



**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES**

**ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

**TESIS**

**EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y LA  
INFORMALIDAD PRESENTE EN LA MUNICIPALIDAD  
PARA LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE  
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO – CHICLAYO**

**2019**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO**

**Autor:**

**Bach. Sánchez Cajo Javier Franco**

<https://orcid.org/0000-0002-4590-3284>

**Asesor:**

**Dr. Barrio de Mendoza Vásquez Robinson**

<https://orcid.org/0000-0003-0440-6318>

**Línea de Investigación:**

**Ciencias Jurídicas**

**Pimentel – Perú**

**2021**

**Aprobación del Jurado:**

-----  
Dr. Robinson Barrio de Mendoza Vásquez  
**PRESIDENTE**

-----  
Dra. Eliana M. Barturen Mondragón  
**SECRETARIA**

-----  
Mg. José Luis Samillán Carrasco  
**VOCAL**

## **Dedicatoria**

A mi esposa, hijos, padres y hermanos, por haberme apoyado en todo momento, por sus valores, por la motivación constante que me han permitido ser una persona de bien, por los ejemplos de perseverancia y constancia que los caracterizan y que me han inculcado siempre, sobre todo por su gran amor.

A la Universidad Señor de Sipán por la oportunidad de crecer y convertirme en un profesional al servicio de mi país.

## **Agradecimientos**

A Dios, por darme la vida, salud, por haberme acompañado y guiado a lo largo de mi carrera, por ser mi fortaleza en mis momentos de debilidad, por haberme brindado una vida llena de aprendizajes, sobre todo experiencias y así poder cumplir cada una de mis metas trazadas.

## Resumen

El propósito de la presente Tesis de Investigación es analizar e identificar normas, reglamentos y dispositivos legales en el Procedimiento Administrativo y sus funciones de los administradores y operadores de la Municipalidad de Chiclayo con respecto al trámite de la formalización de vehículos de Servicio de Transporte Público. Se ha realizado aplicando la metodología de tipo de investigación mixta, nivel propositivo, diseño no experimental. Utilizando la técnica de revisión bibliográfica, como herramienta de compilación de investigación se ha usado fichas bibliográficas y el cuestionario pre estructurado con interrogaciones concernientes al presente estudio.

La exploración bibliográfica ha sido tomada de disímiles autores, los mismos que coinciden en concluir que el servicio de transporte público a nivel internacional y nacional es un problema desde hace mucho tiempo porque es afectado por la falta de control interno y al debido proceso en el trámite documentario de parte de las autoridades de la municipalidad para regularizar y controlar este Servicio Público, siendo uno de los servicios más importantes para la economía local, nacional e internacional.

Debido a la ineficacia del Procedimiento Administrativo en las municipalidades e instituciones respectivas, la ausencia de control de parte de los administradores e inspectores de transporte y policía de tránsito, el Servicio de Transporte Público Formal está pasando a ser un Servicio de Transporte Publico Informal, a todo esto se le agrega el desempleo existente en los momentos actuales, las formas y facilidades que existe para adquirir un vehículo nuevo y poder desarrollar un servicio de transporte público sin los permisos correspondiente por el lado de las instituciones y autoridades competentes ya sean locales y/o regionales.

**Palabras Clave:** Informalidad, Procedimiento Administrativo, Transporte Público.

## **Abstract**

The purpose of this Research Thesis is to analyze and identify norms, regulations and legal devices in the Administrative Procedure and their functions of the administrators and operators of the Municipality of Chiclayo with respect to the formalization of Public Transport Service vehicles. It has been carried out by applying the mixed research type methodology, propositional level, non-experimental design. Using the bibliographic review technique, bibliographic records and the pre-structured questionnaire with questions concerning the present study have been used as a research compilation tool.

The bibliographic exploration has been taken from dissimilar authors, the same ones who coincide in concluding that the public transport service at the international and national level has been a problem for a long time because it is affected by the lack of internal control and due process in the process. documentary by the authorities of the municipality to regularize and control this Public Service, being one of the most important services for the local, national and international economy.

Due to the ineffectiveness of the Administrative Procedure in the respective municipalities and institutions, the absence of control on the part of the administrators and inspectors of transport and traffic police, the Formal Public Transport Service is becoming an Informal Public Transport Service, a All this is added to the unemployment that exists at the present time, the forms and facilities that exist to acquire a new vehicle and to be able to develop a public transport service without the corresponding permits by the competent institutions and authorities, whether local and / or or regional.

**Key Words:** Informality, Administrative Procedure, Public Transport.

## ÍNDICE

<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	9
1.1. Realidad problemática.....	10
1.1.1. A nivel internacional.....	11
1.1.2. A nivel nacional.....	15
1.1.3. A nivel local.....	19
1.2. Trabajos previos.....	26
1.2.1. A nivel internacional.....	26
1.2.2. A nivel nacional.....	35
1.2.3. A nivel local.....	42
1.3. Teorías relacionadas al tema.....	48
1.3.1. Análisis de Doctrina.....	48
1.3.2. Análisis de Legislación.....	59
1.3.3. Análisis de Jurisprudencia.....	63
1.4. Formulación del problema.....	67
1.5. Justificación del problema.....	67
1.6. Hipótesis.....	68
1.7. Objetivos.....	69
1.7.1. Objetivo general.....	69
1.7.2. Objetivos específicos.....	69
<b>II. MATERIAL Y MÉTODO</b> .....	69
2.1. Tipo de Diseño de Investigación.....	69
2.1.1. Tipo de Investigación.....	69
2.1.2. Diseño de Investigación.....	70
2.2. Población y muestra.....	71
2.2.1. Población.....	71
2.2.2. Muestra.....	71
2.3. Variables, operacionalización.....	73
2.3.1. Variables.....	73
2.3.2. Operacionalización.....	78

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y Confiabilidad.....	80
2.5. Procedimiento de análisis de datos.....	81
2.6. Criterios éticos.....	81
2.7. Criterios de Rigor científico.....	83
<b>III. RESULTADOS.....</b>	<b>83</b>
3.1. Recursos en Tablas y Figuras.....	85
3.2. Discusión de resultados.....	106
3.3. Aporte práctico (propuesta).....	114
<b>IV. CONCLUSIONES.....</b>	<b>117</b>
<b>V. RECOMENDACIONES.....</b>	<b>118</b>
<b>VI. REFERENCIAS.....</b>	<b>120</b>
<b>VII. ANEXOS.....</b>	<b>127</b>



## **I. INTRODUCCIÓN.**

La presente Tesis de Investigación contiene la finalidad de analizar y conocer el Procedimiento Administrativo en la Municipalidad para los dueños de automóviles de Servicio de Transporte Público Formal y la Informalidad en el mismo que existe en la capital de la Amistad.

En la actualidad el Servicio de Transporte Público tiene muchas dificultades para formalizar o renovar la Autorización de Circulación o Tarjetas de Operatividad, en la municipalidad realmente falta un control riguroso que examine y se ejecuten los procesos establecidos mediante las normas correspondientes, pues existe mucha ineficacia, al momento de tramitar dicho documento los procesos son muy engorrosos y como resultado es la incomodidad en los administrados generando una mala imagen a la gestión municipal.

En cuanto, al Servicio de Transporte Público Informal que se le conoce como (Pirata) esté ganado terreno en las principales calles de Chiclayo sin contar con los permisos correspondientes y más aún existen automovilistas sin licencia de conducir, ni mucho menos tiene la categoría correspondiente en la licencia para ofrecer este Servicio de Transporte Público.

El (TUPA) Texto Único de Procedimiento Administrativo, es parcialmente desconocido por los administradores u operadores municipales, por lo consiguiente su aplicación no es total, resultando un proceso incompleto, adicionalmente a todo esto se verifica un procedimiento ineficiente y agotador admitiendo que los procesos sean muy extenso y la gran parte de los tramites demora más de 18 meses o más para poder obtener la Tarjeta de circulación o permiso para ofrecer el Servicio de Transporte Público considerando que el TUPA indica que este documento se debe resolver en un periodo no mayor de (5) cinco días laborables después de presentar la petición, ocasionando insatisfacción, incomodidad y protesta de parte de los propietarios y conductores del Servicio de Transporte Público formal.

Debido a esta problemática el servicio hacia el público es deficiente, ocasionando

desorganización y confusión administrativo ya que los servidores públicos no tienen la sabiduría e instrucción necesaria para poder plantear opciones de satisfacción, provocando protestas, desacuerdos y acusaciones de los clientes y/o administrados.

### **1.1. REALIDAD PROBLEMÁTICA.**

Se entiende por Servicio de Transporte Público Informal, a la actividad de brindar prestación de transporte terrestre público en sus diferentes modalidades como son: taxi, colectivo, urbano e interurbano local y/o nacional sin cumplir con los requisitos determinados en la Ley N° 27181 “Ley General de Transporte y Tránsito” Seguridad Vial y su respectivo Ordenamiento Nacional.

Los conductores de estos automóviles infringen continuamente las leyes, aun sabiendo que pueden ser penados con internamiento del vehículo, aplicación de una multa, infracción o acta de Ordenanza Municipal, hasta suspensión temporal y/o definitivamente de volver a obtener su licencia de conducir; sin embargo, ellos afirman que con el producto de esta actividad se agencian del recurso económico para el sostenimiento de sus hogares. La gran parte de sucesos de este tipo de prestación de Transporte Público informal se produce gracias a la corrupta e ineficaz administración del MTC, con las licencias de conducir donde no existe un correcto control a la hora de expedir el famoso llamado “brevete” y es entregado a personas que desconocen el reglamento de tránsito y salen hacer lo que no está permitido como Servicio de Transporte Público y afectando directa e indirectamente a los propietarios, conductores y público en general del Servicio de Transporte Publico formal.

En consideración a las normativas internacionales de los Derechos Humanos, concernientes del derecho al trabajo disponemos, de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948, el cual en el artículo 23.1 indica: *“Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo”*.

Blancas Bustamante (2003), considerando el derecho al trabajo a través de un análisis de las diferentes Constituciones Políticas, podemos mencionar los Estatutos Europeos: España (art.35.1), Grecia (art.22.1), Luxemburgo (art. 11.4) y

Portugal (art.59), los cuales consideran abiertamente el “derecho al trabajo”. Así mismo la Federación Rusa (art. 37.3) y Rumania (art. 38). En el contexto hispanoamericano son 15 las constituciones que dedican el derecho al trabajo a toda persona, entre estas podemos mencionar: Brasil, Bolivia, Costa Rica, Colombia, Cuba, El Salvador, Ecuador, Honduras, Guatemala, México, Nicaragua, Venezuela, Panamá, Paraguay y Perú.

### **1.1.1. A NIVEL INTERNACIONAL.**

En **Colombia** el Servicio de Transporte Público se fusionan lo formal y lo informal. Según Molina (2014), manifiesta que Colombia pone en marcha un codicioso plan de transporte masivo tipo BRT (Bus Rapid Transit) que fomenta el desarrollo de las capitales, en la cual la desorganización de vehículos por mucho tiempo ha sido su retrato y junto a este se han multiplicado ciertas opciones formales e informales que los propios colombianos han usado de modo electivo.

No obstante, estos nuevos procedimientos son más serios y mejor establecidos, lo cierto es que numerosos ciudadanos de las ciudades capitales colombianas se transportan a través de una mezcla de prestaciones formales e informales, según sus exigencias o los fines de la semana. Por ejemplo “El día sábado acudo a comprar al supermercado, pero el paradero de la estación (del nuevo sistema) está muy lejos y debo andar demasiado, mi hija pequeña se cansa mucho y cuando llevo paquetes se hace más complicado llegar a estos paraderos”. En algunas oportunidades recurro a servicios informales, como automóviles personales (piratas) que trabajan como taxis no autorizados, matriculados que brindan servicios de colectivos, o sea, una vez que juntan 05 viajeros realizan un itinerario de acuerdo con el rumbo de cada uno de ellos.

En estos casos, resulta evidente que el nuevo régimen de traslado (el de los grandes ómnibus articulados) es lo más conveniente para los días de semana (cuando los viajeros van siempre al mismo destino y el mismo horario), pero para ir de compras o ciertas diligencias sociales de fin de semana, resulta más conveniente recurrir al servicio que brindan los transportadores informales.

No obstante, la administración nacional y local de Colombia realizan todo lo posible

tratando de legalizar el Servicio de Transporte Público, pero como se reconoce mientras esto no se produzca, los interesados continuarán utilizando la combinación de servicios de Transporte Público formales e informales con el fin de trasladarse oportunamente.

FISCALIZACIÓN TRANSPORTES (s.f.), indica, que en **Chile** existe una preocupación muy notable y preocupante ¿Por qué no utilizar un Servicio de Transporte Público informal? Pues este no respalda un servicio garantizado.

En tus itinerarios utiliza únicamente automóviles acreditados para el traslado público de viajeros.

En este tipo de servicio de transporte hallarás choferes competitivos, quienes han sido adecuadamente capacitados para transportarte en taxis, furgones, buses o micros, y cumpliendo con las demandas complementarias de un chofer profesional.

- Asimismo, se tiene en cuenta que los servicios acreditados por el MTC para brindar el Servicio de Transporte Público están sujetos a la inspección técnica vehicular más estricto, los cuales deben hacerse cada 6 meses, distinto de otros vehículos de uso particular que son una vez al año.
- Si se suscitara algún tipo de eventualidad, tales como: extravió de maletas, cobranza excesiva de precios o infracción del servicio, si ocurriera en los servicios informales nadie se adjudicará la responsabilidad.
- En el caso último, de suceder algún tipo de accidente en el recorrido, en el uso de servicios de Transporte Público formales contarás con un SOAT seguro de cobertura que cubrirá los gastos para remediar los efectos.
- Por lo contrario, lo que no pasará en caso que uses vehículos de Servicio Público informal o “pirata” de ocurrir una emergencia de tránsito el SOAT no cubrirá los viajeros heridos que participen en el accidente, por no ser un vehículo para servicio regular de pasajeros y vas a permanecer a la eventualidad que te auxilién en una clínica a fin de cuidar tu salud y recuperación, y como ya se sabe cada uno asume los gastos médicos.

Por lo manifestado, te aconsejamos proyectar tus viajes; utilizar buses, micros o taxis sólo en terminales o sitios autorizados; pero más que nada, no hacer uso del

tipo de Servicio de Transporte Público informal, que predomina especialmente en terminales, aeropuertos y sitios de extrema afluencia de pasajeros.

El Diario (2019), En **Bolivia**, Los expertos urbanistas de la ciudad, tampoco se animan a dar alternativas sobre la regularización del tránsito vehicular y mucho menos como vencer el deplorable servicio de los afiliados y en este ambiente el lugareño convive con quien más lo desprecia a diario y es muy paciente.

Los conductores frecuentemente conviven un escenario distinto, debido a que conocen y deben evitar la contraparte que es el servicio de transporte informal. Por lo consiguiente los trabajadores informales de este sector no tienen seguridad social integral. Mucho menos tienen horarios de trabajo establecidos y se ven en la necesidad de trabajar hasta 15 ó 17 horas al día y un sector descansa en el asiento del propio vehículo ya sea en un parqueo privado o autorizado o caso contrario estacionado donde le llegue la noche o el cansancio, se puede observar que en el asiento tiene una frazada la mayoría de los conductores.

Las ganancias económicas para los propietarios de los vehículos, conductores y demás operadores informales, se refleja precisamente en el número de usuarios de estas unidades que transportan durante todo el día.

La gran mayoría de los conductores son pobres, al igual que los trabajadores. Para lograr un sueldo económico regular al culminar el día de trabajo, el conductor tiene que competir en las pistas exponiendo en peligro su propia vida y la de los pasajeros o usuarios, violando las normas de tránsito y/o semáforos, excediendo la capacidad de número de pasajeros en su vehículo, y esquivando algunas rutas y paraderos que son pocos frecuentados y por ende no son rentables.

Lo manifestado de los conductores son verdades inevitables, sin embargo, este sector de transportistas opera de acuerdo a las condiciones que se le presenta frente a la informalidad laboral.

La organización del Servicio de Transporte Público es extraordinariamente fundamental, para la localidad de El Alto y La Paz por sus inclinados distritos, y es

controlado por los radiotaxis y minibuses, originando un crecimiento evidente de tráfico vehicular en las avenidas principales, calles y diferentes vías.

Hay escasas probabilidades de solucionar esta dificultad a través de una administración especial del derecho de vía del Servicio de Transporte Público, ya que la pocas calles que existen tienen una infraestructura muy angosta y deficiente, lo manifestado en algún momento que los afiliados abarcarían las vías, ya es una realidad, y ellos mismo son los perjudicados, ya que a la hora de circular por las diferentes calles o avenidas ninguno quiere ceder la preferencia.

La congestión vehicular es un factor que perjudica la rentabilidad, también las condiciones de supervivencia y afecta la salud de la población generándole estrés por lo tanto gran cantidad de persona prefieren caminar o deambular, así mismo evitar usar el pésimo de los afiliados, en especial de los taxis y radiotaxis que están al acecho de su víctima para aprovecharse a la hora de cobrar sus tarifas que se vuelven abusivas y elevadas, toda vez que la municipalidad realiza su mejor esfuerzo para comprobar este sistema.

WIEGO (2017), en **México**, las ultimas 2 décadas los núcleos urbanos de los países en desarrollo han aumentado descomunalmente. Los servicios de transporte publico formal y nacional no han conseguido la capacidad financiera o institucional suficiente para cubrir la demanda y se han afectado seriamente por la desregularización y la privatización. La mayor parte de los servicios estatales de autobuses y trenes de los países en desarrollo han fracasado. Y como resultado el servicio de transporte publico informal ha aumentado rápido y notablemente, además fomentado por el crecimiento del desempleo y de la situación de pobreza urbana.

Independientemente de esta tendencia mundial, existe una escasez en la recopilación de información y de estudios sistemáticos de los servicios de transporte público informal. Este servicio repetidamente es desconocido en las reuniones donde se proponen las políticas, en buena hora porque la recolección de datos de información tanto cualitativa como cuantitativa resulta extremadamente difícil. Así mismo no es sorpresa que existan escasos datos confiables y actualizados sobre los ingresos de sustento de los trabajadores del servicio de

transporte informal.

Los trabajadores del transporte informal comparten los términos generales que afrontan todos los operadores humildes en la economía ilegal como son: escasos ingresos y seguridad económicas, escasa protección legal y social; carencia de medidas de salud y seguridad básicas, exclusión social y muy poca oportunidad laboral para salir de la pobreza. Así mismo, gran parte de los trabajadores del transporte público enfrentan condiciones de trabajo particularmente peligrosas y hostigamiento diario.

Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre - Panamá (2015), indica que, en **Panamá**, el mandatario Juan Carlos Valera expuso la resolución de formular cierto tipo de documento con el que los transportistas que ofrecen el servicio informal en la localidad de Panamá logren transformarse en alimentadores del Metro y Metro Bus de Panamá. Inevitablemente el transporte informal se tendrá que adaptar y ser alimentadores.

