de tránsito; y, sin respetar su función de mediador se muestra como abogado de la aseguradora, desconociendo, que el contrato suscrito entre el concedente y la sociedad concesionaria (cliente de Rímac Seguros), para concretar la construcción y explotación del tramo vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica de la Carretera Panamericana Sur (Red Vial número 06), establecía derechos y obligaciones para ambas partes, incluso la responsabilidad civil de la empresa concesionaria, sin ningún tipo de restricción.

Señala, además, que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), mediante oficio número 817-2016-MTC/02, de fecha veintiuno de julio de dos mil dieciséis, a través del Viceministro de Transportes, Henry Zaira Rojas, comunica al Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, Francisco Jaramillo Tarazona, que el MTC ha estimado conveniente implementar un desvío de tránsito provisional sobre la vía Chincha-Pisco de la Red Vial número 06, los días del veintisiete a treintauno de julio de dos mil dieciséis, solicitando le brinden el apoyo y las facilidades que correspondan. Igualmente, el MTC, mediante oficio número 2959-2016-MTC/25, de fecha veintidós de julio de dos mil dieciséis, a través del Director General de la Dirección General de Concesiones en Transportes – DGCT, Raúl García Carpio, comunica al Gerente General de COVIPERU, Walter Sánchez Espinoza: “Que, de acuerdo a lo coordinado por la alta dirección de



COVIPERU, se tiene prevista la apertura parcial de la vía entre el intercambio vial Chincha Alta y el Intercambio vial Pisco.”, y que de acuerdo a lo coordinado, esperan dispongan las medidas de seguridad necesarias para realizar la apertura provisional, entre las que se encuentran concluir con la señalización horizontal, la señalización de límites de velocidad y realizar la señalización vertical. Por su parte, el MTC., mediante Informe número 0695-2016-MTC/25, de fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, a través del Asesor Técnico de la Dirección General de Concesiones en Transporte – DGCT, Francisco Merino Rosas, informa al Director General de la DGCT., sobre la existencia de condiciones que limitan la seguridad de la vía por tratarse de un sector en construcción, y plantea como condiciones para la apertura parcial de la vía, que la empresa concesionaria concluya con la señalización horizontal, la señalización vertical y de límites de velocidad, lo que comunicaron a la empresa concesionaria.

Precisa, que el MTC., mediante Resolución Directoral número 3545-2016-MTC/25 de fecha veintiséis de julio de dos mil dieciséis, publicada en el diario oficial El Peruano, autoriza la apertura parcial de la autopista Chincha-Pisco. Por su parte OSITRAN, mediante oficio número 3217-2016-JCRV-GSF-OSITRAN, de fecha de redacción veintidós de julio de dos mil dieciséis, solicita al Gerente General de COVIPERU, Walter Sánchez Espinoza, informe sobre el estado situacional de la vía (Tramo Chincha-Pisco de la Red Vial número 6), oficio éste que fue recepcionado por mesa de partes de COVIPERU el veintiséis de julio de dos mil dieciséis, a horas 4:00 pm.; dándose respuesta mediante carta número C.0237.GG.2016 de fecha veintiséis de julio de dos mil dieciséis, recepcionada extrañamente por OSITRAN el mismo día, a horas 10:55 am (presumiendo, según indica, se habrían armado después de su accidente), en la que COVIPERU informa, que existen serias limitaciones para proceder con la apertura parcial y provisional de la vía solicitada por el concedente, pues se pone en gravísimo riesgo la seguridad de los usuarios, no siendo recomendable se proceda con la apertura parcial y provisional de la autopista, considerando necesario que OSITRAN emita opinión previa para proceder a ello; por lo que, OSITRAN mediante oficio número 3259-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de fecha veintiséis de julio de dos mil dieciséis, dirigido al Director General de Concesiones en Transportes del MTC., remitiendo el informe CSPC/OSITRAN/CT/072 de la empresa supervisora Pucusana 6 de la Red Vial número 6 y la carta número C.0237.GG2016 de la concesionaria COVIPERU (donde se detalla el estado situacional del tramo Chincha-Pisco), concluye, que desde el punto de vista de seguridad de los usuarios, no es factible se aperture al tránsito la mencionada vía, en dichas condiciones, oficio que es enviado con copia al Gerente General de OSITRAN, al Gerente General de COVIPERU y al Viceministro de Transportes.



Mediante carta número 0246.GG.2016 de fecha ocho de agosto de dos mil dieciséis, COVIPERÚ pone al tanto al Director General de Concesiones en Transportes, sobre la apertura parcial y provisional del mencionado tramo y que advirtieron al concedente o recomendaban a éste, que no se aperture el tramo debido al estado en que se encontraba la autopista en construcción; y que a pesar de la posición de COVIPERU, el concedente dispuso se apertura el mencionado tramo, indicando que corresponde toda la responsabilidad al MTC.; sin embargo, aclara el accionante, que para estas fechas COVIPERU ya tenía conocimiento de su accidente familiar, no comunicando de ello al MTC ni a OSITRAN ni a la Aseguradora Rímac Seguros, pese a que a esta última debió ser comunicada en mismo día del accidente. La situación descrita, que determina una falta de señalización en el tramo altura del kilómetro 200 de la Panamericana Sur, trajo como consecuencia el accidente de tránsito, por la volcadura del vehículo que conducía en el que iba con su familia, resultando, gravemente afectados, su persona y sus menores hijas, y entre éstas, con mayor afectación la menor [REDACTED] todo ello, como consecuencia del accionar negligente e imprudente y hasta doloso de las demandadas, quienes solidariamente les deben resarcir en el monto que se solicita, dado a que autorizaron e implementaron la mencionada vía, sin que exista la señalización y demás elementos de seguridad, sin control y la supervisión correspondiente.

Fundamentación jurídica.-

Funda legalmente su demanda en los artículos 1322, 1970, 1983, 1984, 1993 y 1994 numeral 8 del Código Civil; y, Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo número 033-2001-MTC.

Trámite.-

Admitida a trámite la demanda y corrido traslado de la misma por el plazo de ley, por escritos de fojas cuatrocientos setenta y dos a cuatrocientos noventa y cinco, quinientos cincuenta y ocho a quinientos noventa y dos, seiscientos setenta y cinco a setecientos veintidós, y, ochocientos nueve a ochocientos setenta y nueve, es absuelta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Rímac Seguros y Reaseguros, Concesionaria Vial del Perú S.A. -COVIPERU, y, el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público – OSITRAN, por intermedio de sus representantes, conforme a los términos de sus respectivos escritos. Además, por escritos de fojas trescientos dieciocho a trescientos veintinueve, y, quinientos cinco a quinientos trece, las demandadas OSITRAN y COVIPERU, formulan tacha y oposición contra los medios probatorios que allí se indican.



Por resolución número veintiuno del cuaderno de excepciones, se declara saneado el proceso, por existir una relación jurídica procesal válida; entre tanto, por resolución número treintaidós del principal, se fijan los puntos controvertidos y se admiten a trámite los medios probatorios ofrecidos por las partes intervinientes, señalándose fecha para la audiencia de pruebas, la que se llevó a cabo conforme a los términos de las actas, que corren en autos a fojas mil ciento setenta a mil ciento setentaidós, y, mil trescientos cuarentaiuno a mil trescientos cuarentainueve.

Seguido el proceso conforme a su naturaleza, y concluida la etapa de los alegatos, la causa se encuentra expedita para ser sentenciada; por lo que se procede a ello; y,

CONSIDERANDO:

PRIMERO.- Teniendo en consideración la pretensión que se demanda y contradicciones que se formula, se ha fijado como puntos controvertidos los siguientes: **1)** Determinar si el comportamiento de las instituciones demandadas, Ministerio de Transportes y Comunicaciones – MTC., Concesionario Vial Perú S.A. – CIVIPERU., y el Organismo Supervisor de la Inversión Privada en Infraestructura – OSITRAN., se encuentran dentro de los presupuestos de la responsabilidad civil extracontractual, esto es, antijuricidad, factor de atribución, relación de causalidad y daño causado en virtud de infringir el deber jurídico genérico de no causar un daño a otro; **2)** Determinar si corresponde ordenar a las citadas demandadas, cumplan, en forma solidaria, con indemnizar a la parte demandante, [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED], y [REDACTED], con la suma de S/. 20'000,000.00 (veinte millones con 00/100 soles), conforme refiere y se detalla en la demanda; y, **3)** Determinar si como consecuencia de declarar fundada la pretensión principal corresponde ordenar a la Compañía de Seguros y Reaseguros Rímac, la activación de la Póliza de Responsabilidad Civil, por el monto de la cobertura, signada en la póliza en la suma de US\$ 2'000.000.00 (dos millones con 00/100 dólares americanos), la que se imputará al monto total demandado.

SEGUNDO.- Se está demandando una pretensión indemnizatoria por responsabilidad civil extracontractual; en tal sentido, corresponderá tener en consideración para su sustanciación de la causa, lo normado en el artículo 1969 del Código Civil, que establece, *“aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor”*. Dado a los hechos suscitados, se deberá tener en cuenta, además, lo previsto en el artículo 1070 del citado Código, el cual prevé, *“aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo”*.



TERCERO.- Previamente a efectuar la valoración de las pruebas aportadas, se debe dar atención a las cuestiones probatorias deducidas por las demandadas OSITRAN y COVIPERU, contra medios probatorios ofrecidos por el demandante; consistentes en la tacha formulada contra la resolución número uno de fecha cuatro de diciembre de dos mil diecisiete, emitido por el Noveno Juzgado Comercial de Lima, sobre proceso de ejecución de garantía, incoado por el Banco de Crédito del Perú contra la sociedad conyugal, conformada por [REDACTED] y [REDACTED] expediente número 20604-2017, en razón de haberse presentado en copia simple, cuando debió ser aportada en copia certificada, y por cuanto el citado expediente se encuentra aún en trámite; tachándose, además, las declaraciones testimoniales del Ex Director de la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Javier Martín Hervias Concha; del Gerente de Fiscalización y Supervisión de OSITRAN, Francisco Jaramillo Tarazona; y, del ingeniero que elaboró el informe sobre el estado y condiciones del tramo Chincha-Pisco, Francisco Javier Laconcha Lartitegui. Formulan, asimismo, oposición a las declaraciones de parte del demandante [REDACTED], al ofrecer su declaración de sí mismo; y, de la presidente de OSITRAN, Verónica Zambrano Capello, cuando correspondía ser citado el procurado público de dicha Entidad. Sin embargo, respecto de la tacha a los testigos y oposición a la declaración de dichas partes, por resoluciones números treintaidós y treintaicinco, la Judicatura, declaró improcedente las citadas declaraciones; razón por la cual carece de objeto emitir pronunciamiento sobre el particular; correspondiendo únicamente emitir pronunciamiento sobre la tacha formulada a la resolución número uno de fecha cuatro de diciembre de dos mil diecisiete, emitido por el Noveno Juzgado Comercial de Lima.

CUARTO.- Sobre el particular, cabe señalar, a tenor de los artículos 242 y 243 del Código Procesal Civil, que los instrumentos sólo pueden ser tachados por falsedad o nulidad, siendo que en el primer supuesto la tacha ha de prosperar si se prueba su falsedad, entre tanto, en el segundo supuesto, se ampara la tacha cuando en el documento resulte manifiesta la ausencia de una formalidad esencial que la ley prescribe bajo sanción de nulidad. En el caso que nos ocupa, las demandadas OSITRAN y COVIPERU, formulan tacha contra el mencionado instrumento, consistente en una resolución judicial, sobre la cual no se prueba su falsedad, mucho menos que dicho instrumento adolezca de una formalidad esencial, que por ello la ley declare su nulidad, dado a que no se ha indicado, en que consiste la formalidad esencial ni menos la normativa que declare su nulidad; pues, en el caso se objeta únicamente por haberse presentado en fotocopia simple y constituir una resolución judicial de un expediente en giro; razón por la cual la cuestión probatoria así deducida debe ser desestimada.

QUINTO.- Conforme se aprecia del contenido de la copia certificada de la contingencia policial de fecha seis de enero de dos mil diecisiete, emitida por



la comisaría PNP Tambo de Mora, distrito de Tambo de Mora, provincia de Chíncha, departamento de Ica, que obra en autos a fojas dieciséis, el efectivo policial a cargo, SOB PNP Iván Pachas Vásquez, da cuenta que en circunstancias que en compañía del SOB PNP José Tapia Bustamante, realizaba patrullaje con la unidad vehicular número PL-13225, tuvo conocimiento de un accidente de tránsito por intermedio de los usuarios de la vía, constatando un accidente de tránsito despistaje y volcadura, del vehículo de placa de rodaje [REDACTED], marca KIA, color blanco, conducido por [REDACTED], el cual se produjo en circunstancias en que el referido vehículo hacía su recorrido de norte a sur y a la altura del kilómetro 200, aproximadamente, de la doble vía (autopista) Tambo de Mora; indicando, que según refirió el conductor, no se percató sobre el estado de la vía y las señales, motivo por el cual sufrió el despiste y volcadura de su vehículo, consecuencia de ello *los ocupantes del vehículo* resultaron con lesiones personales, quienes fueron conducidos de inmediato al hospital de EsSalud de Chíncha, siendo atendidos por el médico de turno Omar Nicolás Ramírez, quien diagnosticó policontuso encéfalo craneano grave para [REDACTED] de (01) un año y diez (10) meses de nacida; el conductor [REDACTED] (41) años de edad, policontuso por accidente de tránsito herida abierta en la cabeza; [REDACTED] (33) años de edad, policontuso; [REDACTED] (10) años de edad, policontuso; [REDACTED] (06) años de edad, policontuso.

SEXTO.- Se advierte, además, del contenido del acta de entrevista al conductor del vehículo [REDACTED], que corre en autos a fojas catorce a quince, realizada en la sala de observaciones del Hospital EsSalud Chíncha, el día treinta de julio de dos mil dieciséis, a horas 10:10, que estuvo a cargo del SOT1 Dante Nestarez Del Río, de la Comisaría PNP. Tambo de Mora, la declaración dada por el citado conductor, quien, a la pregunta de cómo ocurrieron los hechos, manifiesta, que el día veintinueve de julio, a horas 17:00, aproximadamente, en circunstancias que venía a bordo de su automóvil de placa de rodaje [REDACTED], marca KIA Río – Sedán, color blanco, conjuntamente con sus familiares, [REDACTED], [REDACTED] y [REDACTED], con dirección de Lima a Ica, al llegar al término de la doble vía, ubicada en la Panamericana Sur, pasando el peaje, se detiene a pedir información a tres efectivos policiales que estaban a bordo de motos lineales, informándole uno de ellos, que tome la nueva vía que va de Pisco a Ica; pasando unos minutos, de tres a cuatro, se percata que la vía estaba inconclusa, no existiendo (no había según demandante) señales preventivas y de término de asfaltado; en donde comienza a reducir la velocidad, *momento en que* su llanta coge trocha lo que genera el despiste y volcadura de su vehículo. A la pregunta de si se percató que había algún tipo de señalización en la vía de la Panamericana Sur, antes que sucediera el despiste y volcadura, el conductor señala, que no había ningún tipo de



señalización; manifestando, además, que venía conduciendo su vehículo a una velocidad de ochenta (80) a cien (100) kilómetros por hora.