También manifestó que todo esto lo hace con la finalidad para que el servicio informal los llamados “piratas” se ajusten al moderno sistema, frente al estreno de la Línea 2 del Metro que se realizó el día jueves 25 de abril y la importación de moderna flota vehicular del Metro Bus.

Se puede indicar que los conductores que ofrecen la prestación del servicio de transporte informal en la localidad de Panamá y la Autoridad máxima de Transporte y Tránsito Terrestre (ATTT) sostienen una conversación con la finalidad de encontrar un convenio beneficioso para ambas partes y de esta manera se formalizaría el servicio de transporte público.

### **1.1.2. A NIVEL NACIONAL.**

Actualmente en el territorio peruano nos encontramos con un panorama casi parecido donde la informalidad de vehículos crece sin límites ya que en la actualidad es muy fácil obtener préstamos e hipotecas vehiculares.

La República (2019), manifiesta que en la ciudad capital **Lima** tienen más vehículos taxis en condiciones relativos y absolutos del universo. En efecto, se computariza

que concurren aproximadamente doscientos mil automóviles transitando actualmente en la ciudad Lima, comparado conforme a los números de Acceso Crediticio (prestamos vehiculares).

Del total de los automóviles mencionados, el 34% laboran en la informalidad. Asimismo, el 19% se hallan inscritos en el servicio en la modalidad de taxi en el Callao (**Setaca**) y el 47% en el servicio de Taxi Metropolitano (**Setame**).

La crisis del transporte es la consecuencia de tener los vehículos que brindan servicio de taxi sin contar con los permisos correspondientes y la cantidad de automóviles viejos. Esta localidad ha alcanzado la cifra de un taxi por cada 50 ciudadanos, entretanto, en Nueva York hay un taxi por cada 690 individuos.

“Los vehículos ilegales y taxis más antiguos son los que han originado un incremento en la contaminación del medio ambiente, como es también el resultado directo del tráfico vehicular en Lima”

El Servicio de Transporte Público y la informalidad en sus distintas categorías es un tema que día a día se pone más difícil debido a la necesidad de querer llegar lo más temprano y rápido posible al centro de trabajo, centro de estudio o a cualquier destino, y es un tema que las autoridades tanto como la policía de tránsito e inspectores municipales no han podido frenar hasta el día de hoy, ya que el peruano para sacarle la vuelta a las leyes y/o normas se las ingenia de una y mil maneras. En lo único que se concentran es trabajar para poder llevar el sustento diario a casa y para que a su familia no le falte nada.

Mientras el Servicio de Transporte Público formal tiene que pasar o sortear por los diferentes operativos e intervenciones policiales, es ahí donde se pierde tiempo y es aprovechado por los vehículos informales o “piratas” para desarrollar la actividad de transporte de personas.

El Tiempo (2018), indica que en **Piura** tenemos un panorama muy similar con 4 700 vehículos taxis informales que se apoderan de las diferentes calles y rutas.

La Municipalidad de Piura registra cada vez menos taxis formales en sus padrones, pero en las calles la sobreoferta sigue creciendo.



Según cifras oficiales de la División de Transportes de la comuna, hasta la fecha, solo tienen autorización unas 2 295 unidades como taxi. Aquí figuran los taxis dispersos, de empresa y colectivas locales e interurbanas que prestan servicio de manera regular. Sin embargo, en los últimos años más de 5166 propietarios de vehículos han perdido su autorización de servicio público. Se estima que 500 de ellos lo perdieron porque las unidades ya cumplieron su vida útil. Sin embargo, los informales varían entre los 4.000 y 5.000, según estimaciones de los burócratas de la Administración Pública y los dirigentes de los taxistas formales.

Frente a este problema, la comisión de Transportes evalúa una medida más para frenar el caos. Se trata de la propuesta de Ordenanza Municipal para suspender las nuevas autorizaciones del Servicio de Taxi. De acuerdo a las cifras de ese estudio del 2017, en un cruce tan transitado como Sánchez Cerro con Sullana o Mártires de Uchuraccay, en una hora punta transitaban entre 4.000 y 5.000 unidades. De esa cifra, el 50% eran mototaxis y el resto taxis y otros vehículos, incluidos los particulares.

RPP (2014), indica que en **Trujillo** más de 10 mil taxis informales concurren en la ciudad que transitan bajo el aspecto de formales reveló Ricardo Flores, presidente de la Asociación Iniciativa Ciudadana Taxista Responsable. Muchas compañías se valieron de esto y principiaron a introducir más taxis sin haber obtenido las autorizaciones convenientes.

A pesar de eso, les concedían farolas y más herramientas simulaban estar en la formalidad. Igualmente señaló que aproximadamente 11,500 son los taxis que cuentan con su permiso conveniente. De la misma manera, subrayó la envergadura del Servicio Especial de Taxi Individual de Trujillo (SETIT) fomentado por el municipio provincial que hasta la actualidad ha suscrito a 2 mil vehículos, sin embargo, su objetivo primordial es oficializar a 5 mil.

En el Perú el parque automovilístico es aproximadamente de 3 000 000 de automóviles, entre ellos, poco más o menos 1 300 000 poseen más de 2 décadas de antigüedad, conforme a lo indicado por el encargado de Acceso Crediticio.

No se puede aceptar el ingreso de más vehículos a la capital si no existe una planificación de retiro de los vehículos viejos. Un plan de modernización del parque automovilístico a través de un plan de chatarrización es obligatorio y urgente.

La SUTRAN (2015), indica que en **Arequipa** durante un operativo inopinado se aplicaron más de 60 actas de control por brindar el Servicio de Transporte Público informal, debido a que este servicio ilegal expone a los usuarios a condiciones inseguras, mientras la gerente de SUTRAN María Jara, conducía un gran operativo simultáneamente con la PNP en el cual fiscalizaron al transporte que no tienen permiso correspondiente del MTC que operan en las inmediaciones de los terminales terrestres de Corattsa y Terrapuerto. En donde se intervinieron a varios vehículos en sus diferentes modalidades (autos y minivan) los mismos que usan la vía pública para subir y bajar a los usuarios de estos vehículos, incumpliendo el ordenamiento del transporte terrestre y tránsito. Durante el operativo de fiscalización se intervinieron más de 80 vehículos de los cuales 68 aproximadamente fueron sancionados por informalidad real, afirmando que no tienen ningún tipo autorización para brindar el servicio de Transporte Público.

Considerando y en conformidad con el ordenamiento de transporte, el chofer que brinda la prestación de transporte público sin la autorización del MTC incurre en una falta MUY GRAVE por lo tanto se hace acreedor de una sanción de una sanción correspondiente a 1 UIT y a la retención del permiso de conducir por 60 días.

La SUTRAN se está reestructurando en diferentes aspectos y uno de estos es adaptar un programa integral de fiscalizar el transporte informal a nivel nacional y pondrán mano firme para sancionar a los transportistas informales debido a que estos son los culpables de accidentes fatídicos en las pistas a nivel nacional.

Aproximadamente en solo 120 días en la región de Arequipa se han impuesto 1,226 actas de control con infracción de transporte F1 a diferentes vehículos por brindar la prestación de transporte público sin tener la autorización otorgada por la autoridad competente.

Por lo tanto, la SUTRAN aconseja a la población que utiliza el transporte público que opten por empresas de transporte público formales, en donde el embarque y

desembarque sea dentro de un terminal autorizado, de esta manera se evitarían contratiempos y se disfrutaría un viaje seguro y placentero.

Andina (2015), indica que en **Tacna** las autoridades regionales y la SUTRAN aprobaron enfrentar la prestación del transporte público informal (colectivos - piratas).

En Tacna la Administración Regional y la SUTRAN firmaran un convenio marco de cooperación interinstitucional para erradicar a los conductores que no tengan el permiso correspondiente del MTC.

De igual manera la SUTRAN educara fiscalizadores de la Región de Tacna para que controlen y verifiquen las prestaciones de transporte público a nivel nacional, considerando el Reglamento Nacional de Administración de Transporte

Los fiscalizadores seleccionados tendrán la capacidad de intervenir a los vehículos para verificar el número de conductores de acuerdo a la distancia del recorrido y el número de pasajeros de acuerdo a la capacidad del vehículo.

Así mismo verificaran que el permiso de conducir se ajuste a la clase del transporte que se va a operar, que cumplan con la ruta establecidas, verificar que el SOAT este vigente, al igual que la Revisión Técnica Vehicular, el funcionamiento del sistema de luces, el desgaste de los neumáticos, que use las cintas reflectivas de acuerdo al uso del vehículo, el estado del parabrisas, entre muchos más.

Contará con un depósito municipal para el internamiento de los vehículos que infrinjan el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento Nacional de Administración al Transporte.

### **1.1.3. A NIVEL LOCAL.**

En **Lambayeque** el administrador de transporte, tránsito y personal mecánico de la Municipalidad Provincial, Joaquín Chávez Siancas manifestó que el servicio interprovincial se encuentra limitado, por lo tanto, la municipalidad no ha autorizado a las asociaciones para que brinden el servicio de transporte, por lo cual se están coordinando para los operativos pertinentes.

Los vehículos que brindan el servicio informal son autos colectivos y combis, la mayoría de estos son “piratas” que no cuentan con los documentos en regla y mucho menos cumplen con el protocolo sanitario y exponiendo a un contagio del COVID-19.

Estos vehículos informales son los que están transitando y están exagerando los precios de los pasajes. La municipalidad no permite la circulación, ya que el único servicio que está permitido ahora es interurbano, más no el servicio interprovincial, a pesar que es una ruta corta de 10 minutos (Chiclayo - Lambayeque)

El funcionario edil teniendo en cuenta que existe la necesidad del servicio de transporte ya que hay lambayecanos que trabajan en Chiclayo y necesitan trasladarse, para lo cual la gerencia general de la municipalidad está evaluando en poner a disposición del público lambayecano un bus con horarios y solo para el acceso de quienes trabajen y tengan la necesidad de transportarse.

La municipalidad tiene registrado a 5 asociaciones de colectivos, las cuales pueden recibir entre 30 a 70 vehículos, por lo tanto, se debe tener cuidado que la asociación también puede consentir la informalidad e inscribir a los que se encuentra fuera de la ley.

La autoridad edil también menciona que se está verificando a los vehículos menores que circulan en jurisdicción lambayecana para que todos cumplan con los documentos correspondientes como es el SOAT, licencia de conducir correspondiente y que tenga el protocolo sanitario del COVID-19.

En el año 2017 en la provincia de **Chiclayo** transitan aproximadamente 9 000 vehículos informales, los conductores y propietarios están preocupados por la infiltración de pseudos conductores o transportistas en el servicio de taxis dispersos y colectivos que se hacen pasar como conductores profesionales y aprovechan las circunstancias para ejecutar actos ilícitos, así lo manifestó el representante de los taxistas el señor Segundo García.

Debido a la desarticulación del grupo criminal que actuaba de cierto modo como pasajero a bordo, el representante de la asociación de taxis solicitó a la

municipalidad mejor control y fiscalización, para la actualización del Registro Único de Transportistas ya que esto nos permitirá reconocer y distinguir a los verdaderos conductores capacitados para brindar el servicio en sus diferentes categorías como son el taxi, colectivo, urbano y otros.

“Lamentamos que el sector de Servicio de Transporte Público se haya infiltrado estos pseudos transportistas, sin embargo, esto es por la falta de vigilancia de la PNP y de la fiscalización municipal. Conocemos que hay por lo menos 11 mil transportistas registrados legalmente, y aproximadamente 9 mil transportistas no registrados. No es admisible que cualquier individuo instale en su vehículo un logotipo, una farola, un número de teléfono en la misma y realice servicio público de taxi, sin ser registrado ni mucho menos obtener los permisos formales”.

Las fuentes de RPP Noticias (2017), manifiesta que el incremento de taxis formales e informales en la ciudad de Chiclayo región Lambayeque se ha incrementado hasta en un 400%. Escenario que respondería al alto nivel de desocupación formal que se produce, más que nada en la población juvenil.

La informalidad aumenta de forma excesiva en todas las modalidades como son: en el servicio de taxi, en los colectivos, combis de servicio interurbano y mototaxis, Chiclayo es la ciudad de la Amistad y también de la informalidad.

Efectivamente, el dirigente manifiesta que la obligación es naturalmente de la autoridad municipal, ya que no se enfrenta problema del transporte con seriedad, lo que no permite una resolución efectiva a la crisis vehicular de la ciudad.

Juan Vásquez directivo de los taxistas tiene la expectativa que las autoridades correspondientes consigan una inmediata solución, ya que, en las reuniones de coordinación, ha trazado 5 aspectos que resultan preminentes:

- La edificación de un Terrapuerto, que admitirá que el Transporte Interprovincial de Pasajeros y de Carga o Mercancía, no circule en las rutas urbanas aglomerando el tránsito vehicular y sin dañar el manto asfáltico de las arterias comprometidas, accesos y pistas céntricas de la ciudad de Chiclayo.

- Un depósito comunal, para el traslado e internamiento de los vehículos que incurran en agravios al TUPA y así impedir que permanezcan detenidos en las distintas arterias cerca de las delegaciones policiales o ser recogidos antes del periodo de ley, sin cumplir la penalidad correspondiente del terminal EPSEL, por razones de falta de área para su respectivo internamiento.
- Realizar un censo y/o registro vehicular para estar al tanto de modo específico cuántos vehículos y en qué particularidades se encuentran, los itinerarios que abarcan y finalmente poder elaborar y ejecutar un Proyecto Regulador de Rutas.
- Demarcación de un anillo vial actualizado, más extenso, ya que el existente desde la gestión del exalcalde Miguel Ángel Bartra Grosso, ha pasado a ser absolutamente mínimo y demanda una nueva señalización de carácter moderno y de calidad.
- Establecer sanciones que excedan las 2 UIT para los vehículos que ofrecen la prestación de transporte público sin la licencia de conducir correspondiente y el permiso de circulación (pirata o informal).

Con respecto al Procedimiento Administrativo y la Informalidad en el Servicio de Transporte Público en la Municipalidad de Chiclayo, cabe mencionar que se evidencia un gran porcentaje de informales que sacan la vuelta a la Ley sin temor a nada ni nadie.

“La Informalidad en el Servicio Transporte Público ocasiona pérdidas económicas, mala imagen, desorganización, y un alto peligro a los usuarios de este medio ya que utilizan vías públicas que no le corresponden debido a que no tienen los permisos correspondientes para el tránsito y actividad que brindan”.

Los gerentes de las empresas de Prestación de Transporte Público mediante documentación entregados en la Gerencia de Desarrollo Vial y Transportes, han solicitado que se efectúen operativos inopinados con el objetivo de identificar, multar y legalizar la Prestación de Transporte Público, si embargo no se obtienen resultados positivos y/o eficientes. Las autoridades municipales no actúan con medidas drásticas, para poder combatir la informalidad, principalmente en la modalidad del taxi colectivo que ocupan las diferentes vías.

El problema no es de ahora, sino que desde las gestiones anteriores como es en el mandato de los ex - alcaldes Sr. David Cornejo Chinguel y Roberto Torres

Gonzales, se ha evidenciado el desinterés para intervenir en cuanto al ordenamiento del Transporte Público en sus diferentes modalidades.

La administración actual aún no ha presentado ninguna propuesta, así mismo se visualiza el desconcierto y desorganización en el que se gobierna y más aún las nefastas administraciones pasadas ha sido peor la situación. Hasta la actualidad el alcalde Sr. Marcos Gasco Arrobas, no ha reunido a los dirigentes de Servicio de Transportes Público para evaluar alternativas sobre la informalidad.

El dirigente de la asociación regional de taxis Sr. García Sánchez indico que la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte actúa lentamente, tanto es así que hasta el momento no resuelven los cientos de documentos que han sido presentados por mesa de partes en dicha gerencia.

Existen documentos presentados en el año 2014 y hasta el momento no han sido resueltos, e incluso muchos de estos documentos ya han caducado y cuando los usuarios obtienen el documento ya se encuentran vencidos, así mismo se puede evidenciar la desobediencia de las ordenanzas municipales para el ordenamiento del tránsito. También se puede mencionar que en horas puntas, resulta imposible avanzar por las diferentes calles y accesos a los diferentes destinos y la ciudad se envuelve en un “horrible congestionamiento vehicular”, la misma que es a consecuencia de la falta de control de parte de los inspectores de transporte y de los efectivos de tránsito. A esta informalidad se suma los actos delictivos de los propios disque conductores de dichas unidades siendo sus propias víctimas los usuarios que utilizan los disímiles medios de Servicio de Transporte Público Informal y que en algunos casos cuentan con farola y stickers, pero no se encuentran registrados como vehículo para ofrecer dicho prestación de transporte público gracias a la mala conducta o procedimientos de algunos gerentes de empresas de taxi que se prestan para estos actos sabiendo lo que está pasando pero más les importa los ingresos económicos que le genera esa unidad “pirata” antes que el prestigio de su propia empresa. A esto se le suma que hay conductores que ya han perdido su licencia de conducir, pero igual ellos siguen manejando vehículos en la modalidad de taxis y colectivos, creando un malestar a los propietarios y transportistas de los vehículos que si cuentan con los respectivos

permisos de la Gerencia de Transito del Consejo Municipal para realizar la Prestación de Transporte Público.

En **Chiclayo**, los operadores del servicio de taxis manifiestan que se está incurriendo un atropello y solicitan que la Municipalidad Provincial de Chiclayo que formalice con la entrega de documentos para realizar este servicio.

Solicitan al burgomaestre que participe y defina la problemática que constantemente le hacen presente.

El Sindicato Regional de las Empresas de Taxis solicitaron al alcalde Marco Gasco Arrobas a reflexionar sobre la complicada situación del servicio de transporte público que día a día es más crítica.

El representante de las empresas, Segundo García Sánchez, manifestó que se vienen realizando diferentes operativos, determinándolos como un “seguimiento e intervenciones injustas dirigidas por la SUTRAN”.

Manifestó que, aunque ciertamente el proyecto de ordenanza y reglamento de servicio de taxi ya fue enviado por la municipalidad para opinión al MTC, es preciso además indicar que se rectifique el TUPA.

De igual manera solicitan que se actualicen la información de la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte, y poder definir el número de vehículos que están inscritos y de igual manera que se acceda a la viabilidad al proceso para la actualización del (TUC) - Tarjeta Única de Circulación, renovación de datos, baja y reemplazo; así mismo los transportistas, conductores y propietarios portaran sus documentos en orden para evitar ser sancionados al momento de ser intervenidos por la SUTRAN y demás autoridades de control.

La SUTRAN ha iniciado un hostigamiento a nuestros vehículos, realizando operativos en jurisdicciones que no les corresponden más que a los fiscalizadores municipales de Chiclayo aplicando grandes multas, las cuales son difíciles de pagar frente al contexto en el cual nos encontramos, así lo manifestó Segundo García.