SEPTIMO.- De la instrumental precitada, se tiene claro que el día veintinueve de julio de dos mil dieciséis, a horas cinco de la tarde (5:00 pm.), aproximadamente, se produjo un accidente de tránsito, despiste y volcadura del vehículo de placa de rodaje [REDACTED], marca Kia Río, conducido por el demandante y ocupado por varios integrantes de su familia; hecho ocurrido cuando transitaba entre ochenta a cien kilómetros por hora, de norte a sur, a la altura del kilómetro doscientos (200) de la autopista Panamericana Sur, en la zona paso a desnivel Tambo de Mora, al finalizar la doble vía, hecho ocurrido en el momento en que terminado de recorrer la zona asfaltada, y coger intempestivamente trocha con la llanta de su vehículo, se produce el despiste y volcadura de su automóvil; consecuencia del cual, resultaron con lesiones los integrantes de su familia, siendo la más afectada, la menor [REDACTED], quien sufrió traumatismo encéfalo craneano grave (TEC), lo que motivó, sean evacuados de inmediato al Hospital de EsSalud de Chincha; evento éste que no ha sido negado por los demandados, quienes sí objetan o niegan, que dicho accidente se haya producido por un accionar negligente de éstos, al disponer y ejecutar la apertura parcial de la Autopista Chincha – Pisco, tramo vial Puente Pucusana-Cerro Azul-Ica, Red Vial 6, sin implementar las medidas de seguridad para los conductores de dicha vía; sino, que atribuyen la responsabilidad al conductor del vehículo, por transitar a excesiva velocidad en el lugar y momento en que ocurrieron los hechos.

OCTAVO.- Merituando la instrumental probatoria presentada, es de tener en cuenta, que mediante oficio número 817-2016-MTC/02 de fecha veintiuno de julio de dos mil dieciséis, recepcionada por la Mesa de Partes de OSITRAN, el mismo día veintiuno de julio de dos mil dieciséis, a horas 16:43, cuyo cargo obra en autos a fojas sesentaiséis, el Viceministro de Transportes, Henry Zaira Rojas, comunica al Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, Francisco Jaramillo Tarazona, que debido al incremento del volumen de tráfico en la zona urbana y alrededores de Chicha Alta, dada las proximidades de las Fiestas Patrias, se ha estimado conveniente implementar un desvío de tránsito provisional sobre la nueva vía en el tramo comprendido entre las ciudades de Chincha y Pisco, para los días del 27 al 31 de julio de dicho año (2016), únicamente para vehículos livianos, en el horario restringido de 08:00 am. a 05:00 pm.; en ese sentido le solicita tanga a bien brindar el apoyo y las facilidades que correspondan, adjuntando para ello, como anexo 1, un gráfico en el que se muestra el desvío de tránsito provisional.

NOVENO.- De igual manera, bajo el mismo motivo, es decir, a efecto de implementar un desvío de tránsito provisional sobre la nueva vía en el tramo comprendido entre las ciudades de Chincha y Pisco, el citado



Viceministro de Transportes, Henry Zaira Rojas, mediante oficio número 811-2016-MTC/02 de fecha veinte de julio de dos mil dieciséis, que corre en autos a fojas sesentainueve, solicitó al Viceministro de Orden Interno del Ministerio del Interior, Jorge Flores Goicochea, tenga a bien disponer el apoyo con personal policial de tránsito durante las fechas y horarios señalados, con la finalidad de realizar los controles por parte de la Policía Nacional del Perú, poniendo especial cuidado en las denominadas Zonas de Trabajo a efecto de evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito; en tanto, que por oficio número 812-2016-MTC/02 de igual fecha, que obra en autos a fojas setenta, requirió a la Superintendente de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercaderías – SUTRAN., María Jara Risco, disponga el apoyo con personal de fiscalización durante dichas fechas y horarios, con la finalidad de realizar los controles respectivos en la referida vía, con especial cuidado en las mencionadas Zonas de Trabajo (ejecución de obras) a fin de evitar accidentes de tránsito.

DECIMO.- En atención a los oficios números 811, 812 y 817-2016-MTC/02., antes aludidos, el Director General de Concesiones en Transporte, Raúl García Carpio, remite al Gerente General de la Concesionaria Vial del Perú S.A. – COVIPERU, el oficio número 2959-2016-MTC/25 de fecha veintidós de julio de dos mil dieciséis, que corre en autos a fojas setentauno, para manifestarle que de acuerdo a lo acordado con la Alta Dirección y COVIPERU, se tiene prevista la apertura parcial de la vía, en el Sector comprendido entre el Intercambio Vial Chincha Alta y el Intercambio Vial Pisco, para la circulación de los vehículos M1, en el horario y fechas indicadas, con una velocidad máxima de los vehículos señalados de 60 km/hora, excepto en los desvíos provisionales, que se señala, entre estos, el Paso a desnivel Tambo de Mora, que sería de 20 Km/hora; por lo que, de acuerdo a lo coordinado, le requiere que dispongan de las medidas de seguridad necesarias para realizar la apertura provisional, entre las que se encuentran, concluir con la señalización horizontal, la señalización de los límites de velocidad y realizar la señalización vertical en los desvíos provisionales aludidos.

DECIMO PRIMERO.- No obstante lo acordado con la Alta Dirección del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en coordinación con COVIPERÚ, y participación de OSITRAN, según el contenido de los oficios antes citados, el Asesor Técnico de la Dirección General de Concesiones en Transportes, Francisco Merino Rosas, emite el Informe número 0695-2016-MTC/25 de fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, obrante en autos a fojas setentaids a setentaicuatro, mediante el cual informa al Director General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Raúl García Carpio, que el sector de la autopista que se encuentra en construcción, que se podría habilitar al tránsito, está el comprendido entre el Km. 184.8 de la Carretera Panamericana Sur (Intercambio Vial Chincha Alta, inicio de la nueva



autopista) y aproximadamente el Km. 230 de la Carretera Panamericana Sur (Intercambio Vial Pisco, cruce de la nueva autopista con la avenida Fermín Tanguis); precisando, que en dicho “sector de la vía”, se ha trabajado la construcción de la vía en aproximadamente un 75%, estando construidas dos calzadas, cada una de dos carriles, con la superficie de rodadura asfaltada; agrega, que en dicho sector existe condiciones que limitan la seguridad de la vía por tratarse de un sector en construcción, pues, falta concluir con las señalización horizontal y vertical; no se han colocado berreras de seguridad, o guardavías, de ser el caso; además, de existir siete lugares de “zona de trabajo” en los cuales la vía se encuentra en construcción y se han habilitado desvíos provisionales, construidos en terreno natural, entre estos, el paso a desnivel Tambo de Mora; por lo que, dadas las limitaciones de seguridad de la vía, se plantea, como condiciones necesarias para la apertura parcial de la autopista Chincha-Pisco: 1) Restringir el acceso al “sector de la vía” solamente a vehículos tipo M-1, los días del 27 al 31 de julio en el horario de 8:00 am a 5:00 pm.; 2) Establecer los límites de velocidad máxima de 60 Km/hora, en los tramos de vía asfaltados, y de 20 Km/hora, en los desvíos provisionales señalados, los cuales deben ser supervisados por la PNP, en forma intensiva y constante en los periodos de apertura de la vía; y, 3) La empresa Concesionaria debe concluir con la señalización horizontal, la señalización de los límites de velocidad y realizar la señalización vertical en los desvíos provisionales señalados.

DECIMO SEGUNDO.- Tan pronto el Director General de Concesiones en Transportes, Raúl García Carpio, recibiera con fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, el Informe número 0695-2016-MTC/25, igualmente, de fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, remite al Director General de la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Humberto Valenzuela Gómez, el memorándum número 3521-2016-MTC/25 de fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, recepcionada por dicha Dirección, el veintiséis de julio de dos mil dieciséis a horas 9:54, que obra en autos a fojas setentaicinco, a través del cual le hace llegar dicho Informe, sobre observaciones detectadas a ser levantadas para la apertura parcial de la autopista Chincha-Pisco, a efecto de que el despacho disponga la evaluación del mencionado documento.

DECIMO TERCERO.- Sin embargo, teniendo como sustento el aludido Informe 0695-2016-MTC/25, que establecía condiciones a cumplir u observaciones a levantar, previas a la apertura parcial de la autopista Chincha-Pisco, el Director General de la Dirección General de Transporte Terrestre, Humberto Valenzuela Gómez, emite la Resolución Directoral número 3545-2016-MTC/15 de fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, publicada en el diario oficial El Peruano el día martes veintiséis de julio de dos mil dieciséis, mediante la cual, en el artículo primero, autorizaba la apertura parcial de la circulación de vehículos de la categoría M1 del



veintisiete (27) al treintauno (31) de julio de dos mil dieciséis, en el horario de 8:00 am. a 5:00 pm., en la autopista Chincha-Pisco de la Red Vial N° 6, comprendido entre el kilómetro 184.8 de la Carretera Panamericana Sur – Intercambio Vial Pisco, estableciéndose como velocidad máxima de los vehículos que transiten en la referida autopista, 60 km/hora; excepto en los desvíos provisionales que se señalan, en los cuales sería de 20 km/hora; en tanto, que el artículo segundo, establecía como condición previa para la apertura parcial de la autopista, que la Dirección General de Concesiones disponga la conclusión de la señalización horizontal, la señalización de los límites de velocidad y la señalización vertical en los desvíos provisionales detallados. Se dispuso, además, en el artículo tercero de dicha Resolución Directoral, que el cumplimiento de la mencionada resolución, estaría a cargo de la Policía Nacional, de conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley número 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y sus modificatorias y el artículo 57 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo número 016-2009-MTC y sus modificatorias, encargándose a la Dirección General de Concesiones en Transportes del MTC y a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercaderías – SUTRAN, efectuar las coordinaciones necesarias con la Policía Nacional del Perú; entrando en vigencia dicha resolución al día siguiente de su publicación, esto es, el veintisiete de julio de dos mil dieciséis.

DECIMO CUARTO.- Se advierte de lo expuesto, que pese a que la Dirección General de Transporte Terrestre, a cargo de Humberto Valenzuela Gómez, recepcionara, con fecha veintiséis de julio de dos mil dieciséis (según es de verse del sello de recepción que aparece sobre el mencionado documento), el memorándum número 3521-2016-MTC/25 de fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, que contenía el Informe número 0695-2016-MTC/25, igualmente, de fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, que le cursara el Director General de Concesiones en Transportes, para que se disponga la evaluación de dicha documentación, se emite la Resolución Directoral número 3545-2016-MTC/15 de fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, publicada en el diario oficial El Peruano el día martes veintiséis de julio de dos mil dieciséis, autorizando la apertura parcial y provisional de la autopista Chincha – Pisco de la Red Vial número 6, sin cumplirse, previamente a la autorización, con las condiciones necesarias expuestas en el citado informe; sino, que es en dicha resolución, vigente a partir del día veintisiete de julio de dos mil dieciséis, fecha de apertura de la vía, que recién se dispone el cumplimiento de tales condiciones.

DECIMO QUINTO.- Debe considerarse, además, que no obstante que el Viceministro de Transportes, emitiera el oficio número 817-2016-MTC/02 de fecha veintiuno de julio de dos mil quince, dirigido al Gerente de Supervisión y Fiscalización de OSITRAN, Francisco Jaramillo Tarazona, recepcionado por Mesas de Pares de dicho organismo, a las 16:43 horas de dicha fecha,



solicitándole tenga a bien brindar el apoyo y las facilidades que correspondan, para implementar el desvío de tránsito provisional sobre la nueva vía del tramo Chincha-Pisco, los días indicados; éste emite el oficio número 3217-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de fecha veintidós de julio de dos mil dieciséis, dirigido al Gerente General de la empresa Concesionaria Vial del Perú S.A., presentándolo recién a mesa de partes de dicha empresa el día veintiséis de julio de dos mil dieciséis, a horas 04:00 pm., según es de verse del cargo de dicho documento, que corre en autos a fojas ochentauno, mediante el cual le solicita un Informe, a ser presentado a la brevedad, sobre el estado situacional de la vía en el citado tramo, a efecto de poner en servicio el mismo a pedido el MTC., requiriéndole se precise en dicho informe como mínimo: a) La continuidad de la vía; que sectores no han sido culminados, ¿Qué está pendiente? ¿Carpeta de rodadura, señalización horizontal, señalización vertical, sistema de contención, puentes, etc. (precisar)?; b) ¿Si existen sectores que en caso se pongan en servicio, éstas pueden constituirse como condiciones inseguras para los usuarios?; c) Preliminarmente cuáles son las características de los empalmes que se necesitan ejecutar para viabilizar la puesta en servicio; d) ¿Quién será responsable de la segregación de los vehículos pesados y livianos?; y, otros que considere desarrollar. Es de notar de ello, que el pedido de información, que debió ser recabado con antelación por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, es solicitada a la empresa demandada Concesionaria Vial del Perú S.A. - COVIPERU , cuando ya, incluso, se había publicado la Resolución Directoral número 3545-2016-MTC/15 de fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, que autorizaba la apertura parcial de la vía en cuestión, para la circulación vehicular.

DECIMO SEXTO.- En respuesta al oficio emitido por el OSITRAN., el Gerente General de Concesionaria Vial del Perú S.A. – COVIPERU., cursa a dicho organismo la comunicación número C.0237.GG.2016 de fecha veintiséis de julio de dos mil dieciséis, dejada en mesa de partes de OSITRAN a horas 10:55 del mismo día, según es de verse del sello puesta en el cargo de recepción, que obra en autos a fojas ochenta y dos a ochenta y tres, mediante la cual le comunica que existen serias limitaciones para que se proceda a la apertura parcial provisional de la vía, tramo Chincha-Pisco de la Red Vial N°6, por cuanto existe n cinco (05) puntos en los cuales no hay continuidad en la vía (ni existen empalmes) y se pone en grave riesgo la seguridad de los usuarios, los cuales detallan en anexo 1, entre los que se encuentra el paso a desnivel Tambo de Mora. Se informa, además, en dicha comunicación, que la autopista en construcción, no cuenta aún con las medidas de seguridad necesarias para el tránsito de los usuarios, como, por ejemplo, guardavías, señalización vertical y horizontal, entre otras; siendo imposible implementar dichas medidas en los estándares requeridos para la operación de la autopista en todo el tramo, con la debida seguridad para los usuarios; resaltando, que la autopista en su totalidad no brinda condiciones seguras a los usuarios; se menciona, asimismo, que al



día veinticinco de julio de dos mil dieciséis, la carretera, en el sector de Tambo de Mora (Chincha), continúa bloqueada por los pobladores debido a la falta de pago por la adquisición de terrenos por parte del MTC., situación que impide cualquier tipo de apertura parcial y provisional de la vía. Concluye la comunicación, que, a partir de lo expuesto, no es recomendable se proceda a la apertura parcial y provisional de la autopista, teniendo en consideración que las limitaciones que se presentan, pondrían en riesgo la seguridad e integridad de los usuarios.

DECIMO SEPTIMO.- Cabe tener en cuenta, que mediante oficio número 3259-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de fecha veintiséis de julio de dos mil dieciséis, dirigido al Director General de Concesiones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Raúl García Carpio, recepcionada por mesa de partes de dicha dependencia, en la misma fecha, a horas 16:41 (ver cargo de fojas ciento seis), se hace llegar a éste el Informe CSP6/OSITRAN/CT/072 de la empresa supervisora contratada para el proyecto (obrante a fojas 91 a 105), así como la Carta C.0237.GG.2016, de la empresa concesionaria COVIPERU, donde se detalla el estado situacional, en los que se precisan, que no existe continuidad de los sectores, como de Tambo de Mora, Laguna de Oxidación, Puente Matagente; falta culminar los pasos a desnivel de Sunampe y Puquio Santo; no se han culminado con las partidas de señalización horizontal, señalización vertical, sistemas de contención, entre otros; diseño y disposición de los empalmes; manifestando, que la puesta en servicio en dichas condiciones, generará condiciones inseguras para los usuarios, entre otros; en ese sentido, concluye, que desde el punto de vista de seguridad de los usuarios, consideran que no es factible que se apertura al tránsito la mencionada vía, en dichas condiciones.