De igual manera manifestó que la infracción es de 1 (UIT) Unidad Impositiva Tributaria semejante a 4,300 soles, retención de licencia de conducir, de igual manera el retiro de placas de rodaje, con la finalidad que el vehículo no pueda transitar, y que el conductor no pueda laborar como taxista.

Invocamos la intervención del alcalde frente a la SUTRAN para promover el respeto a la capacidad que le concede la normativa actual en tema de tránsito y transportes.

El representante de los transportistas manifestó que pese a la crisis económica que perjudica a todos, los transportistas tanto como conductores y propietarios responsablemente vienen cumpliendo con los protocolos sanitarios vigentes para la prevención de la propagación del coronavirus. En cambio, se puede verificar que el transporte informal tiene más ventajas que los transportistas formales, debido a que durante el estado de emergencia han laborado y circulado sin control de parte de las diferentes autoridades.

De igual manera los transportistas han alcanzado documentos a la máxima autoridad de SUTRAN, en el que explican la situación del servicio de transporte público, las intervenciones y las multas impuestas a los conductores y propietarios que son sometidos por la directa incompetencia de la municipalidad de Chiclayo y a la vez instan detener los operativos en áreas interurbanas y urbanas a los vehículos del servicio transporte público.

**Ferreñafe** atraviesa una inestabilidad en la prestación de transporte público interprovincial en la ruta Ferreñafe – Chiclayo y viceversa. Sus propios dirigentes sintetizan que la informalidad que existe en este rubro es muy crítica, lo cual se puede evidenciar en que las autoridades no lo pueden dominar.

El señor Santos Pizarro, representante de una de las asociaciones de combis y camionetas rurales de esta provincia manifiesta que la problemática de la informalidad se agrava cada día más, este panorama se resalta en la falta de atención de parte de la Municipalidad Provincial de Ferreñafe.

Semejante responsabilidad es dirigida a la Policía Nacional y a las autoridades del MTC, instituciones que según se evidencia, cuando realizan los operativos solo se

centran en los transportistas formales, dejando libres a los transportistas informales.

Las autoridades de la municipalidad de Ferreñafe manifiestan que es incontrolable la informalidad a falta de personal de control (inspectores), también se pudo evidenciar que este tema se empeoró desde que el área de Transporte fue intervenida por el Ministerio Público por las diferentes denuncias de presunto cobro de coima del jefe del área de Transporte, en la cual el jefe de esta área fue detenido preliminarmente.

De igual manera el señor Javier Arturo Helguero Rivera, representante de las empresas de colectivo y minivan, manifestó que la informalidad del transporte es un problema que debe ser atendido lo más pronto posible, debido a que esto se ha transformado en un perfecto caos. Y que aproximadamente existe más de 150 vehículos informales en la ruta Ferreñafe – Chiclayo.

En forma de dar a conocer a los vehículos informales los representantes de los transportistas tomaron nota de las placas y color de los automóviles que brindan este servicio de transporte informal y lo entregaron a las autoridades de la municipalidad, en cambio obtuvieron silencio ante la problemática.

Criticaron la actual gestión edil dirigida por Violeta Muro Mesones, lamentando que no cumple con su palabra de realizar los diferentes operativos ofrecidos en la reunión que mantuvieron con las empresas de Transporte Interprovincial.

Podemos confirmar que convivimos con la informalidad y es que en algunas circunstancias nos quedamos callados porque la mayor parte de los vehículos informales “piratas” son de propiedad de policías en actividad o en retiro.

## **1.2. TRABAJOS PREVIOS.**

### **1.2.1. A NIVEL INTERNACIONAL.**

Según **Sarmiento** (2014), manifiesta que el nacimiento del procedimiento ferroviario ha sido la línea de remolque animal que la compañía del Salado puso

en marcha en toda la extensión de la Avenida 9 de octubre, empezando en la Plaza Rocafuerte y llegando al Estero Salado el 20 - 07 - 1873, prosiguiendo con la Compañía de los Carros Urbanos instaurado el 20 - 11- 1883. La Compañía de Carros Urbanos obtuvo las rutas del Salado y estableció una flota de carruajes de vagones que inicia en Nueva York de 1 y 2 niveles. El tren de Aduana de Guayaquil estaba empujado a vapor que transitaba en la extensión de la ribera del Río equidistante al Tranvía desde el centro hasta las oficinas aduaneras, la ejecución emprendió el 01 - 04 - 1888. La (ECU) - Empresa de Carros Urbanos, comenzó fabricando vehículos de arrastre con caballos en sus planteles en el año 1884 y hasta 1900 contaba con 17 itinerarios Tranviarios. En el año 1909 tal vez deslumbrado por el trabajo a vapor del tren de Aduanas, la ECU compró 16 automotores que sustituyeron a los animales de tracción en las primordiales rutas modelo. Los usuarios se mostraban grandemente satisfechos al notar la ausencia de más animales, sin embargo, les incomodaba el calor, el sonido y la humareda de las máquinas contiguos a sus viviendas. La prensa de entonces se encargó de comunicar cuantiosos reclamos y contratiempos. (Patria, Guayaquil - 1909) La (ELFE) - Empresa de Luz y Fuerza Eléctrica, consiguió la autorización para manejar un autobús electrónico y encargó diez carromatos procedentes de Bélgica. En seguida, el 15 de enero de 1910, apertura el Servicio de Tranvía automático de Guayaquil. Entonces, 03 rutas radiales que se ampliaron desde el sur al norte, también el oeste alcanzó la red capital del procedimiento de tranvía automático de Guayaquil durante 40 años. Los usuarios fueron seducidos por los carromatos automatizados de la ELFE en paralelo a los servicios de otras empresas. Brill. (1918), percibió una disposición desde Guayaquil tranways para un carro accionado por un acumulador eléctrico. Surgieron, entonces, los iniciales autobuses en las calles de Guayaquil en 1922 y la ECU emprendió a suspender alguna de sus rutas de remolque animal y unas muy escasas maniobraron durante 1930 y 1940. Las líneas jaladas por rocines y locomotoras se perdieron en la década de 1930 y los postrimeros vagones eléctricos recorrieron hasta mediados y fines de los años 50. Las datas exactas no se han logrado hallar, sin embargo, los coches a carburante han ofrecido el transporte urbano desde aquel periodo. En el 2006 la localidad estrenó una ruta preferencial para buses en la extensión del río, denominada Metro Vía, que se igualaba a la ruta preferencial para vehículos

que fue iniciada en Quito en 1996. Después de eso, Metro Vía se viene desarrollando a lo largo de la ciudad. (Morrison, 2008). Según Bravo (2013), “En la localidad de Guayaquil se mueven 02 arquetipos de transporte colectivo: el transporte municipal denominado la “Metrosardina”, y los autobuses de asociaciones particulares, uno y otro perniciosos a la recato y garantía de los habitantes y usuarios. El Consejo Municipal no puede intentar establecer un servicio económicamente específico, lo que correspondería realizar sería optimar la “Metrosardina” existente, transformándola en un servicio más cómodo y eficaz; en el contexto educativo, los conductores expertos de transporte urbano la totalidad de ellos no recogen a los alumnos ya que estos solo pagan la mitad del costo del pasaje y para aquellos esto constituye una detrimento o pérdida. Cuando convendría sea lo inverso, por eso se demanda un tipo o procedimiento de intervención para que los escolares accedan sin dificultad alguna al servicio de transporte que les corresponde”. Este estudio pretende informar desde el enfoque estudiantil la disposición del servicio de transporte público urbanos en la localidad de Guayaquil y los modos para poder perfeccionar esta prestación considerando el sentir de los usuarios.

Según **Valdes** (2014), manifiesta que en medio de los aspectos culturales y sociales que comprende la problemática del transporte en las localidades, se recalca el número de los pasajeros, la población y el transporte.

En los países de América Latina encontramos un problema de incompetencia de transporte urbanos y como una de las medidas primordiales que afecta al transporte urbano es precisamente “la incompetencia cualitativa y cuantitativa del servicio de transporte para garantizar las demandas de los habitantes y de sus diferentes ocupaciones que continuamente crece y se expanden”. El aumento de los habitantes urbanos ha originado el crecimiento de las ciudades y por ende, los inconvenientes del servicio de transporte aumenta con celeridad y solicitan mejor atención. Continuamente, aparecen inconvenientes de disponibilidad de demanda de pasajeros, oferta de transporte, disputa entre la demanda de vehículos, así mismo los precios y duración en los recorridos, etc.

Para el economista Oscar Figueroa, el problema de la accesibilidad esta severamente combinado al precio de los pasajes. Principalmente se puede indicar que la población más pobre de las ciudades hispanoamericanas se ubica regularmente en las áreas suburbanas y lejanas. Por lo consiguiente se evidencia las peores condiciones de viabilidad y acceso, siendo un obstáculo el ingreso de los vehículos de transporte público. En una segunda posición, el economista manifiesta que estas zonas se encuentran ubicadas adversamente favorecidas, ya que los usuarios de estas zonas se ven obligados a dividir sus viajes y usar frecuentemente los servicios de transporte informal, e incluso pagando un poco más del costo normal. En consecuencia, las zonas de menores ingresos deben pagar un monto mayor por el recorrido y por lo difícil que es el acceso.

En la misma circunstancia se ubica otro problema fundamental que es el progreso de las condiciones de vida en medio de las corporaciones industriales, las mismas que son de bastante ayuda para el desarrollo de las localidades como a la dificultad propia del tránsito urbanístico. La facultad de “libertad” es de elegir el lugar donde vivir, como de la forma de transportarse, ha sido afectada por la posición de mayor oportunidad y la competencia de mantener precios más elevados. En estas circunstancias dinámicas sociales se distinguen, el desarrollo de división socioespacial urbana de acuerdo a la disposición y el ingreso a los vehículos tanto público como particular. Por otra parte, nos ubicamos con la presión entre los propósitos públicos y las prioridades personales. En algunas circunstancias por más de que los distintos sistemas de transporte colectivos y masivos incluye avances tecnológicos y descubrimientos en tema de transporte, ocasionalmente son aceptados por toda la población o usuarios.

El diccionario de Ciencias Sociales manifiesta: “...la adaptación de novedades con respecto al transporte no depende solo de la información y de los medios necesarios para utilizar el ecosistema y transformar la tecnología del transporte, así mismo influyen los gustos, deseos irracionales, la desconfianza y las novedades incorporadas en otras tecnologías asociadas con el transporte. Todo esto nos lleva a un sinfín de confusiones que salen al descubierto, podemos ejemplificar, si un habitante de una gran ciudad se debe trasladar todos los días a su centro de labores, teniendo en cuenta que el servicio de transporte público es veloz y barato

en cuanto al tiempo y valor económico; opta por movilizarse en un vehículo particular, aceptando los altos precios del uso de este vehículo. Nos encontramos frente a principios de reputación social en la utilización de transporte particular así lo manifiesta el sociólogo Pierre Bourdieu “existe una relación entre unos gustos que varían de manera necesaria según las posiciones económicas y sociales de su producción y unos productos a los que confieren sus diferentes identidades sociales”. Las personas con mejor posición económica y con prácticas sociales establecidas priorizan usar un vehículo particular, aceptando sus altos costos de mantenimiento y los problemas del tráfico. Con respecto a la impresión y estimación en las personas destaca el confort y la duración en los recorridos desde su inicio y punto de llegada a su destino.

Este panorama se vuelve todavía más difícil cuando el transporte particular se transforma en contienda directa del transporte público urbano, ya que el vehículo particular ejecuta la misma acción (transportar personas en la modalidad de colectivo). En efecto, encontramos dos clases de transporte en donde los dos son económico en costos (aceptan el mismo costo por usuario), por el mismo trayecto. La desigualdad está en los tiempos que se demora en el recorrido y en la legalidad de estos. El usuario tiene y puede elegir la opción justa – injusta de trasladarse en el transporte público y retrasarse más de lo normal en alcanzar su destino o trasladarse en el transporte informal y llegar más rápido a su destino.

Esta pequeña observación del servicio de transporte público en las ciudades coloca en un elevado realce la influencia del transporte en diferentes puntos de vista de la vida social. De alguna manera, los diferentes sistemas del transporte que se emplean son reflejos de la preferencia asumida por los usuarios que puedan seleccionar dentro de los diferentes servicios de transporte. Evidentemente la condición económico, social, político y cultural destinado al servicio de transporte es extraordinariamente eficaz en el entorno de una sociedad.

Según **Arias** (2015), manifiesta que las modernas ciudades afrontan grandes dificultades que día a día se tornan más críticas, el servicio de transporte público de pasajeros sufre grandes dificultades, esto se refleja en las ciudades y sus habitantes que progresan. En muchos de los casos, las ciudades no alcanzan la

planificación adecuada con respecto al servicio de transporte público, impulsando la adquisición y uso masivo de vehículos privados originando el transporte informal. Por lo consiguiente, urge un proyecto de sistema de transporte público para evitar problemas de congestión, contaminación y espacio.

El servicio de transporte público es necesario en las grandes ciudades y para que sus habitantes que puedan lograr sus actividades, es por eso lo importante que es la proyección de opciones más convenientes en función a alcanzar un transporte sostenible en un periodo que permita un traslado garantizado. En el pasado las ciudades han necesitado del transporte interno y externo como componente principal para poder progresar. A partir de los carruajes jalados por caballos, luego reemplazado por los primeros buses y trolebuses con sistema de carril, de esta manera fue evolucionando como alternativas para brindar el servicio de transporte público.

En Londres a inicios del siglo XIX se experimentaba un desorden notable y sus administradores admiten como primera elección la organización de un sistema de transporte veloz y dividido del tránsito regular. Esta primordial ruta ejecutada con trenes subterráneos con un recorrido aproximadamente de 6 km. fue estrenada en 1863. La calidad de operación de máquinas a vapor en angostos túneles era desagradable, en cambio los habitantes de Londres utilizaban estas máquinas por la rapidez que alcanzaba. Este moderno sistema de trenes fue adoptado de manera progresiva por algunas ciudades como: Berlín, Chicago, Nueva York entre otras. Sus habitantes tenían la necesidad de desplazarse en forma rápida y segura para desarrollar sus labores diarias por lo tanto necesitan este sistema de transporte rápido.

Los sistemas de transporte público han sido un componente primordial para el progreso de las localidades en estos últimos tiempos. Los desarrollos tecnológicos han consentido tener diferentes opciones disponibles de sistema de transporte público. En cambio, las dificultades tanto en la calidad del servicio, los elevados precios en mantenimiento y financiamiento, la garantía de viajar entre otros sigue afectando estos servicios de transporte hace mucho tiempo. Es necesario consultar si los problemas del sistema de transporte no radican en la tecnología, sino en la

organización, inversión y gestión de los mismos. La ausencia de sistemas adecuados de transporte y aumento necesario de vehículos han originado a que aparezcan servicios de transporte público particular totalmente desorganizados.

Las ciudades han aceptado la necesidad de organizar y controlar los sistemas de transporte público para ordenar las dificultades en relación con el traslado, contaminación, accidentes, pérdidas económicas, congestión y otras externalidades. Las diversas particularidades operacionales, tecnológicas, técnicas, financieras, etc. de los sistemas de transporte nos indica que su análisis comparativo sea complicado y necesita un conocimiento técnico muy extenso. Por lo consiguiente una planificación urbana que comprenda sistemas de transporte público debe ser organizada con una intensa capacidad de las particularidades de los medios y sistemas de transporte apto en conformidad al uso del suelo. Los sistemas de Transporte público en Ecuador han sido establecidos en su mayoría por emprendedores particulares los mismos que ofrecen el servicio de transporte público son propietarios de buses y generalmente están agrupados en asociaciones, reconociendo que la necesidad de este servicio es muy importante para la ciudad.

La administración nacional y local por medio de La Comisión de Transito de Ecuador, regulan el funcionamiento de estas asociaciones después de su operatividad. Mientras tanto se escucha de otras agrupaciones dedicadas al transporte que “esperan ser regularizados”. En Ecuador el Transporte tiene un inicio en la informalidad, que nace en la necesidad de la población de acceder a la prestación de transporte público para realizar sus actividades diarias.

Según **Visuete** (2015), el vertiginoso desarrollo urbano experimentado por las primordiales capitales del Ecuador, ha hecho ineludible que los mandos comunales medien con la finalidad de perfeccionar y establecer los estados de transporte urbano, a través de políticas propensas a la institución del régimen de transporte público usual siendo eficaces y fáciles.

Lastimosamente no se consigue probar un buen servicio del procedimiento de transporte en masa comúnmente llamado sistema rápido de autobuses (B.R.T.)



De acuerdo con la información del Observatorio de la Movilidad de Quito, indica que el régimen de transporte trabaja con el 30% menos de la escuadra necesaria; lo que origina la ocupación de 10 individuos por m<sup>2</sup>. en cada uno de los vehículos, no obstante que la regla internacional señala que no puede ser más de 5 usuarios por m<sup>2</sup>. (EL TELEGRAFO, 2014).

Los numerosos análisis acerca del sector concuerdan que las causas de la poca eficacia y nivel de prestación están relacionadas con la Dirección Metropolitana de Transporte, mayo 2002:

- Ordenación institucional inadecuada.
- Indicadores de gestión no pertinentes que no permiten valorar la eficacia en la comisión general de estos corredores.
- Mínimo conservación de los vehículos, lo que causa un alto índice de desperfectos en las vías, asimismo, carros vetustos por el año de fabricación y diseño (vejez).
- Programa de señalamiento de una tasa política donde constituyentes de eficacia y aptitud del servicio no se precisan apropiadamente.
- Régimen de recaudación y de comisión estratégica plenamente manejable que favorece estafa, evasión y depreciación de la eficacia de la prestación.

En conclusión, lo mencionado anteriormente favorecen a una baja calidad de vida en la capital, la cual se aprecia en mayores periodos de viajes para los usuarios, abotagamiento, alto índice de accidentes y contaminación ambiental, del mismo modo en el menoscabo y depreciación de algunos corredores de las capitales. Ante esta realidad se reconoce la urgencia de formular o crear métodos y técnicas de estimación, a través del reconocimiento de los elementos que establecen su fracaso o éxito en distintos entornos.

Luego de valorar mediante indicadores de control el grado de funcionamiento de los servicios de transporte público prestados y efectuados, los indicadores de administración admiten crear un sistema de rastreo e inspección, lo cual conduce a la admisión de disposiciones. La información real permite revelar resultados de funcionamiento, necesidades, descubrir posibles defectos y emplear probables aspectos de perfeccionamiento en la planificación.