DECIMO OCTAVO.- Como es de notar de todo lo hasta aquí expuesto, pese a que no existían las condiciones mínimas de seguridad para la apertura parcial y provisional al tránsito de la vía en el tramo Chincha-Pisco de la Red Vial N° 6, las cuales, según lo señalado por COVIPERU (ver Comunicación C.0237.GG.2016), era imposible de implementar al veintiséis de julio de dos mil dieciséis, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por intermedio del Director General de Transporte Terrestre, mediante Resolución Directoral 3545-2016-MTC/15 de fecha veinticinco de julio de dos mil dieciséis, autoriza la apertura de dicha vía para la circulación de vehículos, desde el veintisiete al treintauno de julio de dos mil dieciséis; sin tener en cuenta que en tales condiciones, existía un gran riesgo (latente) de producirse algún accidente de tránsito, como en efecto ocurrió con el vehículo del demandante; dado a que, como lo señalaron las instancias pertinentes, la apertura de la vía en tales condiciones, ponía en grave riesgo la seguridad de los usuarios; en todo caso, en autos, no existe medio probatorio alguno que acredite que las observaciones efectuadas habían sido levantadas a cabalidad, o cumplidas las condiciones para que la vía



pueda ser aperturada, con todas las garantías de seguridad. Es decir, se abrió la vía en una autopista (de alta velocidad) que contaba con zonas asfaltadas en determinadas áreas (se señala que se había trabajado la construcción de la vía en aproximadamente el 75%), más no en otras, no habiendo, incluso, continuidad en la obra, ni existían empalmes a la continuación de la vía, lo que propició que el demandante condujera su vehículo sin cuidar la velocidad, pensando en la continuidad de la vía asfaltada, dado a que, como lo señala el actor, no existía señalización, ni vertical ni horizontal, ni de velocidad, que informaran del peligro existente, como así se desprende del contenido de los oficios e informes antes aludidos; con lo cual el evento dañoso, que nadie discute ocurrió, tuvo como consecuencia o causa determinante, la falta de señalización y de implementación de otras medidas de seguridad, que no se adoptaron previa a la autorización y a la apertura a la circulación vehicular en el tramo de la Autopista Chincha-Pisco de la Red Vial N°6.

DECIMO NOVENO.- En el caso, se ha podido establecer que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, autorizó la apertura parcial de la circulación de vehículos de la categoría M1 del veintisiete al treinta y uno de julio de dos mil dieciséis en la autopista Chincha-Pisco de la Red Vial N° 6, sin que previamente se haya adoptado todas las medidas de seguridad necesarias para evitar accidentes de tránsito, pese a que, conforme al artículo 16, literal f), de la Ley General de Transportes y Tránsito Terrestre, número 27181, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, que es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, tiene, entre otras competencias, diseñar los sistemas de prevención de accidentes de tránsito; tanto más, sí tiene la responsabilidad fundamental de administrar la seguridad vial mediante la implementación de directrices, que integran el Manual de Seguridad Vial, que corresponde a dicha institución aprobar, conforme así lo establecen los artículos 20 y 30 del Decreto Supremo número 034-2008-MTC., que aprueba el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial, por lo que, con mayor razón, estaba obligado a cautelar la seguridad de las personas antes de la autorización y de la apertura de la vía, en la zona indicada; y al no haberlo hecho así, incluso, ha infringido el deber de cuidado que le correspondía adoptar, en favor de los usuarios de la vía aperturada, que se encontraba en plena construcción. Ahora bien, por constituir la construcción de una vía para la circulación del tránsito vehicular, una actividad riesgosa, los daños que se ocasionen en ella, como consecuencia de una apertura indebida de la vía, constituye un supuesto de responsabilidad civil objetiva, que regula el artículo 1970 del Código Civil.

VIGESIMO.- En cuanto a la participación de OSITRAN en el evento dañoso ocasionado al demandante y su familia el día veintinueve de julio de dos mil dieciséis en el despiste y volcadura de su vehículo automotor, cabe señalar, como ya se ha manifestado, que dicho organismo recibió el oficio 817-2016-



MT/02 que el cursara el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el día veintiuno de julio de dos mil dieciséis, solicitándoles brinde el apoyo y las facilidades que correspondan para la apertura del tránsito restringido, los días y en el horario indicados, en el tramo Chincha Pisco de la Red Vial N° 6; Sin embargo, recién el día veintiséis de julio de dos mil dieciséis, a horas 04:00 pm. (casi al término de la jorna laboral), OSITRAN remite a empresa Concesionaria Vial Perú S.A. - COVIPERU S.A., el oficio 3217-2016-JCRV-GSF-OSITRAN de fecha veintidós de julio de dos mil dieciséis (elaborado cuatro días antes de su remisión), requiriéndole información sobre el estado situacional de la vía a aperturar, manifestándole que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones estaba planteando poner en servicio el mencionado sector, esto es, cuando ya, incluso, se había publicado en el diario oficial El Peruano, la Resolución Directoral de dicho Ministerio, que autorizaba la apertura de citada vía; cuando correspondía actuar con celeridad e impedir que se apertura dicha vía por las razones antes anotadas, no sólo porque se ponía en peligro a los usuarios, sino porque se estaba incumpliendo el contrato de Concesión, suscrito entre el MTC y la Concesionaria; y no limitarse a cursar al Director General de Concesiones en Transportes, Raúl García Carpio, el Oficio número 3259-2016-JCRV-GSF-OSITRAN, de fecha veintiséis de julio de dos mil dieciséis, haciéndole llegar la Carta C.0237.GG.2016 e Informe CSP6/OSITRAN/CT/072, ambos también del veintiséis de julio de dos mil dieciséis, comunicándole que no era factible, por las seguridad de los usuarios, se apertura al tránsito la mencionada vía en dichas condiciones, cuando ya la apertura de la vía había sido autorizada; razón por la cual correspondía proceda de otro modo.

VIGESIMO PRIMERO.- Conforme es de verse del artículo 3 del Reglamento de Organización y Funciones del OSITRAN, aprobado por Decreto Supremo número 012-2015-PCM., a que alude el actor en su escrito de demanda, dicho organismo tiene, entre sus funciones: a) Administrar, fiscalizar y supervisar los contratos de concesión con criterios técnicos, en el ámbito de su competencia, desarrollando todas sus actividades relacionadas al control posterior de los contratos bajo su ámbito; b) Proveer información y emitir opinión en aspectos de su competencia cuando el Ministerio de Transportes y Comunicaciones lo requiera; c) Expedir las directivas de procedimientos para aplicar sanciones, atender y resolver reclamos y controversias que surjan entre usuarios y entidades prestadoras, velando por la eficacia y celeridad en dichos trámites; y, d) Cautelar el acceso universal en el uso de la infraestructura pública nacional de transporte y en general, proteger los intereses de todas las partes que intervienen en las actividades relacionadas a dicha infraestructura. Estando, a las referidas funciones, el OSITRAN, estaba facultado a impedir que se produzca la apertura de la vía, no sólo porque la vía concesionada no estaba terminada, lo que tuvo que conocer con antelación, dada su labor de fiscalizadora y supervisora de las concesiones (además de habersele pedido el apoyo y las facilidades para la apertura de la vía), sino, porque con ello se ponía en grave riesgo la vida e



integridad física de los usuarios de la vía aperturada en tales condiciones, como así lo ha mencionado el citado Organismo; con lo cual la responsabilidad en el accidente de tránsito producido también recae en dicha demandada, quien responde a título de culpa, e, infringir, incluso su deber de cuidado, dado al riesgo que significaba la apertura de dicho tramo de la vía en una autopista en plena construcción.

VIGESIMO SEGUNDO.- Respecto a la participación en el evento dañoso de la demandada, empresa Concesionaria Vial Perú S.A. - COVIPERU., dicha empresa también tuvo una reacción tardía para informar sobre la falta de condiciones de seguridad en el tramo de la vía, cuya apertura parcial y provisional al tránsito se solicitaba, pues, ésta recibe el oficio número 2959-2016-MTC/25 de fecha veintidós de julio de dos mil dieciséis, en el que se le comunica al Gerente General, Walter Sánchez Espinoza, que de acuerdo a las coordinaciones efectuadas por la alta dirección del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con funcionarios de dicha empresa, se ha previsto la apertura parcial de la citada vía, solicitándole por ello se disponga de las medidas de seguridad necesarias para realizar la apertura provisional. Se entiende del contenido de dicho oficio, que existieron conversaciones y el compromiso previo para concretar la apertura de la vía en los días y en el horario indicado; y, que COVIPERU, se encargaría de implementar las medidas de seguridad para el tránsito en dicha vía, como concluir con la señalización horizontal, la señalización de los límites de velocidad y realizar la señalización vertical en los desvíos provisionales allí indicados; no obstante ello, luego de que OSITRAN le requiriera información con el oficio número 3217-2016-JCRV-GSF-OSITRAN., recepcionado por aquella empresa, el día veintiséis de julio de dos mil dieciséis, a horas 04:00 pm., COVIPERU remite a dicho Organismo Supervisor, la comunicación número C.0237.GG.2016, también de fecha veintiséis de julio de dos mil dieciséis, recepcionada por OSITRAN en la misma fecha, a horas 10:55 (horas antes de que recibiera el oficio al que da respuesta), en la que le comunica que no es recomendable que se proceda con la apertura parcial y provisional de la autopista, porque pondrían en riesgo la seguridad e integridad de los usuarios; pese a ello, la vía se apertura, sin que la citada empresa haya hecho algo para impedirlo, sino tan sólo cursa una comunicación, luego de que la apertura de la vía ya había sido autorizada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según coordinaciones efectuadas con COVIPERU; con lo cual dicha empresa infringió el deber del cuidado que a ésta le correspondía para evitar o impedir que la vía concesionada (a su favor), en tales condiciones, sea la causa de accidentes de tránsito; tanto más, sí como se ha señalado, siendo la construcción de una vía una actividad riesgosa, los accidentes de tránsito producidos en una vía aperturada, aún no concluida, deben ser indemnizados por incurrir la concesionaria, además, en responsabilidad civil objetiva.



VIGESIMO TERCERO.- A consecuencia del evento dañoso, constituido por el accidente de tránsito, despiste y volcadura de la unidad vehicular del demandante, producido como consecuencia de la falta de señalización de una autopista en construcción, aperturada sin adoptar las medidas de seguridad necesarias, para evitar, precisamente, se produzcan accidentes de tránsito, fueron afectados varios integrantes de la familia del demandante, llevando la peor parte la menor de un año y diez meses de edad, en ese momento, [REDACTED], quien a raíz del accidente, sufrió un Traumatismo Encéfalo Craneano – TEC Grave, fractura parieto-temporal y hematoma con balance negativo, según así lo señala el actor en su demanda, quien, además, manifiesta, que su menor hija tuvo que ser operada de craneotomía descompresiva duro plastia, lo que le ocasionará secuelas motoras y trastorno de comunicación con el entorno, según Informe Médico número 171-SNC-INSN-2017 de fecha once de diciembre de dos mil diecisiete; sufriendo, además, discapacidad moderada, con disformidad craneana, recomendándose rehabilitación neurológica, y otras secuelas pendientes de cuantificar que podría ser consecuencia del desarrollo de la menor.



VIGESIMO CUARTO.- Tal como lo señala el actor, a fojas veintitrés obra el Informe Médico número 00171-SNC-INSN-2017 de fecha once de diciembre de dos mil diecisiete, emitido por el Jefe del Servicio de Neurocirugía del Instituto Nacional de Salud del Niño, en la cual se señala, en el rubro: Anamnesis, refiriéndose a la aludida menor, que es una paciente de sexo femenino de tres años y tres meses de edad, referida de Chíncha con antecedente de politraumatismo severo que ingresó por emergencia el veintinueve de julio de dos mil dieciséis en compañía del personal de ambulancia de auxilio. La paciente presentó trastorno de conciencia, vómitos explosivos, siendo evacuada por el neurocirujano de guardia quien diagnostica politraumatismo y TEC severo. En el rubro: Exámenes Auxiliares, se menciona lo siguiente, TEM (Tomografía Multicorte) Cerebral: Fractura temporo parietal derecho, laceración cerebro meníngea, hematoma intracerebral temporo parietal derecho; y, el rubro Tratamiento: Quirúrgico de Emergencia: Craneotomía Descompresiva duro plastia, evacuación de hematoma. Paciente posteriormente es operado por defecto óseo craneal frontoparietal derecho con cirugía programada de cráneo plastia. Se señala, además, que en el control Tomográfico se observa un defecto óseo que será corregido en una cirugía posterior. Se indica, asimismo, que la paciente sale de alta presentando secuelas motoras y trastornos en la comunicación en el entorno, recomendándose control neuroquirúrgico para cráneo plastia complementaria, evaluación por Neurología para el tratamiento de probable cuadro convulsivo y finalmente evaluación y manejo por Medicina física y rehabilitación, así como evaluación neuropsicológica; lo que tiene sustento en la Historia Clínica número 1519759 de fecha de apertura veintinueve de julio de dos mil dieciséis, que corre en autos a fojas treintauno a treintaicinco y cuarentaicuatro a sesentaitrés.

VIGESIMO QUINTO.- Igualmente, se evidencia del contenido del Informe Médico de fecha dieciséis de mayo de dos mil dieciocho, emitido por la Neuróloga Pediatra, doctora Inés Caro Kahn, Jefa del Servicio de Neuropediatría, que corre en autos a fojas treinta, que luego del examen físico y demás evaluaciones médicas realizadas, la menor, [REDACTED], presenta como diagnóstico: Epilepsia focal, Hemiparesia izquierda¹, Secuela post TEC grave. Se acredita, además, del contenido del Certificado de Discapacidad – Aplicación de la Ley N° 29973 número 00082199, de fecha seis de diciembre de dos mil diecisiete, que obra en autos a fojas veinticuatro a veinticinco, expedido por el Director General del Instituto Nacional de Salud del Niño, que la menor [REDACTED], sufre de discapacidad moderada; pues, en cuanto a la discapacidad de la conducta: La realiza y mantiene la actividad con dificultad, pero sin ayuda; y, en cuanto a la discapacidad de la comunicación, del cuidado personal, de la locomoción, de la disposición corporal, de la destreza y de la

¹ La hemiparesia izquierda se manifiesta por efecto de daños localizados en el lado derecho del cerebro, y se asocia con problemas de conducta (por ejemplo, tendencia a hablar en forma incontrolada en situaciones en las que no es apropiado), dificultades del aprendizaje y alteraciones de la comunicación verbal.



situación: Requiere, además de asistencia momentánea, de otra persona. En cuanto al requerimiento de productos de apoyo, como ayuda técnica, biomecánica y personal: Requiere la paciente de apoyo para marcha y transporte, para comunicación, información y señalización; además, de requerir apoyo personal para asearse, vestirse y comer, con dependencia de otra persona. Es en mérito a dicho certificado de discapacidad, que el Consejo Nacional Para la Integración de la Persona con Discapacidad – CONODIS, emite la Resolución Directoral número 04554-2018-CONADIS/DIR-SR de fecha uno de marzo de dos mil dieciocho, que obra a fojas veintinueve, que incorpora a la citada menor al “Registro de Personas con Discapacidad” de dicha institución.

VIGESIMO SEXTO.- De lo expuesto, queda plenamente acreditado la producción del evento o hecho dañoso (aperturar la vía sin adoptar las medidas de seguridad), así como del daño propiamente dicho (lesiones graves, moderadas y leves en la integridad física de los miembros de la familia del demandante), además, del nexo causal habido entre ambos, dado a que si se hubiera implementado las medidas de seguridad o cumplido las condiciones de seguridad requeridas por los propios demandados involucrados (no adoptadas por negligencia de éstos), previas a la autorización y apertura misma de la vía, no se hubiera producido el accidente de tránsito, con las consecuencias lamentables que motiva la presente. Toca ahora establecer el quantum indemnizatorio que le debe ser resarcido al demandante y miembros de su familia a quien éste representa, por los daños y perjuicios ocasionados en su contra como consecuencia del accidente de tránsito producido; considerando que ésta peticiona como monto indemnizatorio la suma de S/ 20'000,000.00 (veinte millones con 00/100 soles), por concepto de daño moral.