Según **Alarcón y Sisa** (2017), manifiestan que en la ciudad de Bogotá durante mucho tiempo el transporte público ha tolerado cambios bruscos para intentar de superar el mecanismo del transporte. En el año 2000 aparece la primera innovación en la gestión de Peñalosa Enrique, el mismo que estableció el servicio de Transporte Masivo Transmilenio, encontrando la participación de los autobuses tradicionales para ofrecer mejores y mayores opciones de transporte a la población de la localidad. En cambio, el aumento precipitado de los habitantes motivo un fracaso del servicio de transporte de la ciudad.

Por lo contrario, el aumento veloz de la población trajo un fracaso del servicio de Transporte Masivo Transmilenio, por tal motivo se vieron obligados a explorar nuevos mecanismos para perfeccionar el transporte público en la localidad. Por todo lo manifestado en el año 2012 en la gestión de Gustavo Petro, comenzó el funcionamiento del (SITP) - Sistema Integrado de Transporte Público, para esto se explora la organización de las distintas formas de transporte usados en la localidad. A raíz de esta activación del (SITP) - Sistema Integrado de Transporte Público, fueron expulsados de operatividad un conjunto de líneas del servicio público antiguo, ocasionando alteración radical en cuanto a la cobertura de las modernas líneas establecidas por el SITP, esto genera una grave dificultad en cuanto al ingreso de los consumidores del sistema hacia los lugares más separados de la localidad, los mismos que no están dentro de las rutas del moderno sistema, en cambio con el funcionamiento del transporte público antiguo si ingresaban. A pesar de los diferentes medios de transporte como el sistema integrado de transporte, buses tradicionales, los taxis y la bicicleta como transporte opcional, esto es insuficiente para transportar de manera correcta a los usuarios en su totalidad, motivando un desorden en el tema de transporte, por lo consiguiente, estas dificultades presentes afecta a los usuarios que se ven obligados a formar colas infinitas y con mucho tiempo de espera para disfrutar del moderno servicio de transporte, a todo esto se le suma el peligro y las molestias e incomodidades que se originan en la tranquilidad de los consumidores.

Particularmente en la Av. Ciudad de Cali entre Pati Bonito (UPZ 82), la insuficiencia del servicios de transporte, la deficiente infraestructura vial de la localidad y su pésima integración, incorporado al rápido desarrollo urbano con muy poca

proyección, la carencia de protección y el ritmo de los trayectos de los autobuses del SITP (Sistema Integrado de Transporte Público), han ocasionado el aumento del servicio de transporte público informal (líneas piratas), transformándose en excelente alternativa para ofrecer resultados a los contratiempos de transporte que enfrenta esta zona de la localidad.

### **1.2.2. A NIVEL NACIONAL.**

Según **Tello y Ramírez** (2015), como ya sabemos que la seguridad ciudadana es el primer elemento crítico a nivel nacional, el servicio de transporte público en la capital es la segunda problemática de consideración que molesta a los habitantes y sobre todo en las jurisdicciones con escasos recursos, el transporte no ha mostrado mejoras sustanciales. Con las diferentes acciones tomadas por parte de la municipalidad están buscando encontrar alternativas que consientan implementar un régimen de transporte sistemático y conforme a las perspectivas de agradecimiento del usuario y comunidad en general.

En esta oportunidad la tesis tiene como propósito descubrir el nivel de agradecimiento de los pobladores de la jurisdicción del distrito Los Olivos con el transporte Metropolitano - Alimentador y el transporte informal en el recorrido de la Av. Carlos Izaguirre, para que los ciudadanos y usuarios de dicho servicio de transporte se sientan que existen diferencia en lo referente a la eficiencia del sistema, seguridad y bienestar, se cotejara los servicios prestado por los buses Metropolitano - Alimentadores frente a los vehículos informales (combis, cousters, autobuses de compañías).

Con respecto a la seguridad involucra viajar con seguridad es conducir seguro y sensatamente, los conductores del Metropolitano son capacitados e intimados con experiencias de conducción respectiva a la categoría; en el otro extremo están los casos de los informales que es muy diferente: durante mucho tiempo hemos sido testigos de accidentes de tránsito de las unidades informales, además a esto se le suma que los conductores de vehículos informales anotan sin número de papeletas por infringir el reglamento de tránsito y son peligro potenciales para los usuarios de estos vehículos. Para obtener resultados positivos de esta problemática es

necesario activar funciones a Inspectores de Tránsito y Policía de Tránsito siguiendo un procedimiento administrativo y sancionador (TUPA).

Según **Marín** (2016), manifiesta que, en la localidad de Cajamarca, el servicio de transporte público tiene la necesidad de plantear alternativas a las dificultades del transporte, tránsito y vialidad, en la zona urbana de Cajamarca, formulando un análisis de los recorridos delineados con la finalidad de proponer estrategias apropiadas para solucionar las dificultades del transporte oficial urbano y pasajeros. De acuerdo a los resultados de diferentes estudios como son distancia de rutas, itinerario de recorrido, el tráfico en diferentes horarios, conteo de ascenso y descenso de pasajeros, encuesta al público usuario de la calidad del servicio. Se llegó a considerar la ejecución de la proposición del Proyecto Regulador de Vías en la ciudad de Cajamarca. Teniendo en cuenta la aplicación del D.S. N° 009-2004-MTC de fecha de 03 de marzo del 2004, a través del cual el Gobierno Central ordena que son las Municipalidades Provinciales a nivel nacional quienes les corresponden renovar y aplicar su propio Proyecto Regulador de Rutas para la mejora y actualización del procedimiento de administración, ordenación e inspección de Transporte Urbano. Para que lo planteado en un Proyecto Regulador de Vías en la ciudad de Cajamarca, no solo necesita de la participación técnicas y legales formales, sino asimismo del auxilio y colaboración directa del público beneficiario y los mismos transportistas (conductores y propietarios). De acuerdo a lo que prescribe la Ley y el reglamento en mención señala que lo servicio de transporte terrestre de naturaleza público, conteniendo sus infraestructuras adicionales, son de requerimiento y uso público de preponderante provecho nacional, por lo consiguiente, es obligatorio normalizar e inspeccionar por medio de autoridades como son los fiscalizadores de tránsito de la municipalidad y la Policía de Tránsito aplicando las Ordenanzas impuesta por la Municipalidad por medio del TUPA.

Según **Benites** (2018), manifiesta que el transporte público urbano se le conoce también como transporte en la modalidad de colectivo donde los usuarios deben de ajustarse a los itinerarios y a los recorridos que ofrezca el transportista o conductor, siendo reguladas y controlada por el gobierno local o central, este servicio se realiza por medio de cobro de pasaje directo al usuario y es brindado

por vehículos como microbús, cousters o combis, vehículos que efectúan el transporte de usuarios por diferentes áreas. El servicio de transporte público urbano en nuestro país se caracteriza por tener muchos defectos en la propuesta de transporte público como son vehículos antiguos, pequeños e incómodos. En tanto no existe un sistema y/o esquema de prioridad para este servicio de transporte urbano sumándose una red vial mal diseñada o deteriorada. Cabe mencionar que en la localidad de Piura se determina como un sistema organizado en apoyo a una finalidad de obtener más usuarios en el cual se fabrica una protección especial importante en áreas con poco acceso, en cuanto al confort de los pasajeros se tolera a causa de la competencia que existe entre dos o más empresas de transporte en la misma ruta o alterna. Generalmente no tomamos atención a este panorama e inclusive observamos a los conductores como personas inconscientes que no hacen nada por arreglar el sistema de transporte y que se desplazan como primitivos en los vehículos descontroladamente y poniéndose en peligro de sufrir un accidente, con la única finalidad de recoger sus pasajeros y llenar sus vehículos.

La localidad beneficiaria de este servicio de transporte urbano manifiesta innumerables reclamos contra este servicio de transporte direccionándolas al gobierno central, local, empresas de transporte e incluso a los mismos usuarios ya que con la finalidad de llegar a sus destinos son los que alteran el control y circulación de estas unidades, finalmente todos son responsables de esta problemática. La legislación, dispositivos, administración y demás factores del servicio de transporte quizás sean bueno o pésimo, en cambio el movimiento comercial debe anteponerse a ante todo y exponer una propuesta competitiva estable. Las compañías de esta prestación de transporte urbano están en la obligación de desarrollarse de acuerdo a una apropiada programación, organización, administración, coordinación y vigilancia con límites empresariales.

Actualmente es imposible disponer que las compañías de transporte urbano mantengan una buena administración y se extiendan con mejor utilidad y compromiso social, a menos que se aplique la activación y el funcionamiento de un sistema de supervisión interno, de modo que se practique y demuestre la obtención de los propósitos financieros, operacionales y en conformidad con la legislación, normas, procedimientos, y métodos comerciales. La Gerencia de Transporte y

Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Piura frente al desafío del transporte se obligó en la necesidad de implementar un grupo técnico de expertos, para la elaboración de un plan integral de vías urbanas e interurbanas en la localidad norteña. La sociedad como estrategias de crecimiento y progreso del sistema de transporte público urbano e interurbano ha resuelto desarrollar los programas de planificación, ordenamiento y restructuración de los recorridos urbanos e interurbanos en las coordenadas y rutas en las cuales se desarrolla el servicio de transporte. De acuerdo a la creación de este Programa comenzara el perfeccionamiento del servicio moderno del transporte de pasajeros en la localidad del norte.

Según **Guillermo y Tello** (2018), manifiestan que en el Perú el Servicio de Transporte Público no cuenta con una extensa reglamentación que regularice el uso e inspección del sistema de Transporte Público, debido a que no se puede aseverar que el citado servicio se halla registrada por el régimen como una prestación oficial al no tener un registro claro y formal. Teniendo en cuenta que existen servicio como el Metropolitano que si son regulados propios como servicio público. En el Perú aún no se cuenta con una Ley que reglamente en términos generales el sistema de las prestaciones públicas que aprueben instituir normas habituales para todos los movimientos que toman tal calificación. Con lo que si se cuenta son las distintas medidas que zonalmente reglamentan las acciones que le corresponden. Esta declaración coincide con lo manifestado por el TC en el dictamen ordenado en el recurso N° 034-2004-AI. En lo que se relaciona al servicio de transporte público urbano, Mendoza (2009, p. 494) manifiesta que, dado que estas diligencias procuran un sistema de independiente competencia – de acuerdo con nuestro sistema legislativo económico y al D.L. N° 651 – es incuestionable que se solicite de un ordenamiento complementario.

El TC mediante la resolución N° 034-2004-AI, ha subrayado acerca del carácter del Servicio de Transporte Público dentro del Perú resaltando que el mencionado servicio es de “INTERÉS PÚBLICO”.

El servicio de transporte público urbano, como todo movimiento económico en el Perú, es guiado por ciertas disposiciones que determinan el contexto o medio

jurídico a través del cual se puede desarrollar con el amparo de la legitimidad y de la constitucionalidad.

En tal sentido, está definido que la Carta Magna es la fundamental normativa para comprender el sistema jurídico-económico ajustable al servicio del transporte. Al mismo tiempo, dentro de las normativas sectoriales para este servicio contamos con la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, la cual implica el crecimiento de diversas independencias económicas disponibles en nuestra Carta Magna, empero orientadas en el servicio de transporte público terrestre y el D. L. N° 651 del año 1991, la cual expresa la libertad en su acceso y competencia en el servicio de transporte público urbano. Al iniciar el estudio de libre competencia y sus limitaciones en el servicio de transporte, corresponde tener presente que nuestra Carta Magna, en su artículo 58º, reconoce que la economía popular de mercado es el método de organización de la economía en el Perú. Sobre el particular, el Tribunal Constitucional del Perú ha indicado que este modelo de estructura económica contiene como fundamento la variedad de representante, en torno a la independiente decisión particular, y la competencia libre para la oferta y demanda de servicios y bienes, sin embargo consiguiendo el progreso y la calidad de todos, de igual manera, se manifiesta igualmente que este servicio incluye componentes de una economía social y una economía liberal –libre comercio y participación del gobierno– donde el régimen económico y administrativo es propio del gobierno y de los privados, que participa en la economía para suprimir inconvenientes que alteren o dificulten el movimiento del comercio. En cambio, así como lo manifestado por KRESALJA “[...] esta tercera opción, no es solamente un compromiso o mezcla entre los dos extremos (socialista real y liberal) al contrario es, fundamentalmente, una economía de comercio fundada en la iniciativa privada y libertad, que recibe algunas participaciones del gobierno (red de seguridad para asegurar una mínima cobertura y servicios a todos los ciudadanos) compatibles y complementarias con aquellas [...]”. en esas coincidencias se podría confirmar que el gobierno del Perú, al asociarse a este sistema de regulación de la economía, admite que la propiedad privada y el comercio de los medios de productividad obtienen una excelente combinación económica por lo tanto vigilara de su perfecto desempeño; asimismo considera que ante una irregularidad en el desempeño del

comercio o con la finalidad de garantizar una pequeña protección de un servicio de interés público, el gobierno podrá participar, únicamente para representar la operación del comercio en la cual la deficiencia se advierta o en donde la protección del servicio sea conveniente.

Según **Quispe** (2019), manifiesta que en la actualidad vivimos compartiendo el crecimiento de la informalidad en casi todos los sectores de la economía, lo cual es una misión complicada definir la magnitud de la informalidad, entender su preferencia en las distintas secciones de la economía. De acuerdo con el (CAF) - Banco de Desarrollo de América Latina, mencionado por Rave (2018) “el ámbito de la informalidad es de gran aportación en las localidades, el comercio laboral ilegal forma una gran dimensión sobre la economía oficial, abarcando casi el 60% de la actividad comercial”. La actividad informal aumenta velozmente y el gobierno no logra disminuir y transformándolo en un sistema posible y atrayente para modernas transacciones responsables. Los vehículos de cargamento y principalmente el servicio de transporte público significa un papel interesante para reactivar la economía de la localidad, población urbana y/o rural.

(Duran, 1999. Pag.49) señala que “el transporte perjudica el propio entorno de la colectividad”, evidentemente si una localidad es afectada en sus accesos terrestres debido a fenómenos naturales u otra dificultad, la actividad del comercio se detiene, convirtiéndose en enormes pérdidas para el comercio. Esto se puede verificar con los diferentes desastres naturales como el fenómeno de “El Niño” que bloquea diferentes rutas terrestres entre regiones o departamentos. Por su parte, INDECI es quien lleva el padrón de emergencia sucedidos en el Perú, manifestando que la mayoría de los fenómenos o desastres naturales los soporta la sierra, debido a las precipitaciones fluviales que son muy notables, en comparación de las demás regiones. La informalidad en el servicio de transporte público produce alteración y competencia ilegal, su actividad provoca una externalidad negativa a las compañías constituidas formalmente, en cuanto a la adquisición de flota de vehículos modernos y en la edificación de modernos terminales terrestres. También aumenta el tráfico vehicular en el recorrido y en las afueras de la ciudad de Blanca que se unen con las diferentes localidades colindantes, por otro lado, aumentan las emergencias en la carretera de Arequipa – Puno.



A nivel nacional la existencia de la informalidad en el servicio de transporte público está de acuerdo al desarrollo de la población y a sus requerimientos, a la búsqueda de trabajo, modernas alternativas de ocupación, cubriendo las urgentes necesidades de este servicio de transporte público, evitando las normativas vigentes y mecanismos determinados para la formalización de este servicio. Conjuntamente la informalidad origina un puesto de trabajo de pésima calidad, en el cual el operador o conductor no alcanza los beneficios establecidos de acuerdo a Ley. La Informalidad afecta a la población, compañías y las transacciones que se rigen de acuerdo a la Ley, la informalidad existe en las actividades primarias - extractivas, en las que podemos mencionar: la tala, la minería y la pesca. En las actividades primarias - productivas tenemos: la ganadería y la agricultura. En las actividades secundarias de industria pesada tenemos: metalúrgica y petroquímica; en las actividades terciarias de servicios tenemos: comercio, salud, hotelería y transporte público, lo cual es el tema de investigación. En la ciudad Blanca actualmente y especialmente en los terminales o paraderos formales e intermediaciones, el servicio de transporte público informal se brinda a distintos destinos como son: Moquegua, Puno, Tacna, Cuzco y Lima, de igual manera a las localidades aledañas de la ciudad Blanca. Existen empresas que no cuentan con la autorización para ofrecer el servicio de transporte público, emitido por el (MTC) - Ministerio de Transporte y Comunicaciones. A todo esto, se suma la escasa presencia de la Comisión de Fiscalización de la Competencia Desleal órgano funcional de (INDECOPI) - Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, la misma que debería vigilar el cumplimiento de las reglas que infringen la competencia informal. De igual manera la (SUTRAN) - Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, encargada de dar cumplimiento de la normativa del transporte terrestre a nivel nacional.

En la actualidad a nivel nacional contamos con 154 terrapuertos agregando los paraderos de ruta, acreditado por la entidad correspondiente (MTC). Los Terrapuerto son infraestructuras ya sea de posesión pública o privada, que es utilizada para brindar la prestación de transporte público, los paraderos de ruta son infraestructuras adicionales para la prestación del transporte público terrestre los

cuales están ubicados en centro de una ciudad o en espacios que no es obligado un Terrapuerto. Los terrapuestos y paraderos de rutas se usan para el ascenso y descenso de los pasajeros de transporte público a nivel regional y nacional. Arequipa cuenta con 14 terminales terrestre, los más considerables están ubicados en el Terrapuerto, Terminal de Plaza Norte, Terminal de Flores Hnos., en Corattasa; los otros permitidos se encuentran en el contorno de estas estaciones, y son los que acogen a varios de los servicios de transporte público informal para las rutas del sur del país.

### **1.2.3. A NIVEL LOCAL.**

Según **Incio** (2014), manifiesta que Chiclayo capital de la Amistad es una ciudad muy importante en el Perú ocupando el cuarto lugar con un estupendo apogeo económico, y esto tiene que ver con lo privilegiado de su condición geográfica, clima, cultura y culinaria. Chiclayo contaba con 20 distritos y una población de 757 452 vecinos de acuerdo con el censo del 2007 en una zona geográfica de 3 288.07 km<sup>2</sup>, Chiclayo es una metropolitana que ha elevado y sigue creciendo en la actualidad demográficamente, en Chiclayo se encuentra ubicadas diversas culturas de diferentes partes del país, sobre todo del ande y la selva e incluso cabría expresar que los vecinos originarios de la ciudad son en una escasa proporción. Una demostración de ello son las autoridades que nos vienen gobernado desde hace más de dos décadas en las importantes jurisdicciones de la región Lambayeque como: Chiclayo, José Leonardo Ortiz, etc.

La ciudad de Chiclayo en los últimos tiempos ha acrecentado de un modo descomedido, sin haber tenido en cuenta las condiciones necesarias para este nivel de ampliación, por este motivo es que es sumamente apremiadamente políticas que proyecten de mejor manera el mencionado incremento de nuestra ciudad. A todo esto se le suma uno de las primordiales complicaciones que posee actualmente el régimen de Transporte Publico, conseguimos considerar el congestionamiento vehicular que concurre en sus arterias por ausencia de pericias y la programación en el sistema de Transporte de Servicio Público de Pasajeros que se produce como consecuencia del servicio de transporte informal en las diferentes categorías, falta de sostenimiento de sus caminos y terminales terrestre,

aumento desmedido del patio automotor, falta de instrucción vial tanto para los conductores y los peatones, el desconocimiento del reglamento y funciones de los Inspectores de Transporte y por ende el abuso de los mismos, entre otros.

Según **Maldonado y Martínez** (2017), manifiesta que en Chiclayo actualmente las estaciones para autobuses están ubicadas en lugares céntricos de la ciudad y que es uno de los factores del congestionamiento vehicular en las principales avenidas del centro en diferentes horarios del día. Este problema es a nivel nacional y local, debido a la inauguración de recientes establecimientos comerciales y productivos y por lo tanto en la actualidad el rubro de transporte interprovincial de carga y pasajeros se ha visto obligado a incrementar su oferta y petición. Por lo consiguiente, cabe manifestar que se verifica un agudo nivel de congestionamiento vehicular por los buses de las diferentes empresas del ámbito interprovincial cuando ingresan o salen de sus respectivos terminales terrestres para realizar el embarque y desembarque de pasajeros, carga y descarga de encomiendas, productos, mercancías, etc.

También podemos mencionar las condiciones en las que se encuentra en saneamiento y pavimento de las diferentes avenidas por donde transitan estos vehículos de gran peso, por lo tanto, no están aptos para recibir demasiada carga y terminan deteriorándose e inmediatamente la clausura temporal de las vías sin que los gobernantes presenten alternativas para este grave problema, al contrario, terminan dictando Ordenanzas a favor de las grandes empresas, amigos y familiares. Teniendo en cuenta un caso preciso como es la Ordenanza Municipal N° 07- 2019 – MPCH/A dictada por el presente burgomaestre Municipal de la Provincia de Chiclayo Marco Gasco Arrobas, donde claramente se ven beneficiadas las grandes famosas empresas chilenas como son: Real Plaza, Open Plaza, Tottus, Plaza Vea, Macro, Precio Uno y entre otras más.

Según **Echevarría y Ventura** (2017), manifiesta que en la actualidad el servicio de transporte regular de personas por carretera a nivel nacional carece de un mayor espacio a fin de ofrecer un excelente servicio con seguridad, así mismo con el parque vehicular que tiene aproximadamente 6,000 unidades y un movimiento más o menos de 72 000 000 de usuarios anualmente, lo que nos conlleva al servicio

de transporte informal que cubre las expectativas inmediatas, pero pone en riesgo la propia vida. Aproximadamente existe 340 sociedades que pertenecen al ámbito interprovincial algunas no tienen la autorización correspondiente, los empresarios, conductores, autoridades y principalmente los usuarios tienen un constante desafío por perfeccionar y modernizar este sistema de ámbito interprovincial, organizarlo con seguridad, para poder brindar otros servicios como son el turismo. Para García (2012) en la localidad de Chiclayo llegan y salen de la zona metropolitana aproximadamente quinientos autobuses de diferentes provincias, esto significa una ciudad aproximadamente con 25 mil pasajeros; de los cuales casi el 60 % del total de destinos inician o terminan en las 11 estaciones de autobuses en la Av. Francisco Bolognesi y sus alrededores como es en las Av. Sáenz Peña hasta la Av. José L. Ortiz. La empresa de Transporte Chiclayo S.A. brinda sus servicios de transporte en el cercado de la ciudad ubicado exactamente en la Av. José Leonardo Ortiz N° 010 desde el 20 de junio de 1979. A lo largo de todo este tiempo se ha brindado el servicio de transporte público interprovincial, con diferentes rutas al nororiente y sur del país. En la actualidad existe una preocupación por parte de los administradores y accionistas de la corporación debido a el déficit de sus prestaciones en el transporte de persona a los diferentes destinos como al nororiente Tarapoto, Jaén, al norte Piura, Sullana y Talara, Cajamarca, Trujillo y Lima los cuales no han conseguido ubicarse ampliamente en el mercado lambayecano y como resultados no se logra desarrollar en su totalidad lo planificado. Esta empresa tiene autobuses nuevos y modernos así mismo realiza prestaciones adicionales que se brindan de acuerdo a las necesidades de la población y/o usuario. La empresa está conformada por un conjunto de empleados y colaboradores competente para desenvolverse en las actividades comerciales y de transporte de manera eficiente y responsable.

Según **Palacios y Córdova** (2018), manifiesta que teniendo en cuenta que la gestión administrativa forma parte de la tecnología para conducir las organizaciones y en especial los gobiernos municipales, en este trabajo de investigación se tomó en cuenta el procedimiento administrativo y las características del servicio de transporte público en vehículos menores motorizados como son las mototaxis, para alcanzar esto, se tuvo que investigar el área

administrativa y operativa de la municipalidad, también se tuvo que verificar el procedimiento y su organización.

Se verificó que, la conformación organizada del municipio de la provincia Chiclayana fue autorizada mediante la Disposición Municipal N° 0008 – 2015 – MPCH con fecha 28 de abril del 2015 rectificado de acuerdo a la Disposición Municipal N° 006-2016 MPCH que, en el asunto especial de la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte, es la sección que se ocupa de la administración, planificación y fiscalización del transporte público y tránsito de la localidad Chiclayana, para la ejecución de sus propias atribuciones de acuerdo a la planificación de proceso institucional, el MOF y el ROF se encuentra constituido por la Subgerencia de Transporte y Subgerencia de Tránsito y Seguridad Vial.

Mediante este análisis se pudo comprobar que la Gerencia de Desarrollo Vial y el área de transporte del municipio de Chiclayo está sujeta subordinadamente de la subgerencia de Transporte, contando con cuarenta operadores activos.

Respecto a las atribuciones que efectúa el área de mototaxis, se especifican que el MOF contiene como fundamento jurídico la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, así mismo entendemos que las facultades de la Subgerencia de Transporte es de verificar y estudiar las proposiciones para otorgar la autorización o permiso de vías urbanas en cuanto a los diferentes tipos de vehículos como son: camioneta rural, ómnibus, colectivo taxi y moto taxis, y también normar y regular la movilidad escolar y transporte de carga y mercancías.

El operador auxiliar-técnico encargado de vehículos menores motorizados tiene como función recepcionar, evaluar, inscribir y clasificar los informes, la solicitud del registro individual, autorización de servicio público, tarjeta de circulación, etiquetado, etc. para ser entregados a sus titulares.

Para especificar el trámite administrativo que indique una excelente atención a los usuarios y/o titulares de mototaxis, contamos con el (TUPA) mecanismo necesario para la coordinación y comunicación entre los administradores municipales y los propietarios y/o usuarios, este documento se aprobó mediante la Ordenanza Municipal N° 015-2012-MPCH/A, del total a la Gerencia de Desarrollo Vial y

Transporte le corresponden 37 procedimientos y 05 de estos se sujetan a los mototaxis - vehículos menores.

El Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA), es desconocido por los administradores de la municipalidad, por lo consiguiente su aplicación y cumplimiento es incompleto, conllevando a un proceso defectuoso, sumado a todo esto se visualiza un proceso burocrático e ineficiente fomentando que la tramitación sean muy extensa sobrepasando más de un año o hasta año y medio para obtener un permiso, licencia de conducir, un permiso de circulación o una TUC, teniendo en cuenta que el TUPA manifiesta que este trámite debe ser resuelto en un periodo máximo de 05 días calendarios después de presentar la solicitud, originando incomodidad, insatisfacción y reclamo de parte de los usuarios, conductores y titulares de mototaxis.

Podemos manifestar que el proceso administrativo en esta área municipal, es del encargado de la atención a los usuarios de mototaxis son bajo las órdenes de su jefe inmediato superior que es el subgerente de transporte, el mismo que se dirige a los reclamos y dificultades que se presentan diariamente, no llevando el orden determinado en el MOF, por lo tanto, esto resulta una pésima atención a los usuarios y propietarios de estos vehículos menores.

El procedimiento a ejecutar se inicia con presentar una solicitud por mesa de partes, después pasa a la gerencia de desarrollo vial y transporte luego pasa a la subgerencia de transporte y es esta la que define su situación.

El entorno laboral es agradable ya que todos tienen muy buena relación amical, pero hay que destacar que a casi todo el personal no está a gusto de su puesto de trabajo es por eso que no les permite trabajar con eficiencia, por lo mismo que evitan sus funciones y pasan a otros ambientes para que transcurra el tiempo y culminen sus horarios de trabajo y así dejan de atender a los usuarios que están en espera de que sean atendidos por estos inconscientes operadores de la municipalidad. Estas oficinas no tienen armarios es por ello que los documentos se encuentran desordenados, a más aún tienen escritorios inadecuados.

Los equipos tecnológicos están desfasados, es por eso mismo que fallan y los

programas se bloquean y los operadores no pueden avanzar con los tramites y por lo tanto los usuarios deben tener paciencia y esperar muchas horas para efectuar los procesos respectivos y es ahí en esas circunstancias que los operadores abusan en salir de sus puestos a otros lugares en vez de tratar de solucionar los problemas que se presentan, es ahí donde se presentan incomodidad y descontento de los usuarios y titulares de mototaxis.

A todo esto, se suma la incompetencia de los operadores o trabajadores de la municipalidad lo que conlleva a que este servicio o procedimiento no mejore originando reclamos, quejas y denuncias de los usuarios, construyendo una pésima imagen municipal.

De continuar esta problemática, la gestión municipal no mejorará y por ende el servicio hacia el usuario seguirá siendo pésima.

Según **Panta** (2018), manifiesta que el nivel superior de irresponsabilidad en el servicio de transporte público se muestra en la desobediencia a la mayoría de las disposiciones que se incluyen en las normas de tránsito, lo que siempre pone en duda esta calidad de servicio, ni cómo - ni cuándo se diferencia su utilidad, la omisión en el cumplimiento del reglamento de tránsito se convierte enormemente riesgoso, entre otros motivos por transitar afuera de sus perímetros permitidos, también por recorrer en las rutas no permitidas que son exclusivas para que circulen los vehículos de carga pesada, autobuses, etc. por estacionarse en paraderos no autorizados ni respetar la señalizaciones de tránsito. No solicitar, ni contar el certificado de revisión técnica vehicular que garanticen las mínimas condiciones de seguridad de vehículo menor motorizado, no portar el SOAT documento indispensable en caso de ocurrir un eventual accidente de tránsito, manejar sin obtener la licencia correspondiente, falta de fiscalización o control de parte de las autoridades, sin saber el motivo por que los efectivos de tránsito no cumplen con su misión asignada. Estas particularidades desfavorables son las que diferencian este servicio de transporte, se podrían indicar que todo esto inicia en los registros desactualizados que autorizan a la administración municipal y a la PNP determinar debidamente la dificultad y formular alternativas a este problema, para poder rescatar el significado de respeto y autoridad a las normas y reglamentos de

tránsito. Podemos finalizar manifestando que admitimos el trabajo realizado por los mototaxis y sus operadores, siempre en cuando se encuentre dentro del marco jurídico con el debido respeto a la población en general, rechazando la forma como vienen operando y exponiendo las vidas de los usuarios, de los mismos operadores ilegales y público en general.

### **1.3. TEORIAS RELACIONADAS AL TEMA.**

#### **1.3.1. ANALISIS DE LA DOCTRINA.**

El Servicio de Transporte Público en **Venezuela** es un sistema conocido “Ciudad”, constituido por diferentes componentes: urbanos, socioeconómicos, estadísticos y de contexto, que determinan los modelos de transporte de los distintos factores que la integran.

Según **Vuchic** (2007), manifiesta que el Transporte Público Urbano (TPU) comprende los servicios de transporte interurbano y recorrido interregional, aprovechado por la gran mayoría de personas, los mismos que pagan un valor determinado, circulando en rutas especiales, itinerarios establecidos, los que comprenden de buses, metro, trenes ligeros, autos, y demás. Entre estas categorías se distingue la modalidad del colectivo, estando una de las más sobresalientes en las poblaciones venezolanas. Para Mundó (2002), una modalidad de transporte público es la que tiene como finalidad el transporte cómodo, seguro y eficiente de su público usuario hacia los diferentes destinos donde se localizan y desenrollan sus ocupaciones, permitiendo su incorporación.

Para Vuchic, en el contexto de la organización y desplazamiento del (TPU) Transporte Público Urbano, se puede distinguir 7 elementos:

- Automóviles o coches.
- Rutas o Derechos de paso.
- Paraderos, terminales y estaciones.
- Cochera, estacionamientos y locales de mecánica.
- Sistema de vigilancia, que contiene los equipos para el control y la corriente eléctrica.



- Sistema de abastecimiento de fluido eléctrico.
- Vía o recorrido, grupo de rutas o preferencia de paso que aprovechan los automóviles tipo colectivo.

En otro orden de ideas Mundó, mencionando a Molinero y Sánchez, enumera los elementos del sistema de transporte, mediante 03 componentes físicos:

- Automóviles.
- Edificación, condición la cual abarca las preferencias de vías; los paraderos o terminales; las cocheras, almacenes y jardines; los locales de reparación y mantenimiento, y los equipos de control y abastecimiento de corriente eléctrica.
- Sistema de Transporte, combinado por las vías de manera visibles y las rutas de sistemas dirigidos que circulan dentro de la ciudad.

En cambio, estos conceptos, terminan inconcluso si imaginamos el Transporte Público Urbano (TPU) como elemento de un servicio. En consecuencia, es fácil explicar con fundamento de la preparación y programación, que un servicio de transporte tipo colectivo circule únicamente mediante su estructuración material. Este panorama reduce la consideración que contienen otros componentes que incluso conforman parte del sistema y de su contexto, a lo cual afecta en la preparación, eficiencia y ejecución de este. Podemos considerar un concepto, reanudando lo manifestado por Mundó, el motivo principal de un servicio de transporte tipo colectivo urbano es el trasbordo con garantía, eficaz y confortable de individuos, entre lugares, uno en el cual se ubican hacia otro lugar en donde desarrollan sus ocupaciones diarias, con la finalidad de proporcionar su incorporación. Sin embargo, debe incorporarse, dentro este trasbordo eficaz, los elementos que conforman la programación del servicio. Lo mencionado anteriormente es el resultado de particularidades operativas cuya transformación puede rectificar la situación del sistema, y los cuales especifican, en gran dimensión, sus viajes. Además, el sistema de transporte, es el resultado del grupo de vías y rutas en cada una de las modalidades que existe en la zona urbana. Este sistema conformado de canales determina la construcción de las vías y rutas esenciales para la organización y administración del transporte público para cada

modalidad de transporte integrante en el servicio público. También es preciso incorporar el método corporativo de los conductores de este servicio. La misma que es reducida por el control y las normas ejecutado por la autoridad pública, las mismas que perjudican la calidad de funcionamientos del Transporte Público Urbano en algunos aspectos como: organización de la prestación, sostenimiento vehicular y desde luego el precio. El convenio de los conductores en consideración de los interés y requerimientos de las autoridades y de los consumidores los posiciona como un componente del servicio. Es conveniente indicar que los conductores son los únicos encargados de la operación, organización y comercialización de la prestación, dado que la estructuración del sistema de transporte público es compromiso del organismo rector en asunto de Transporte Público Urbano (TPU). Asimismo, se debe determinar las limitaciones como aquellas particularidades del contexto que delimitan la operatividad del TPU. Al respecto es fundamental poder distinguir que diferentes estrategias del gobierno logran establecer la ejecución del servicio: económicas, tecnológicas, bienestar social, política del medio ambiente, organización del campo, infraestructura y bienes públicos, de igual consideración, el contexto institucional y normativo. Finalmente, tiene que integrarse de igual manera a los consumidores, los mismos que por medio de sus intereses, solicitan una prestación con particularidades establecidas, motivo conveniente a fin de tener en cuenta ambos equipos como participante del contexto del servicio de transporte público. Terminando y abreviando, a fin de estimar las exigencias concretas de cada localidad, estudio de superficie teniendo en cuenta las clases de vehículos, debemos considerar la presencia de 03 sectores vinculados con la finalidad de examinar sus requisitos. Estos 03 sectores son:

- El público beneficiario o el usuario del TPU,
- El prestador o administrador del transporte y
- Los fiscalizadores como controladores del transporte.

En la localidad de **Buenos Aires, Argentina** - el Equipo personal encargado de controlar el transporte y tránsito es un equipo de agentes uniformados, sin armamento, correctamente reconocido, el mismo que se desempeña como agente regulador del transporte y el tránsito.

Tiene como cometido ejecutar las normas del Reglamento de Tránsito y Transporte, la organización y vigilancia de la circulación vehicular y peatonal, inclusive toda clase de vehículos, la publicidad entre los habitantes de las acciones preventivas, transporte sustentable, seguridad vial, apoyo asistencial y la intervención en los proyectos de formación vial que se determinen.

Aproximadamente el 15 - 03 - 2008 fue puesto en marcha producto de la aprobación de la Ley N° 2652, y fue publicado recién en abril y reglamentado fin de año del 2008. Mientras pasaba el proceso de planificación fue constituyéndose gracias a la permanencia de los trabajadores, presupuesto y propiedades de la disociada Guardia Urbana de Buenos Aires. Los trabajadores desplazados - aunque ya poseían conocimiento y trayectoria en competencias vinculadas con la circulación de vehículos- fue preparándose más entretanto se presentaban todas las circunstancias para ampliar poco a poco su intervención en el transporte de la localidad. En el año 2011, por segunda vez en el gobierno consecutivo de Mauricio Macri se eliminó su independencia y fue entregada al círculo del director del concejo de ministros porteño, no obstante, conforme un análisis del Interventor General porteño desde entonces su partida económica ha sido recortado al 50% por el presidente del estado, entretanto las emergencias en el transporte se incrementaron un 13% en relación a los ocasionados por los transeúntes y en motos aumentaron un 23%.

El 08 - 09 - 2019 en el cruce de las Av. Figueroa Alcorta y Tagle, el automovilista Eugenio Veppo accidento a 02 inspectores de transporte ocasionándole la muerte a Cinthia Choque y ocasionándole heridas de gravedad a Santiago Siciliano. Esto ocurre gracias a que la mayor parte de los inspectores de transporte son reclutados de forma ilegal, sin considerar los derechos del trabajo de acuerdo al riesgo y condiciones que están expuestos al momento de efectuar su trabajo.

A consecuencia de estos actos, la (ATE) Asociación de Trabajadores del Estado juntamente con profesionales en derecho laboral presentan una demanda de amparo y se acoge una medida preventiva que le impide al (GCBA) Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires despedir o dejar sin efecto el contrato de todo su personal contratado.