VIGESIMO SEPTIMO.- El demandante señala, como sustento para establecer el quantum indemnizatorio, se tenga en cuenta que el daño sufrido constituye un menoscabo a su menor hija y a toda su familia, quienes ya han sido afectados sobremanera no sólo en su condición física, sino también en la psicológica; agregando, que el daño moral se ha determinado para el suscrito, su hija [REDACTED] y su menor hija [REDACTED], siendo esta última quien ha sido la más afectada con el accidente producido; con lo cual, señala, se le ha frustrado su proyecto de vida de esta última, pues, resulta evidente el menoscabo en la salud que sufrió su menor hija, dado a que tuvo que ser intervenida quirúrgicamente por craneotomía descompresiva duro plastia, lo que le producido secuelas motoras y trastorno en la comunicación con el entorno, epilepsia, además, de otras afectaciones que podría desarrollar con el paso del tiempo y el desarrollo de su cerebro; indicando, que se advierte, de todo lo señalado, que el futuro de su menor hija se encuentra seriamente



comprometido, con serios obstáculos para su desarrollo personal, social y profesional.

VIGESIMO OCTAVO.- Es de considerar al respecto, lo normado en el artículo 1984 del Código Civil, que establece, *“El daño moral es indemnizado considerando su magnitud y el menoscabo producido a la víctima o a su familia.”* Como es sabido, esta figura jurídica es considerada como la lesión al estado anímico de la persona creando una sensación de sufrimiento, afectando los sentimientos, la tranquilidad de la paz espiritual que constituye el soporte necesario para que la persona pueda realizar sus fines. Si bien dicho concepto resulta difícil de cuantificar en tanto es imposible que el Juzgador determine la intensidad del dolor sufrido de quien padece la lesión o de los familiares, será necesaria su determinación atendiendo a un criterio de equidad, considerando, claro está, la magnitud y el menoscabo producido a la víctima y su familia, tal como lo establece la normativa antes aludida.



VIGESIMO NOVENO.- En el caso, ha quedado plenamente acreditado, con la instrumental probatoria invocada, que el día veintinueve de julio de dos mil dieciséis, se produjo el despiste y volcadura del vehículo del actor de placa de rodaje [REDACTED], en el tramo Chincha-Pisco, específicamente en el paso a desnivel de Tambo de Mora, en el que éste viajaba conjuntamente con su familia; como consecuencia del cual sufrieron lesiones, entre leves y graves, dichos ocupantes del vehículo, quedando grave, y muy grave aún su menor hija de dos años de edad [REDACTED], quien sufrió traumatismo encéfalo craneano grave; debido a la gravedad de sus lesiones tuvo que ser trasladada del hospital EsSalud de Chincha al Instituto Nacional de Salud del Niño de Lima; razón por la cual el demandante y demás integrantes de su familia han tenido que padecer gran angustia y sufrimiento, debido a que existía la probabilidad de que la citada menor perdiera la vida, quien en aquel momento tenía tan sólo un año y diez meses de edad, es decir, con todo una vida por delante; y, ello se explica debido a la fractura de la bóveda craneana que padeció como consecuencia a dicho accidente de tránsito, y debido al accionar negligente de las demandadas, al haber autorizado y aperturado un tramo de una autopista en construcción, sin las contar con las condiciones adecuadas y mínimas de seguridad; tanto más, si para salvarle la vida tuvo que ser sometida a intervenciones quirúrgicas de craneotomía descompresión y duro plastia; situación que ha ocasionado que tal sufrimiento o estado de angustia se mantenga en el tiempo. A ello debe agregarse, que, como consecuencia de la lesión, y luego de la intervención quirúrgica sobrevenida, la menor viene padeciendo secuelas motoras y cognitivas que la van a limitar por el resto de su vida, pues, ésta no puede valerse por sí misma, por lo que deberá depender de terceras personas que la atiendan en asuntos elementales, como vestirse y alimentarse, según informes médicos antes mencionados; lo que, incluso, la ha llevado a ser declara por CONADIS como persona con discapacidad.

TRIGESIMO.- De lo expuesto, se tiene, que resulta un hecho evidente el sufrimiento en la persona del demandante y de su familia, pues, conforme éste lo señala, existe un futuro incierto en su menor hija, en cuanto a la posibilidad de curación o recuperación de su salud, que mantiene a toda la familia en una incertidumbre en cuanto a lo que tendrán que afrontar para brindar a la menor calidad de vida acorde a su dignidad humana, lo que les causa una mayor aflicción que se mantendría indefinidamente. A mayor abundamiento, es de considerar la afectación al proyecto de vida que habría tenido la menor en consideración a lo que ésta hubiera decidido, si tenemos en cuenta, como bien lo señala el actor, refiriéndose a Carlos Fernández Sessarego, que *“(...) la frustración al proyecto de vida puede generar consecuencias devastadoras en tanto incide en el sentido mismo de la vida del ser humano, en aquello que le hace vivir a plenitud, que colma sus sueños, sus aspiraciones, que es el correlato de ese llamado interior en que consiste la vocación personal. Cada ser humano vive “según” y “para” su proyecto existencial. Trata de realizarse, de concretarlo, de convertirlo en*



una “manera de vivir”, en su cardinal modo de existir. (...)”, situación que también afecta al demandante y su familia, pues, tal frustración cala hondo en la misma, ya que ven, que la citada menor no podrá acceder a un proyecto de vida, que hubieran querido ver cumplir, lo que les hubiera dado una tranquilidad, que ahora ya no la tendrán, puesto, que lo ve truncado, por el evento dañoso y el daño propiamente, dicho ocurrido. Estando a todo ello, esta judicatura considera que resulta pertinente disponer el pago de la suma demandada, esto es, S/. 20'000,000.00 (veinte millones con 00/100 soles), por concepto de indemnización por daños y perjuicios.

TRIGESIMO PRIMERO.- Sin embargo, debe tenerse en cuenta, lo dicho por el conductor del vehículo, el demandante [REDACTED], quien al efectuar su declaración de parte, durante la audiencia de pruebas, éste manifestó que en el vehículo iban su esposa, de 34 años de edad; su hijo [REDACTED], de 17 años de edad; su hija [REDACTED] de 11 años de edad; su hija [REDACTED], de 01 año y 10 meses de edad; y, el sobrino de su esposa, [REDACTED] de 06 años de edad; es decir seis (06) personas en total, incluida la menor ([REDACTED]), quien iba en brazos de su hermana (de 11 años de edad); agregó, además, que el auto tiene sus cinturones de seguridad correspondientes, pero la niña (refiriéndose a la menor afectada), por la edad que tenía (en ese momento) iba en brazos, es decir, de su hermana. El hecho así descrito, constituye una infracción al Reglamento Nacional de Tránsito, con el código G 28; por lo que, al no haber previsto que la referida menor tenga puesto un cinturón de seguridad implementado en una silla especial para niños pequeños, se la expuso a un mayor riesgo en su integridad física, en caso de accidente de tránsito, en tal sentido, si tenemos en cuenta lo previsto en el artículo 1973 del Código Civil, que establece, que la imprudencia de quien padece el daño sólo hubiera concurrido en la producción del daño, la indemnización será reducida por el Juez, según las circunstancias; razón por la cual, la Judicatura considera que en definitiva se le debe otorgar al actor y personas que representa la suma de S/. 10'000,000.00 (diez millones con 00/100 soles).



TRIGESIMO SEGUNDO.- En cuanto a los intereses legales peticionados, será de aplicación al caso lo normado en el artículo 1985, último párrafo, del Código Civil, el cual establece, el monto de la indemnización devenga intereses legales desde la fecha que se produjo el daño. Consecuentemente, habiéndose acreditado la producción del daño, accidente de tránsito en agravio del demandante y sus hijas antes aludidas, por apertura de una vía de circulación al tránsito inconclusa, sin implementación de medidas de seguridad, que tuvo lugar el día veintinueve de julio de dos mil dieciséis, corresponderá disponer, igualmente, el pago de intereses legales generados, los que se liquidaran en ejecución de sentencia desde la fecha indicada; conceptos éstos que deben ser abonados solidariamente por los demandados, en atención a lo establecido en los artículos 1983 y 1987 del Código Civil.