En enero del 2020 la juez Elena Liberatori, determino expresar la inobservancia por parte del (GCBA) Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires de los límites de la medida preventiva regulada el 01 - 11 - 2019 por su compañera, Patricia López Vergara por lo que se ordenó que el (GCBA) Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, dirigido por Horacio Rodríguez Larreta tiene que apresurar la reposición del personal despedido y viabilizar el contrato indeterminado a todos los inspectores de transporte.

A principios el Equipo de Inspectores de Transporte formo parte del departamento del gabinete de Justicia y Seguridad en función de la Subsecretaría de Seguridad Urbana. En cambio, cuando empezó su siguiente gobierno de Mauricio Macri en calidad de director del GCBA la normativa de Buenos Aires - Ciudad publico la Ley Nº 4013, mediante la cual le confiere al director de gobierno de funcionarios porteños inclusive las facultades de comprender las estrategias dirigidas a la administración y supervisión del tránsito, de la normativa del transporte y mecanismos de capacitación de operadores y asimismo fomentar estrategias de vigilancia para cumplir con el reglamento de transporte en concertación con los Policías de Tránsito y de Seguridad que operan en la localidad. Asimismo, desde el 10 – 12 - 2011 el Equipo de Agentes de Transporte corresponde al círculo del director del concejo de ministros.

Actualmente el responsable del Ministerio de Transporte y Desarrollo Urbano es Franco Moccia, Juan José Méndez es responsable de la secretaria de Transporte y María Paula Bisiau es responsable de la Subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura.

Facultades del Equipo personal encargado de controlar el transporte y tránsito:

- ❖ Planificar y guiar el tránsito.
- ❖ Hacer respetar y controlar el parqueo en las vías urbanas.
- ❖ Evitar las infracciones y desobediencia al reglamento del tránsito de peatones y de vehículos.
- ❖ Tener facultad de fiscalizar y comprobar el incumplimiento del reglamento de transporte y tránsito actual.

- ❖ Llevar a cabo acciones e intervenciones ordinarias, extraordinarias y preventivas para controlar y verificar el cumplimiento de las normas de acuerdo al reglamento vigente.
- ❖ Ejecutar operaciones de educación vial y planificación del transporte en actos de sucesos y desplazamientos de la vía urbana.
- ❖ Observar y verificar toda clase de vehículos, así como particulares y públicos.
- ❖ Planificar sus acciones con las instituciones de la gestión central y descentralizada del GCBA para fomentar y hacer cumplir el reglamento de transporte y tránsito.
- ❖ Contribuir y planificar sus acciones con las instituciones correspondientes de las distintas localidades.
- ❖ Avisar a las autoridades como a la policía de tránsito y seguridad en circunstancias de actos delictivos y desobediencia al tránsito.
- ❖ Intervenir como asistente de la imparcialidad en los acontecimientos que se lo soliciten, en el contexto de sus capacidades.
- ❖ Participar con las instituciones del Gobierno de la localidad responsables de desarrollar el registro de accidentes y de los planos de peligro vial.
- ❖ Cooperar a la perfección de la educación vial y de la seguridad vial, contribuyendo con las instituciones que lo requieran.
- ❖ Cooperar con las fuerzas del orden público y las instituciones de urgencias en circunstancias que incurran contra el tránsito de peatones y vehículos.
- ❖ Vigilar que se cumpla el reglamento vigente con relación al uso, preferencias y tránsito de los tipos de transporte que aseguren el transporte sostenible.
- ❖ Afianzar la calidad de disponibilidad y preferencia, con relación al tránsito en la vía urbana de personas con discapacidad y/o adulto mayor.

Atribuciones del Equipo personal encargado de controlar el transporte y tránsito:

- Imponer actas de contravención.
- Imponer actas de verificación de infracción.
- intervenir y detener a los vehículos en la vía urbana, en circunstancias de que se halla cometido un falta o solamente a efectos de elaborar el acta de

contravención, acta de verificación o de igual manera para solicitar los documentos respectivos y necesarios para circular.

- Intervenir conforme a lo establecido en el art. 5.6.1. del Código de Transporte y Tránsito.
- Admitir disposiciones transitorias e inhabilitar eventualmente la utilización de los instrumentos o redes viales, en caso de alteran las reglas y la seguridad del público válidamente demostrado.
- Solicitar el apoyo de las fuerzas armadas si es que necesario para el estricto desempeño de sus obligaciones.

Actualmente a nivel nacional la prestación de Transporte Público formal e Informal en la capital y el Callao, en su máxima expresión se ha demostrado con manifestaciones violentas de supuestos transportistas reclamando ser reconocidos por la autoridad que busca regular y controlar este vital servicio. Esta situación no debería ser una novedad entre nosotros ya que, en nuestro país, una de las características del Servicio de Transporte Público ha sido y es la informalidad.

Es indudable que las cosas tienen que cambiar en este servicio vital para la capital y el Callao y para ello es urgente del (SIT) Sistema Integrado de Transporte, establecido por la Ley N° 30900 – Ley que instaura el organismo del transporte urbano para la capital y el Callao (ATU), es una de las soluciones más inteligentes que se han dado en los últimos tiempos, luego de años de postergarse el problema y de decisiones erráticas, fragmentadas e inconexas.

El origen del caos del transporte en nuestra ciudad ha sido la carencia de un régimen de gestión común que fue establecido por el art. 17.2 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Así como la Municipalidad de Lima (MML), y la Municipalidad del Callao, no lograron ponerse de acuerdo para gestionar el transporte en una ciudad conurbada, generando mala calidad del servicio y congestión de vías ya saturadas. Mientras se esperaba llegar a acuerdos, la autoridad no concesionaba las rutas en los plazos ordinarios de concesión (diez años de acuerdo a la Ordenanza N° 104 y luego la 1365), otorgando licencias temporales de uno o dos años, que no permitían desarrollar emprendimientos empresariales serios para renovar la flota vehicular y hacer que los conductores y

cobradores dejen de ser comisionistas. De alguna forma la autoridad alentó lo que se llamó la *guerra del centavo*, es decir, la instauración de pseudo empresas de transporte, integradas por agentes rentistas dueños de unidades de transporte que operan con comisionistas (conductores), que deben ganarse el día compitiendo con sus colegas de ruta de la propia empresa. Así se pueden entender las irracionales carreras de combis y la terrible secuela de muertes y accidentes que sufrimos todos los días.

Los antecedentes del transporte no han sido fáciles por ausencia de iniciativa para afrontar esta dificultad. El expresidente Alberto Fujimori libero el transporte con el DL N° 651 del año 1991, que estableció la libertad de tarifas y circulación, inaugurando así la entrada de las famosas combis. Su gobierno apostó por dar la responsabilidad del transporte al sector privado, no ratificando que el transporte era un servicio público. Ello se ratifica con la Ley N° 27181 de 1999, siendo que recién con la Ley N° 30900 se califica al transporte urbano de pasajeros como una prestación pública.

Alberto Andrade fue el primer alcalde en plantear el reordenamiento del transporte urbano con un Decreto u Ordenanza N° 104 de 1997, Reglamentación del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano, desarrollando las competencias municipales en esta materia de acuerdo al art. 195° numeral 8 de la Carta Magna. Precisa este Decreto que el servicio de transporte se efectúa por licitaciones de rutas que deben fijar las condiciones del servicio como flota, tipo de unidad, ruta, horarios, entre otras especificaciones. Pero Andrade se enfrentó a un sector desregulado por años y altamente informal que desafió a la autoridad, usando todo lo que estuvo a su alcance para frenar sus efectos, como enfrentar a alcaldes de municipalidades vecinas (Huarochirí y Callao), y aún a jueces que otorgaban medidas cautelares para autorizarlos a circular por la ciudad afectando el propósito ordenador. En parte esto se solucionó con cuatro procesos competenciales ante el TC, el postremo entre ellos se consumó con la Sentencia del TC 054-2004-PI/TC.

La MML, con el objetivo de reordenar el transporte, desarrolló una masa crítica en materia de transporte con una regulación importante y la creación de órganos a cargo de gestionar el transporte, como la Gerencia de Transporte Urbano y

PROTRANSPORTE. Entre las normas más importantes que ha emitido la corporación municipal destacan: La Ordenanza N° 1142 publicada el 18 - 05 - 2008, vinculada con el Sistema Eléctrico de Transporte Masivo de Lima y Callao, que expresa como área intocable para la prestación de Transporte Público, la zona de concurrencia de la primera línea. Distinta, es la Ordenanza N° 1613 publicado el 27 - 06 - 2012, que acepto el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana así mismo admite un proyecto para regular las vías. Esta Ordenanza es atrayente porque establece el tránsito urbano y el ambiente de interés personal, invocando un moderno pensamiento.

Otra Ordenanza importante es la N° 1769 publicado el primer del mes del año 2014, que reglamenta el Sistema de Corredores suplementarios del Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana. De la misma manera la Ordenanza N° 1876 publicado el primer del mes del año 2015 que admite el Sistema de Rutas del Servicio de Transporte Regular de Personas en la capital.

Sin duda que el Corredor Segregado de Alta Capacidad (COSAC I) o “El Metropolitano”, es una de las soluciones más valiosas para la ciudad. Su creador también fue el alcalde Andrade y fue regulado por el alcalde Castañeda por la Ordenanza N° 873 y ha venido siendo implementado por las sucesivas administraciones, pero con falta de prolijidad para lo cual solo un dato: Si bien el Metropolitano se concesionó por doce años e inició operaciones el 2010, el plazo de concesión técnicamente aún no se inicia debido a que las obras no han culminado (el Metropolitano acaba hoy en Naranjal y su último paradero debe terminar en Chimpu Ocllo en Carabayllo, faltando diez kilómetros para su terminación). Esto debería dar lugar a una seria reflexión.

La otra gran infraestructura de transporte que tenemos en la ciudad es el Tren Eléctrico, cuya Línea 1 se inauguró en el 2011 y la segunda etapa el 2014, y que cuenta con una extensión de 34 kilómetros. Es una infraestructura que demoró 24 años en construirse. Desde el 2014 está en construcción la Línea 2 debiendo culminarse en el año 2024. A la fecha tiene el 25% de avance. Se estudian otras líneas adicionales.



Sin embargo, ambos sistemas masivos de transporte no cubren todos los servicios, pues apenas llegan al 6.81% del total de viajes que ocurren de la ciudad (COSAC 4.50% y el Metro de Lima 2.31%). Los buses, combis, cousters y mototaxis cubren el 58.71% de viajes. Los autos taxis informales en su gran porcentaje, cubren el 31.27% del total de viajes (datos de Fundación Transitemos, 2018).

Uno de los problemas que tenemos es que ambos sistemas masivos son gestionados por autoridades distintas y poco coordinadas. Como demostración de esta carencia de coordinación digamos que el COSAC II, que era un proyecto de PROTRANSPORTE para crear otra Línea de Este a Oeste de la ciudad, tuvo que ser suspendido pues se sobreponía a la Línea 2 del Metro luego de avanzados los estudios de pre-inversión, lo que tiró por la borda miles de soles en estudios. Pero no solo eso, durante la administración de la alcaldesa Susana Villarán se gestó otra solución importante con los llamados corredores que no se han expandido; además, se desarrolló el concepto del bus patrón, una propuesta que buscaba estandarizar las flotas, estableciendo capacidad, medidas y que planteaba estrictas medidas ambientales.

La situación del servicio de transporte público cada vez se vuelve más crítica, así lo demuestra ya que la autoridad municipal no puede encargarse de este problema, lo que explica por qué las cosas han estado tan mal en el sector transporte. Ello justificó plenamente que se haya expedido la Ley N° 30900, que funda la (ATU) Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao y que, el propio alcalde de Lima Jorge Muñoz, haya aceptado plenamente que esta competencia sea retirada de sus atribuciones, para pasar a una autoridad central que tendrá la gran responsabilidad de implantar el SIT para la ciudad. La expectativa es grande siendo que tiene por objetivo según su ley de creación: *“avaluar la operatividad de un sistema integrado en Lima y Callao la que admita cubrir las exigencias del transporte de personas de forma eficaz, sustentable, asequible, positiva, ecológicamente limpia y con cobertura extensa...”*.

La ATU en cuanto a su organización funciona por un Consejo Directivo constituido por 08 integrantes, elegidos por el curso de un quinquenio. Cuatro del lado del

Poder Ejecutivo y cuatro de la autoridad municipal. Ciertamente el control lo tiene el gobierno al tener la presidencia y voto dirimente.

Es una corporación técnica experta a cargo de la planificación, coordinación, fiscalización, sanción y gestión del transporte urbano para las localidades de Lima y el Callao. Empero no es organismo regulador, como lo manifiesta el art. 32° de la Ley N° 29158 Ley de Organismos Reguladores, debiendo señalar que quizás este es uno de los aspectos que falta completar en la estructura para poder garantizar el adecuado funcionamiento del transporte y asegurar la cobertura de atención y derechos de los consumidores.

La informalidad en la prestación de Transporte Urbano es la principal complicación que tenemos que enfrentar y la ATU hoy es la alternativa. Los problemas violentos de los últimos días nos revelan la necesidad de darle velocidad a la ATU para que asuma sus competencias. Es un problema urgente y que lo padecen millones de pobladores en la ciudad. De hecho, se aprecia que ya estamos fuera del plazo otorgado por la Octava Disposición Complementaria Final de la Ley N° 30900 establece que la entidad municipal de Lima y la entidad municipal de la provincia del Callao debería trasladar a la Autoridad de Transporte Urbano en 90 días el cúmulo de documentos, contratos, obligaciones, bienes muebles e inmuebles, capital y trabajadores. Se entiende lo complejo de estos procesos, pero también esperemos que la ATU entienda que cada vez tiene menos tiempo para dar resultados.

Solo una cuestión más que puede entrar a desajustar más las piezas en este panorama complejo es el hecho que en el Tribunal Constitucional se encuentra desde el 1 de marzo una demanda de inconstitucionalidad interpuesta por la Municipalidad provincial del Callao (Exp. 008-2019-AI/TC), contra el recorte de facultades decretada por la Ley N° 30900 al crearse la ATU. La vista ya fue y entendemos que la sentencia estaría por salir. Esperemos que no perturbe el objetivo de racionalizar, ordenar y formalizar en transporte urbano de pasajeros.

### 1.3.2. ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN O LEY.

El derecho humano al Transporte Público en **Venezuela**.

La accesibilidad y uso al transporte público todavía no está condicionado claramente como un derecho humano propiamente dicho, sin embargo, se está aplicando en el denominado “Derecho a la Ciudad”, que tiene lugar en los llamados “Derechos de los Pueblos”. Aunque, logramos ubicar antecedentes al transporte en distintos principios de derechos humanos. La Asamblea referente a la exclusión de las figuras de marginación contra las mujeres, en el artículo 14, párrafo 2, apartado h) determina: “Los Estados Parte implantarán todas las disposiciones adecuadas para la eliminación de la marginación contra las mujeres en las áreas rurales con la finalidad de fortalecer las condiciones de equidad entre ambos sexos, su intervención en sus productos y en el desarrollo rural, y en especial le garantizaran el derecho a [...] h) disfrutar de calidad de vida apropiadas, especialmente en los espacios de las viviendas, los servicios de salud, el alumbrado, el suministro de agua, las correspondencia y el transporte”. En la Observación General N° 4 se manifiesta, sobre el derecho a una vivienda apropiada, elaborada para los Derechos Humanos por la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas, se especifica el elemento “espacio” del derecho a la vivienda adecuada añadiendo al transporte: “una vivienda digna debe ubicarse en un espacio que favorezca el ingreso a las alternativas de trabajos, los servicios sanitarios, centros de atención integral, centros educativos y diferentes actividades sociales. Lo manifestado es especialmente real en localidades extensas y espacios rurales en donde los costos financieros y temporales para alcanzar los centros de empleo y regresar a casa posiblemente crea obligaciones desmedidas en los gastos económicos de los grupos humildes”. El desenvolvimiento de los derechos del hombre necesita de las exigencias de las organizaciones populares y sociedades, por lo tanto, hay que confiar que en el futuro se desarrolle un mejor progreso del transporte público y se alcance como un derecho humano.

Derechos de los consumidores del Transporte Público en Venezuela.

El transporte ocupa un rol principal en la colectividad, en tanto que favorece las actividades, conforma los espacios y las comunicaciones; es un medio

indispensable e inevitable para todo el público que quieran alcanzar a los servicios básicos y a los bienes necesarios para obtener una vida digna, y establece un elemento que impacta en la ejecución de los diversos derechos fundamentales. Es necesario para la coexistencia acorde a una sociedad existente, que se convierte necesario en las ciudades grandes en un contexto de crecimiento rápido. Al considerar el rol definitivo que admite el transporte en la existencia de los individuos y asociaciones, se han incrementado las expresiones en atención de su identificación como un derecho humano independiente, empezando desde la hipótesis de que el transporte es una problemática existente que implica la necesidad de su identificación de un derecho humano independiente que sea propiamente comprensible, y que en consecuencia, deben producirse los dispositivos de organización para reclamar su ejecución. Por lo tanto, es especialmente importante que el contexto legislativo y las políticas públicas actualizadas contemplen a la actividad del derecho al transporte para todo el público en general, especialmente a las personas vulnerables, como una preferencia y cumplimiento con los principios de accesibilidad, aceptabilidad, disponibilidad y calidad. Resulta indispensable que la administración admita esta diversidad de temas y los integren en su consideración sobre el transporte que exige de una posición de estudio amplio y con orientación de derechos humanos, fundamental para brindar una solución global, adecuado y, en consecuencia, exitosa para esta dificultad, que indudablemente deben estar al principio en la programación pública y financiera de la localidad. Tener presente que cuando el transporte de la población se complica, es la ciudad completa la que se ve perjudicada, su operatividad y su rentabilidad, y, aun mas, su convivencia. Accediendo en el marco jurídico los consumidores del servicio de transporte público están protegidos en una secuencia de normas y reglamentación que les admiten la exigibilidad de su derecho al transporte público. La Carta Magna del año 1999 concede el servicio del transporte público urbano a las municipalidades, en relación de sus atribuciones; en cambio, se guarda para el Poder Nacional el sistema de transporte público ejecutado por medio de líneas férreas (art. 156, numeral 27). De igual forma en los artículos 108° y 109° de la Ley del Transporte, están determinados los derechos de los usuarios, al igual que la indemnización por vulneración de estos derechos. En el art. 118° se determina las causas de

suspensión, derogatoria o la culminación del certificado de la prestación del transporte. En el art. 211° se determina la defensa de los derechos de los viajeros.

El Gobierno Nacional de **Cartagena - Colombia** pone fin al Servicio de Transporte Público Informal.

A los automovilistas de vehículos particulares que utilizan sus propios vehículos para este servicio informal de transporte público se les cancelará su licencia de conducir y después de 25 años tendrá la oportunidad de solicitarla.

El departamento de Transporte emitió una notificación en la que ratifica a los administradores de tránsito de la ciudad que todos los choferes que infrinjan el art. 26° de la Ley N° 769 del año 2002 e incurran a brindar el servicio de transporte público con autos particulares sin motivo justificado serán inhabilitados y se le suspenderán el permiso de conducir.

Así lo manifiesta MintransporteCo en Cartagena el 13 de diciembre de 2018, que los choferes de vehículos privados que sean descubiertos por los agentes de tránsito, brindando el servicio de transporte público, sin motivo justificado, serán sancionados y permanecerá hasta por 25 años sin su permiso de conducir. Así lo manifestó Ángela María Orozco la ministra de Transporte, mientras participaba en una reunión con entidades mediadores y entidades de transporte urbano masivo en la Sociedad Portuaria de Cartagena.

Hay una conexión fatal entre la siniestralidad vial y la ilegalidad, es por ello que desde el departamento de transportes se debe fomentar la transparencia de las acciones de los actores de las vías. Somos conscientes que aplicando un mejor control social y con sanciones más estrictas hacia los que trasgreden las normas, se reducirán las oportunidades para que la corrupción aparezca. El fundamento de legalidad es uno de los desafíos más interesantes de la gestión del mandatario Iván Duque y en este rubro se aplicarán las infracciones más pertinentes a todo aquel que circule en contrariedad de este fundamento”, indico la administradora del departamento de transporte.

A tal efecto, la notificación publicada por el departamento de Transporte, recalca a los administradores de tránsito y a los automovilistas, que es totalmente ilegal que autos privados, sin autorización, brinden algún tipo de servicio de transporte público, excepto las exclusiones establecidas en la Ley N° 769 del año 2002.

La notificación invoca: “se inhabilitará el permiso de conducir por brindar servicio de transporte público en automóviles privados” si fuera el caso de recurrencia y cuando es cancelada la licencia de conducir al automovilista, este tendrá que esperar 25 años para poder volver a solicitarla.

En el comunicado oficial publicado a los entes y administradores de tránsito a nivel nacional, se les reitera asimismo que, en el contexto del art. 26° de la Ley N° 769 del año 2002, rectificado por la Ley N°1383 del año 2010 y por la Ley N°1696 del año 2013, es de condición primordial observar los procedimientos y medidas legales para disminuir los servicios de transporte público en autos privados sin motivo justificado.

Para concluir, debemos tomar en consideración que la norma determina que la cancelación o suspensión del permiso de conducir compromete el envío inmediato e indispensable de la licencia de conducir a los administradores del departamento de transporte.

Este es uno de los procedimientos determinados por el departamento de Transporte, la Administración de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Puertos y Transporte en el contexto de la Estrategia Nacional contra la siniestralidad vial y la ilegalidad.

Elementos legales y administrativos de la inspección municipal.

Las competencias legales en la actualidad de la Función Inspectiva es realizada por las diferentes entidades públicas, como los entes municipales, los que desempeñan la acción de fiscalización, mediante las autoridades municipales (inspector), anexos al Departamento de Inspección Municipal, los cuales custodian por el ferviente acatamiento de las resoluciones legales actuales y generales, que orientan a conceder a la localidad, lo preciso en conceptos de comodidad,

serenidad y retribuciones, de tal forma que todo usuario quede asegurado en sus derechos y deberes. Estas facultades y obligaciones están defendidos por la Carta Magna del Estado la misma que determina implícitamente el origen de la FUNCION INSPECTIVA.

Teniendo la responsabilidad de realizar la:

**LABOR EDUCATIVA DEL INSPECTOR.** - La finalidad educativa va encaminada al comportamiento de los ciudadanos y a construir costumbres honestas ventajosas para ellos. Junto con allegar y alcanzar la motivación y amistad del ciudadano, por ello la urgencia que el fiscalizador no se convierta en el ejercicio de su empleo, ni sea un inspector rígido al ejecutar las legislaciones que le corresponden y órdenes u regímenes, etc. Es preciso que el inspector atienda a los ciudadanos y mucho menos pensar que es el único que posee la razón. No debe convertirse en el juez despiadado y punitivo, ya que solo produciría una resistencia negativa y que finalmente produciría un efecto contradictorio a lo que él mismo busca y procura la Administración Municipal.

**ÉTICA PROFESIONAL DEL FISCALIZADOR.** - El fiscalizador general requiere estar empoderado de todo un cúmulo de cualidades decentes y profesionales, que establezcan una absoluta y auténtica precaución hacia todo el público en general. El inspector no solo deberá ser íntegro en su función, también en su vida cotidiana debe de alcanzar un comportamiento del cual no transgreda el reglamento de su institución, demostrando su honestidad y responsabilidad tanto en lo personal como en lo profesional. Teniendo en cuenta que el empleado fiscalizador en la vía pública es el reflejo ilustre de la Municipalidad ante la opinión ciudadana.

### **1.3.3. ANALISIS DE LA JURISPRUDENCIA.**

**EXP. N° 0 0053-2002-AA/TC – LIMA.**

**EMPRESA DE TRANSPORTE JORGE BASADRE S.A.C.**

La Empresa de Transporte Jorge Basadre S.A.C. interpone recurso de apelación en oposición de la resolución de la Segunda Sala Mixta de la Corte Superior de

Justicia de Junín fechado el 23 de octubre de 2001 en la que se proclamó infundado el recurso de amparo en contra del burgomaestre municipal de la provincia de Huancayo y su Dirigente del Ministerio de Transportes fechado el 27 de noviembre de 2000, con el objetivo de revocar las cédulas notariales N° 088-2000 y 110-2000, así como los oficios N° 372-2000, 460-2000 y 501-2000 con fecha 02/10/2000, 8 y 22/11/2000, correspondientemente en la cual disponen la supervisión, el internamiento de los vehículos en el establecimiento municipal y su eliminación. Además, reclama la tramitación de los correspondientes permisos de recorrido y la concesión de ruta solicitada.

Indica que, con fecha 03 - 05 - 2000 en conformidad con la Ordenanza Municipal N° 010 MPH/CM, demandó ante la Administración local de Transporte del ente municipal de la provincia de Huancayo la entrega del permiso de ruta Huancayo – Chupaca, luego de efectuar los respectivos pagos a la entidad municipal, por medio de acta notarial N° 088-2000, orientada por la administración de transporte público, se le informo que se empezaría las intervenciones e inspecciones (operativos) dirigidas hacia las empresas de Transporte que tengan vehículos que circulen sin los permisos correspondiente, y con documento N° 372-2000-DT-DM-MPH solicito la colaboración de la Policía Nacional para multar a los vehículos informales, como resultado del operativo se intervinieron e internaron en el depósito municipal a varios de los vehículos, sin imponerle la infracción respectiva; además por medio de los oficios N° 460-2000-M-MPH y 501-2000-DT-M.MPH se ordenó la eliminación de sus vehículos, por lo tanto vulneraría su derecho a la libre elección de trabajo, a la imparcialidad ante la Ley, a la garantía procesal y a la protección jurisdiccional efectiva.

La Municipalidad responde la solicitud pidiendo que se proclame infundado, indicando que en concordancia con el mandato supremo N° 046-2000-MTC, no tiene potestad para entregar concesión o permiso de ruta que no esté dentro de su jurisdicción territorial. La Administración de Transporte y la PNP se encargaría de fiscalizar la prestación de transporte público interurbano y urbano.

La recurrida manifiesta que la empresa no cuenta con licencia de ruta. Que no se puede negar que la prestación de transporte público es de uso y necesidad pública



e interés general, siempre en cuanto que ofrezca calidad y seguridad a beneficio de sus consumidores como lo establece el reglamento, con la finalidad de otorgársele la respectiva concesión.

De acuerdo con lo que indicado en el art. 10° inciso 5 y 6; y art. 69° inciso 1 de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 23853, y en el art. 10° de la Ordenanza Municipal N° 010-MPH/CM fechado el 01 - 04 - 2000, les pertenece a los entes municipales de cada provincia reglamentar el servicio de transporte público urbano, interurbano, colectivo entre otros y determina las disposiciones que debe ejecutar las empresas que solicitan concesiones de ruta para ofrecer la prestación del transporte público.

En consecuencia, se verifica que no existe alguna Sentencia Directoral que permite la licencia de ruta en beneficio de la empresa de transporte Jorge Basadre S.A.C. y teniendo en cuenta la informalidad manifestada, no puede prevalecer el interés personal, o de un conjunto, sobre el interés público, y especialmente si está relacionado con un servicio público como es el Servicio de Transporte de Público en sus diferentes modalidades.

Por todo lo expuesto de ambas partes la recurrida expresó **INFUNDADA** la acción de amparo.

#### **EXP. N° 5289-2007-PA/TC – LIMA NORTE.**

JAVIER LIVIA ROJAS.

Que, don Javier Livia Rojas interpone recurso de agravio constitucional en oposición a la resolución de la Primera Sala Transitoria Mixta de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte con fecha 30 - 05 - 2007 que declara infundada la acción de amparo contra don Aldo Mendivil Ayvar; Inspector de la Administración General de Circulación Terrestre del MTC; y en oposición del Procurador Público delegado de los temas judiciales de dicho Ministerio, solicitando cese al acto perturbatorio de sus derechos al trabajo, a la libertad de circulación y tránsito, asimismo solicita se proceda a la devolución de su vehículo de placa de rodaje N° SQW-966,

conjuntamente con la placa de rodaje retenida, sin perjuicio de las sanciones impuestas.

El demandante refiere ser el propietario y conductor del vehículo en mención; y que pertenece a la Empresa de Transportes y Servicios Claudia S.A.C. la misma que cuenta con certificado de operaciones para ofrecer la prestación de transporte público en sus distintas modalidades en la jurisdicción de Canta, y que en circunstancias cuando se desplazaba en la carretera km 38.5 (punto de partida) fue interceptado por el inspector, quien sin tener orden ni mandato procedió a la intervención de su vehículo por presunta infracción de tránsito la cual es brindar el servicio de transporte público sin tener la aprobación de la autoridad competente y conducir el vehículo sin el permiso respectivo, levantando el acta de verificación N° 10333-05-DGCT-MTC la reclusión del vehículo en el establecimiento gubernativo del municipio.

El recurrente manifiesta que la intervención e internamiento fue indebida, porque no existe una orden que disponga el operativo cuestionado y no incurrió en infracción alguna, lo que evidencia la afectación de los derechos constitucionales en mención, y solicita la aplicación de las sanciones respectivas a los inspectores.

El procurador público del MTC responde la demanda objetándola en todas sus manifestaciones, manifestando que no existe vulneración de derechos constitucionales, dado que el demandante incumplió el Reglamento de Administración de Transporte Terrestre, motivo por lo que fue sancionado el demandante.

Que, de conformidad con el art. 15° y 16° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - Ley N° 27181, son autoridades competentes en aspectos de Transporte y Tránsito Terrestre del MTC para fiscalizar el respeto del reglamento de tránsito (supervisión, calificación e imposición de multas por desobediencia al reglamento de tránsito)

En la STC N° 8216-2006-PA-TC resalta que en el art. 318° del mandato supremo N° 040-2001-MTC, establece que con el propósito de evitar el riesgo a los usuarios, los inspectores de tránsito y/o la PNP de la jurisdicción donde se cometa la

infracción se dispondrá el retiro de los vehículos que realizan la prestación de transporte público informal, debiendo ordenar su reclusión en el depósito municipal, por lo tanto esto no conforma una acción arbitral, al contrario es una medida diseñada para prevenir que estos vehículos continúen brindando la prestación de Transporte Público evitando de esta forma que los pasajeros de este servicio de transporte estén arriesgando su integridad física y su vida.

La Empresa Claudio S.A.C. tiene permiso municipal provisional que le autoriza brindar la prestación de transporte público interurbano y urbano para la ruta km. 38.5 – Canta; sin embargo, este fue intervenido cuando brindaba el servicio fuera de la jurisdicción autorizada en el km. 39 conforme lo acredita en el Acta de Verificación N° 10333-05-DGCT-MTC; y conforme a lo mencionado el internamiento no vulnera ningún derecho al demandante.

Por todo lo expuesto el TC declara INFUNDADA la demanda de amparo.

#### **1.4. Formulación del problema.**

¿Cuál es la Eficacia Jurídica del Procedimiento Administrativo ante la Informalidad del Servicio de Transporte Público?

#### **1.5. Justificación e importancia del estudio.**

En esta oportunidad analizaremos el Procedimiento Administrativo y el por qué, es que se presenta la ineficacia en el personal administrativo, lo que nos conlleva a suponer es que desconocen la viabilidad del procedimiento al momento que el administrado y/o usuario va a presentar los documentos y/o requisitos para la formalización de todo el transporte que brindan el Servicio Público, en mucho de los casos el personal administrativo no sabe, ni dónde están ubicados o parados, por tal motivo es la demora e incluso el archivamiento de dicho trámite, y es por eso que muchos propietarios y conductores optan por brindar un Servicio de Transporte Público Informal mientras esperan la regularización o que se aplique el debido proceso al documento presentado en la Gerencia de Transporte de la entidad municipal.

Conociendo la Ineficacia del procedimiento y/o personal administrativo podemos buscar y proponer la solución a la mala gestión que existe en la Gerencia de Transporte de la entidad municipal por medio de la elaboración de una guía del Procedimiento Administrativo para la Celeridad, Eficacia y Eficiencia de los trámites y obtener los respectivos documentos de Circulación y Operatividad para todos los vehículos que brindan el Servicio de Transporte Público, y de esta manera estoy seguro que los propietarios optarían por la regularización de los permisos correspondientes para ofrecer el Servicio de Transporte Publico Formal, responsable y seguro a la ciudadanía en general.

De esta manera los propietarios y conductores ya no estarían expuestos a ser sancionados e incluso evitarían el internamiento de los vehículos al depósito municipal. Ya que esto perjudica enormemente para la economía familiar, si bien es cierto uno sale a trabajar en el sistema de Transportes y brindar un servicio al público y terminamos siendo conducidos al depósito y sancionados con una multa que a estas alturas no nos encontramos con la capacidad de cancelar de inmediato, y mientras no pagues dicha multa no puedes retirar tu vehículo del depósito municipal. Esto nos lleva a un problema aún más crítico, porque son sancionados con una multa por un procedimiento que la municipalidad no quiere o no sabe administrar, me refiero al correspondiente Procedimiento Administrativo de la regularización y/o formalización de documentos para brindar el Servicio de Transporte Público.

## **1.6. Hipótesis.**

**H1:** El Procedimiento Administrativo se relaciona eficazmente con la informalidad presente en la Municipalidad para los propietarios de vehículos del servicio de transporte público – Chiclayo 2019.

**H0:** El Procedimiento Administrativo no se relaciona eficazmente con la informalidad presente en la Municipalidad para los propietarios de vehículos del servicio de transporte público – Chiclayo 2019.

## **1.7. Objetivos:**

### **1.7.1. Objetivo General:**

- ✓ Establecer el Procedimiento Administrativo para regular y controlar de manera eficaz la informalidad en el Servicio de Transporte Público.

### **1.7.2. Objetivos Específicos:**

- ✓ Conocer los efectos jurídicos del Procedimiento Administrativo para regular y controlar la informalidad del Servicio de Transporte Público.
- ✓ Analizar los factores y problemas de la informalidad de todos los medios de transporte que brindan el servicio público sin contar con los permisos correspondientes de la Gerencia de Transporte del municipio.
- ✓ Explicar la aplicación del TUPA (Texto Único del Procedimiento Administrativo) para la regularización de la informalidad del Servicio de Transporte Público.
- ✓ Proponer la elaboración de una guía del Procedimiento Administrativo para la Celeridad de los trámites y obtener los respectivos documentos de Circulación y Operatividad para todo el transporte de servicio público.

## **II. MATERIAL Y METODO.**

### **2.1. Tipo y Diseño de investigación.**

#### **2.1.1. Tipo de Investigación.**

El tipo de **Investigación es Mixta** en el nivel propositivo, porque la investigación que se pretende aborda aspectos cuantitativos y cualitativos de tal manera que también se tendrá en cuenta resultados estadísticos, producto de la aplicación de la encuesta a la muestra seleccionada. También se desarrollará el análisis jurisprudencial en el ámbito nacional e internacional.

Para Hernández (2018), la investigación mixta simboliza una agrupación de procedimientos críticos, sistemáticos y empíricos de investigación e involucran la

recopilación y el estudio de los datos cualitativos y cuantitativos, y también su polémica conjunta e incorporación, para efectuar deducciones fruto del total de la averiguación obtenida (meta inferencias) y conseguir un mejor conocimiento de la problemática de investigación.

Para Chen (2006), lo precisa como una combinación sistematizada de las metodologías cuantitativas y cualitativas en el mismo análisis con la finalidad de conseguir una visión más aproximada de la problemática, y asegura que estos podrían ser compuestos de tal modo que las perspectivas cuantitativos y cualitativos guarden su conformación y ordenamientos originarios (“forma perfecta de los métodos mixtos”) o que los mencionados métodos puedan ser acondicionados, modificados o compendiados para llevar a cabo la exploración y contender con los gastos del análisis (“forma rectificada de los métodos mixtos”).

En síntesis, los métodos mixtos hacen uso de muestra de las identificaciones numéricas, textuales, verbales, visuales, simbólicas y de otros tipos para comprender inconvenientes en las ciencias Crezwell y Creswell (2018), Lieber y Weisner (2010).

Es una Investigación Propositiva porque se va proponer la elaboración de una guía del Procedimiento Administrativo para la Celeridad de los trámites y obtener los respectivos documentos de Circulación para los vehículos de Servicio Público.

La Investigación Diagnóstica o Propositiva de acuerdo a Hernández, Fernández y Baptista (2010), se refiere a cómo deberían ser las circunstancias para lograr conclusiones y actuar apropiadamente.

### **2.1.2. Diseño de Investigación.**

El presente estudio tiene un diseño no experimental ya que se pretende llevar a cabo el recojo de la información a partir de encuestas o de cuestionarios aplicados a la muestra respecto a opiniones o punto de vista de jueces, fiscales, abogados litigantes y distintos operadores del derecho para finalmente corroborar la hipótesis de la investigación.

Así mismo también no experimental porque se va llevar a cabo el análisis

doctrinario, análisis legal, y el análisis jurisprudencial en la investigación.

Según Hernández (2018), la investigación tiene un diseño de investigación no experimental ya que los análisis se efectúan sin el manejo deliberado de variables, en los que solamente se aprecia la problemática en su entorno natural para estudiarlos.

Según Hernández, Fernández y Baptista (2010), lo realizado en la investigación no experimental, es prestar atención a la problemática de la forma que ocurren en el entorno original, y luego ser estudiados.

## **2.2. Población y muestra.**

### **2.2.1. La población.**

La población es el grupo de todas las circunstancias que coinciden con un número de especificaciones Lepkowski (2008b) y Chaudhuri (2018). Una imperfección que suele presentarse en ciertos proyectos de investigación es que no se especifica lo necesario en las particularidades de la población o se considera que la muestra la representa de forma mecánica. En consecuencia, es mejor reconocer las cualidades con claridad, a fin de definir cuáles serán las cuantificaciones muestrales. Hernández (2018).