TRIGESIMO TERCERO.- Las instituciones demandadas al contestar la demanda, manifiestan, fundamentalmente, que sí se implementó la vía provisional de circulación al tránsito dispuesta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con la señalización de seguridad correspondiente, desde antes de la apertura de la misma; que no se incumplió ningún deber jurídico, pues, tal disposición era competencia del referido Ministerio que se debió acatar, en tanto que sí comunicaron a éste que no existían las condiciones de seguridad necesarios para la apertura al tránsito de la mencionada vía; y, que el accidente se produjo por responsabilidad exclusiva del chofer del vehículo siniestrado quien conducía sin respetar las señales de tránsito, pues, por su propia declaración se sabe que conducía su vehículo a una velocidad de entre 80 a 100 kilómetros por hora, cuando debió circular a 60 kilómetros por hora en asfalto y 40 kilómetros por hora en trocha.

TRIGESIMO CUARTO.- La demandada COVIPERU con su escrito de contestación de demanda presenta un acta de verificación notarial de fecha diecinueve de octubre de dos mil dieciocho, que obra en autos a fojas seiscientos uno a seiscientos setenta y tres, expedida por el notario de Lima, Jorge Ernesto Velarde Sussoni, conteniendo treinta y cinco (35) fotografías, así como dos (02) discos compactos conteniendo las imágenes y un vídeo de la señalización preventiva que fuera colocado por COVIPERU en la vía aperturada parcialmente, antes de la fecha de la ocurrencia del hecho dañoso, en la que se da fe que la fecha de la captura de las 35 fotografías así como el video, fue el veintiocho de julio de dos mil dieciséis, es decir, un día antes de la ocurrencia del accidente. Sin embargo, si bien en dichas fotografías y video visualizados durante la audiencia de pruebas, se hace notar una vía y algunos elementos de señalización, que aparentemente correspondería al día veintiocho de julio de dos mil dieciséis, debemos tener en cuenta que a fojas mil dieciséis a mil veintitrés, obra la Resolución de Gerencia de Supervisión y Fiscalización número 0030-2019-GSF-OSITRAN de fecha quince de abril de dos mil diecinueve, emitida por el Gerente de



Supervisión y Fiscalización de OSITRAN., que resuelve imponer a Concesionaria Vial Perú – COVIPERU, la sanción multa de 59.35 UIT, por las infracciones previstas en el artículo 18 y numerales 28.1.1. del artículo 28 del Reglamento de Infracciones y Sanciones del OSITRAN, al haber incumplido con obligaciones referidas a la señalización dispuesta por el Concedente mediante Resolución Directoral número 3545-2016-MTC/15 y Oficio número 2959-2016-MTC/25; así como a la señalización incluida en el Plan de Tránsito Provisorio de acuerdo a lo establecido en las cláusulas 6.13 y 6.14 del Contrato de Concesión. Interpuesto recurso de reconsideración contra dicha resolución, esta es declarada infundada por Resolución número 058-2019-GSF-OSITRAN de fecha uno de julio de dos mil diecinueve, la misma que apelada, es igualmente declarada infundada por Resolución de Gerencia General número 025-2020-GG-OSITRAN de fecha diecisiete de febrero de dos mil veinte.

TRIGESIMO QUINTO.- Estando a lo señalado en el considerando precedente, la Judicatura considera que la señalización no estuvo implementada en el tramo aperturado provisionalmente a la circulación al tránsito, en la fecha que se produjo el evento dañoso que nos ocupa, que tuvo lugar el veintinueve de julio de dos mil dieciséis, a horas cinco de la tarde, aproximadamente; pues, no se explica el hecho de que el conductor del vehículo siniestrado haya entrado a dicha vía, y transitado por ésta a una velocidad, de entre ochenta (80) a cien (100) kilómetros por hora, sin que haya sido impedido de hacerlo por parte de efectivos de la Policía Nacional, o de personal de COVIPERU, de SUTRAN o de OSITRAN, a quienes se les habría encargado implementar, ejecutar y fiscalizar la debida circulación con las seguridades y garantías del caso de los vehículos que accedieran a la vía; situación ésta que nos permite concluir que a la hora antes indicada no existió ningún control, tanto policial ni de fiscalización, lo que condujo al conductor del vehículo a imprimir tal aceleración en la creencia de que estaba en un tramo de la autopista completamente asfaltada, sin poder advertir el peligro, dado a que no existía en ese momento señalización alguna o aviso de que el asfaltado concluía para entrar intempestivamente a un tramo de trocho, cosa distinta que lo que se ve en las tomas fotográficas y en el video que se presentan, en las que se aprecia una gran cola de vehículos, miembros de la policía nacional, y otros, que dirigen el tránsito, pues, tales condiciones se hubieran presentado en el momento del evento dañoso, el accidente no se hubiera producido, con mayor razón si el despiste y volcadura ocurrió a las cinco de la tarde, aproximadamente, momento del cierre de la vía, en que debió existir personal controlador y de la policía nacional, pero como no existió, el accidente ocurrió.

TRIGESIMO SEXTO.- El demandante está solicitando, además, se ordene a la Compañía de Seguros y Reaseguros Rímac, la activación de la Póliza de Responsabilidad Civil que tiene a favor de la demandada empresa Concesionaria Vial del Perú S.A., por el monto de la cobertura signada en la



póliza, es decir, US\$ 2'000.000.000.00 (dos millones con 00/100 dólares americanos), la que se deberá imputar al monto total que la Judicatura ordene abonar; ahora bien, teniendo en cuenta que con el presente se está disponiendo el pago de un monto indemnizatorio por responsabilidad civil, en la suma de S/. 10'000,000.00 (diez millones con 00/100 soles), que deben abonar los demandados solidariamente, entre éstos, la citada empresa; resulta atendible el pedido del demandante de disponer la activación de dicha póliza, a efecto de abonar el monto indemnizatorio dispuesto, sólo hasta el monto de la cobertura; por cuyos fundamentos, la pretensión que se demanda debe ser amparada en parte; con costas y costos del proceso que sólo debe abonar la demandada COVIPERU, dado a que las instituciones del Estado están exentas del pago de dicho concepto, en tanto, que la Compañía de Seguros y Reaseguros Rímac, en estricto no puede ser considerada como demandada.

DECISIÓN:

Por los fundamentos expuestos, de conformidad con las normas legales antes glosadas y al amparo del artículo 478° inciso 12. del Código Procesal Civil, el señor Juez del Vigésimo Séptimo Juzgado Especializado en lo Civil de Lima, con criterio de conciencia que la ley faculta, administrando Justicia a nombre de la Nación; **FALLA**, Declarando: Infundada las tachas formuladas; y, **FUNDADA**, en parte, la demanda de fojas doscientos doce a doscientos cincuenta y nueve, subsanada a fojas doscientos sesenta y nueve a doscientos setenta; en consecuencia, ORDENA, que los demandados, **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES – MTC., el ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSION PRIVADA EN INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PUBLICO - OSITRAN, la CONCESIONARIA VIAL DEL PERU (COVIPERU)**, cumplan con pagar solidariamente al demandante, [REDACTED] por derecho propio y en representación de sus menores hijas, [REDACTED] y [REDACTED], la suma de S/. 10'000,000.00 (diez millones con 00/100 soles), por concepto de indemnización por daños y perjuicios, más los intereses legales generados, los que serán liquidados en ejecución de sentencia; disponiendo, que la aseguradora **COMPAÑÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS RIMAC.**, cumpla con activar la póliza por responsabilidad civil, contratada por la demandada empresa COVIPERU S.A., a efecto de abonar el monto indemnizatorio dispuesto, sólo hasta el monto de la cobertura; con costas y costos del proceso.-