De acuerdo a nuestra investigación podemos decir que la población es el conjunto personas de un determinado territorio y que se consideran mayores de edad o niños mayores de 6 años los que son los usuarios de este servicio, también se puede calificar a las autoridades que controlan el transporte de servicio público.

La población está constituida por empleados de la entidad municipal, Gerentes o Titulares de empresas, Policía de Tránsito, Inspectores de Transportes, Propietarios, Conductores, Consumidores del Servicio de Transporte Público en Chiclayo del departamento Lambayecano.

### **2.2.2. La muestra.**

En las muestras no probabilísticas, la opción de los componentes no necesita de la posibilidad, sino más bien de causas afines con las particularidades de la

investigación o las intenciones del que investiga. Acá el modo no es automático, tampoco se fundamenta en fórmulas de posibilidad, aunque necesitan del procedimiento de toma de decisiones del que investiga o de un equipo de estudiosos y las evidencias selectas acatan diferentes opiniones de la investigación. Hernández (2018)

La muestra de la reciente investigación es no probabilística, porque es el investigador que va elegir a los integrantes.

La muestra en la presente investigación está compuesta por 50 participantes a quienes se le aplicara una encuesta o cuestionario de 20 preguntas en escala Likert de 5 ítems.

La muestra está constituida por 50 participantes de la siguiente manera:

<b>PARTICIPANTES</b>	<b>N.º</b>
Gerente de Empresas o Trabajadores de la Municipalidad	20
Policía de Tránsito e Inspectores de Transportes	10
Propietarios, Conductores y Usuario de Transporte.	20
<b>TOTALES</b>	<b>50</b>



## **2.3. Variables, Operacionalización.**

**2.3.1. Variables.** - La reciente investigación tiene 2 variables:

➤ **Variable Independiente es el Procedimiento Administrativo.**

Huapaya, R. (2019) considera que el objetivo del procedimiento administrativo es garantizar un moderno ambiente de comunicación entre los ciudadanos y la Administración Pública en el contexto de un gobierno democrático de Derecho. Especialmente se desafía por un procedimiento administrativo garantista, que facilite un ambiente protector de las condiciones subjetivas de los usuarios, con el compromiso de obtener excelentes resoluciones administrativas con calidad y eficiencia, y también la adecuada interacción de información entre ambas partes del proceso con intención de proteger las resoluciones administrativas que además que defiendan el derecho de los usuarios, defiendan el interés público. Así como lo indicamos, si existe un buen proceso, recibiremos excelentes decisiones administrativas para los usuarios, conforme al derecho comunitario europeo de la “buena administración” como un derecho que protege a todo individuo en su vinculación con las instituciones de Gestión Pública.

Precisamente, la lógica de la Ley del Procedimiento Administrativo General está de acuerdo con el precepto dominante vigente del Derecho Administrativo, y por todo ello se ha determinado una regularización del procedimiento administrativo esencialmente garantista, que sostiene la existencia de una “tutela administrativa efectiva” al usuario en el comienzo, el ordenamiento, la educación y el término del proceso, e incluso en una casual etapa de impugnación del proceso, y también en la conclusión de las resoluciones administrativas. Empero, no conseguimos dejar de observar que esta perspectiva moderna está imponiéndose a un procedimiento de considerable comprobación, desde dos panoramas: (i) un panorama de la reevaluación procesal del proceso administrativo, la que se fundamenta en la necesidad de emplear los desarrollos modernos de la teoría general del proceso al procedimiento administrativo, que en realidad es proceso (ya que principalmente, es una herramienta para la realización de los derechos, con la diferencia que el procedimiento administrativo no se ejecuta en sede jurisdiccional, en vista de que el concepto jurídico de proceso no se acaba en la jurisdicción) y, (ii) relacionar el

procedimiento administrativo, en clave norteamericana, como un procedimiento de representación de intereses y por esa razón, como una herramienta de intercambio de información para alcanzar una resolución administrativa adecuada a la legalidad así como eficaz en relación a la defensa de los derechos de los usuarios.

Dentro del Procedimiento Administrativo consideramos 03 principios:

- ❖ **Principio de Legalidad.** – Este principio es fundamental del Derecho Administrativo, ya que todas las autoridades que conforman el Estado, se rigen al margen de la Carta Magna, la norma y a la justicia, dentro de las competencias que le son asignadas y conforme a los objetivos para los que fueron encomendados.
  - ❖ **Principio de Eficacia.** – En el procedimiento administrativo los participantes deben hacer predominar la ejecución del propósito del acto procedimental, por encima de las formalidades cuya ejecución no incurra en su legitimidad, no definen elementos fundamentales en la resolución final, sin perder las garantías del procedimiento, ni ocasionen desprotección a los usuarios.
  - ❖ **Principio del Debido Procedimiento.** – Los usuarios disfrutan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Estos derechos y garantías comprenden, de forma enunciativa más no limitativo, los derechos a ser comunicado; a obtener la información; a rechazar la imputación de cargos; a formular argumentación y a ofrecer pruebas complementarias; a presentar y a realizar pruebas; a requerir el uso de la palabra cuando proceda; a alcanzar una resolución motivada, basada en el derecho, publicada por la autoridad responsable, y en un tiempo suficiente; y, a presentar impugnación de las resoluciones que los perjudican.
- **Variable Dependiente es la Informalidad.**

Hernando de Soto (1989), define la Informalidad como la unión de asociaciones, empleados y ocupaciones que actúan al margen del marco normativo y legislativo que dirigen la actividad económica. De esta manera, desempeñarse en la

informalidad significa estar exonerado de las obligaciones tributarias, así mismo del respeto a las normas legales, por lo contrario, no posee con la protección ni los servicios y beneficios que el gobierno dispone. En cuanto a los resultados de actuar al margen de la ley sean mayores a los costos, la informalidad predominara.

La (OIT) Organización Internacional del Trabajo a través de la 15ª Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo (CIET) plantea diferentes opiniones para describir la informalidad en concordancia a la objetividad propia de cada nación entre estas: el registro de la propiedad, el tipo de contabilidad que llevan, la organización legal, el tipo de actividad económica, número de individuos activos en formas constante, el destino de la producción, el incumplimiento de beneficios laborales y remuneraciones, etc.

La informalidad en el Servicio de Transporte Publico, se puede determinar como el traslado de personas a través de vehículo no autorizado o que no cuentan con los permisos de acuerdo a las normativas legales del transporte terrestre. En la actualidad no se puede negar la presencia de transporte publico informal en las vías a nivel nacional, estos actos producen graves resultados, asociadas a pérdidas económicas de las empresas de transportes formales, y al peligro latente de la inseguridad de las personas que se trasladan, los mismos que se convierten en los más vulnerables frente a este escenario de la informalidad.

Dentro de Informalidad consideramos 03 problemas:

- ❖ **Congestión Vehicular.** – Conforme pasa el tiempo el crecimiento de la localidad es indiscutible e inevitable. Este aumento colabora a que mantengamos un excesivo tráfico vehicular. El tráfico vehicular se vuelve pesado e intolerante, y pese a que las autoridades discuten mucho de este tema, no se verifican alternativas a simple vista, empero, tanto los conductores como los transeúntes, pueden conseguir que haya un tráfico vehicular más fluido. La principal causa de que mantengamos un tráfico exageradamente congestionado es porque no tenemos una buena educación vial. Es preciso activar un plan de educación de las reglas de tránsito, si todos participamos, el tránsito vehicular sería más ligero y menos agotador.

- ❖ **Competencia Desleal.** – Podemos determinar como la mezcla de prácticas de confusa integridad que se pueden poner en práctica por algunas empresas y que perjudican de forma grave a las demás empresas formales. Este modelo de actividades ilegales se ejecuta con la finalidad de incrementar la cuota de mercado o para quitar de en medio a oponentes haciendo de lado las normas de juego justas y responsables que funcionan de manera original regulando el mercado. La competencia desleal también podría originarse por parte de ex trabajadores y trabajadores de una sociedad al utilizar los conocimientos adquiridos y clientes ganados durante todo el tiempo que laboro en dicha empresa para aplicarlos en otra empresa diferente o al iniciar un negocio propio. De esta forma no se cuenta con el consentimiento expreso del gerente de la empresa al cual se le causa inconvenientes y esto conforma una acción de competencia desleal.

Actualmente se puede verificar que existen muchas acciones de competencia desleal y que se encuentran posicionados en todo el territorio peruano, y es que la mayoría de las empresas no respetan los valores éticos y quieren entrar al mercado al costo que sea.

- ❖ **Mecanismos para fiscalizar y regular el servicio de transporte público.**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) aún no ha aprobado el protocolo sanitario propuesto por la entidad municipal de la provincia de Chiclayo (MPCh) para regular el Servicio de Transporte Público.

Según datos del municipio, solo se cuenta con 10 inspectores para realizar los operativos de control en toda la ciudad mientras la informalidad sigue en aumento pese al avance de la pandemia.

En junio de este año, el referido ministerio publicó el protocolo para prevenir el contagio del coronavirus (COVID-19) en el transporte de servicio público, a través de la modalidad de colectivo y taxi en autos.

Se trata de un documento (protocolo) utilizado y aplicado en todo el país y de forma obligatoria para los conductores, operadores y pasajeros del transporte de servicio público.

Sin embargo, en la provincia de Chiclayo, la informalidad, principalmente, en las modalidades de taxi y colectivo, supera lo determinado por el MTC.

Mientras el protocolo del MTC señala que los conductores deben limitar el aforo de su vehículo, los colectivos informales que ofrecen rutas a Lambayeque, Monsefú o Íllimo permiten sin control el transporte de más de tres pasajeros.

Lo mismo se observa en los colectivos informales que brindan viajes “directos” a Trujillo o Piura.

La subgerente de Transporte de la municipalidad provincial, Jackeline Campos Díaz, aseguró que desde que asumió el cargo -hace casi dos semanas- se han realizado 2 operativos diarios, de lunes a sábado.

Pese a estas intervenciones, la funcionaria reconoció que la informalidad ha crecido en Chiclayo y no se tiene suficiente logística para trasladar los vehículos de algunos infractores al depósito municipal.

A la fecha, el municipio solo cuenta con 10 inspectores municipales y los operativos se han realizado con apoyo de cerca de 10 policías.

Sin embargo, la subgerencia de Transporte requiere contar con más personal, aunque la baja recaudación que enfrenta el municipio reduce la opción de contratar a más inspectores.

**“Los transportistas informales no cumplen el protocolo, llevan varios pasajeros dentro del vehículo y ofrecen una menor tarifa, generando una competencia desleal “**, refirió la subgerente.

Campos Díaz aseguró que, a pesar de haberse clausurado algunos paraderos informales, los transportistas siguen ofreciendo este servicio en otras zonas del anillo vial.

El MTC ya ha fijado multas para las infracciones cometidas durante la emergencia sanitaria, pero a la fecha, el municipio no ha emitido una ordenanza complementaria para sancionar a los conductores y operadores de transporte.

Al respecto, la subgerente mencionó que han remitido un protocolo al MTC, pero el documento técnico aún no ha sido aprobado.

Según dijo, no existen muchas variaciones entre el protocolo nacional y la propuesta de la MPCh. Sin embargo, ante la falta de una respuesta, buscarán intensificar los operativos de control.

### **2.3.2. Operacionalización.**

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM	TÉCNICA DE INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE DATOS
<p><b>Variable Independiente:</b></p> <p>Procedimiento Administrativo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Legalidad.</li> <li>❖ Eficacia.</li> <li>❖ Debido proceso.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Derecho Administrativo.</li> <li>❖ Lograr efecto solicitado.</li> <li>❖ Respetar los derechos de usuario.</li> </ul>		<p>Técnica Encuesta</p>
<p><b>Variable Dependiente:</b></p> <p>Informalidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Congestión vehicular.</li> <li>❖ Competencia desleal.</li> <li>❖ Falta de mecanismos para fiscalizar y regular el Transporte de Servicio Público.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Exceso de vehículos en circulación.</li> <li>❖ Vehículos sin tarjeta de operatividad realizando Servicio de Transporte Público.</li> <li>❖ Inexistencia de inspectores de Transportes.</li> </ul>	<p>Escala Likert</p>	

#### **2.4. Técnicas e instrumento de recolección de datos, validez y confiabilidad.**

La observación es una técnica de investigación que consiste en vigilar y recolectar datos de individuos, eventos, acontecimientos, acciones, objetos, casos, condiciones, etc., con la finalidad de conseguir cierta información obligatoria para un estudio, en esta oportunidad en nuestra investigación podemos demostrar los comportamiento y acciones de los Inspectores de Transportes a la hora de intervenir a un conductor de Servicio de Transporte Público o del mismo modo las acciones de los conductores del Servicio de Transporte Público a la hora que son intervenidos por los Inspectores de Tránsito en conjunto con la Policía de Tránsito.

Haynes (1978), manifiesta que es el procedimiento más usado para quienes se guían con un comportamiento correcto.

Esta técnica de encuesta sirve al investigador para recolectar la mayor información necesaria o datos que más adelante serán tabulados al ser aplicados, esta encuesta se permitirá recolectar información necesaria para posteriormente ser tabulados en estadísticas.

La técnica del Fichaje es utilizada por los investigadores. Sirve para recolectar y acumular información de la investigación la cual conforma una colección de información, variables y extensión, pero todos relacionados a un solo contenido.

Existen varios tipos de fichas:

- Ficha de resumen, comprende la recapitulación o síntesis del enunciado, sin descomponer los pensamientos del productor, pero no se redunden puntualmente sus expresiones. La ficha de resumen debe llevar el nombre del estudio y la reseña bibliográfica respectivamente.
- Esta ficha de resumen nos va servir para organizar en un resumen o en una forma comprimida nuestra investigación sin alterar ninguna información.
- Ficha de síntesis, es usada para establecer, en mínimas frases, el resumen del enunciado revisado. Esta ficha compromete un propósito determinado de estudio en torno al que se lleva a cabo un breve razonamiento.



- Esta ficha de síntesis nos va ayudar a tener nuestra investigación de una manera clara y precisa en pocas palabras.
- Ficha bibliográfica, incluyen la información de especificación de un libro o de alguna fuente de información sobre el objetivo de investigación. Esta ficha se crea para todos los textos, libros o artículos, que se pueden utilizar en el estudio.
- Esta ficha nos ayuda en nuestra investigación para identificar los libro, artículos o textos que hemos usado en nuestro trabajo a la vez va permitir referenciar a los autores mencionados.

Técnica de gabinete es el grupo de actos para alcanzar de manera directa notas de las fuentes documentales de investigación (individuos en el lugar y momentos precisos y claros de los actos o acaecimientos de beneficio para el estudio).

Esta técnica nos ayudó a obtener información de forma directa con los involucrados directos en la investigación.

## **2.5. Procedimientos de Análisis de Datos.**

Debido a que en la investigación se va aplicar un cuestionario de 20 preguntas a una muestra de 50 participantes, los datos recolectados serán analizados por medio cuadro estadísticos de diagramas de barras circulares, histogramas con la finalidad de presentar los resultados finales de presentar los resultados de una manera más ordenada y estructurada.

## **2.6. Criterios éticos.**

El consentimiento informado, está referida a un principio kantiano que declara que las personas deben ser tratadas como un fin en sí mismas y jamás como un medio para obtener algo. En efecto, los investigadores deben concordar en ser informantes y estar al tanto de obligaciones y derechos en la elaboración del estudio. Un punto importante a tener en cuenta es acerca de cuánta indagación debe entregarse a los informantes, ya que puede ser que exista el peligro que se les induzca de modo positivo o negativo para los fines del estudio. El compromiso ético del estudioso es el que establezca la contradicción metodológica. Es

transcendental mostrarse de acuerdo en el sentido que la información entregada se vuelve un componente que interviene en la legitimidad de la investigación pues, al contar con el informante discernimiento con la finalidad de la recopilación de información, puede ofrecer contestaciones públicas admisibles.

El fin fundamental de la aprobación consiste en que los sujetos admitan colaborar en el estudio cuando este concierne con sus principios y valores como con el beneficio que los anima al contribuir su práctica ante el fenómeno estudiado, sin que su intervención le represente cierto menoscabo ético.

**La honestidad**, es existir conforme como razonamos y percibimos, siendo congruentes con nuestro razonamiento y estilo de supervivencia, enlazarnos de esta manera con el universo que nos envuelve, los acontecimientos que nos pasan y con todas las personas. Ciertos ejemplos buenos son reconocer un error propio o reconocer los logros de los demás, podemos mencionar una película muy popular como **Shrek** (Andrew Adamson y Vicky Jenson, 2001) es una excelente lección de lo manifestado, donde el actor principal actúa de manera natural, es verdadero consigo mismo y con los demás también no importándole así el panorama no está a su favor.

**La confidencialidad**, hace referencia al anónimo de la identificación de los individuos copartícipes del estudio, así como también a la reserva de la información que manifiestan estos. Por tal efecto se designa un dígito o un distintivo a los consultados. El sobrenombre puede ser designado por el mismo colaborador, con lo cual aceptara que se sienta en familiaridad dentro del desarrollo y obtenga fe en el secreto de los resultados del estudio. Asimismo, ante la confiabilidad es sustancial que los investigadores se cuestionen moral si podría ser que los informadores quieran ser registrados y descritos, o si las instituciones o lugares donde se han llevado a cabo los estudios pueden ser indicados, y en qué tiempo o periodo se puede poner en identificación a determinadas fuentes de indagación. Ciertamente, la investigación cualitativa admite una extensa capacidad ética y moral que destaca en momentos, las simples exigencias técnicas de compendio de la información, predominando el bienestar de los individuos ante los propósitos estudiosos y científicos.

**La justicia**, Es un valor establecido como interés nacional. Surgió de la necesidad de sostener la igualdad entre sus participantes. Es el conjunto de pautas y criterios que determinan un ambiente apropiado para relacionarse entre individuos y organismos autorizando, permitiendo y evitando acciones específicas en la propia interrelación.

## **2.7. Criterios de rigor científico.**

**La neutralidad**, se descalifica como una virtud, porque puede originarse del desinterés, la cobardía o el miedo. Es una imparcialidad que puede originarse de la obligación como defensa personal, del que tiene el pensamiento que el bien y el mal está en ambos lados, o de la discreción para proteger un motivo que se valora más importante que los demás.

**La originalidad**, de los documentos expuestos es uno de los propósitos primordiales. Por esta razón todos los trabajos listos para sustentar son expuestos a comprobación de copia o plagio con la aplicación profesional de CrossCheck u otros. Según la disposición de la revista, la copia, el plagio o autoplagio es motivo suficiente y automático para ser rechazado en un trabajo. Solamente se aceptan documentos, artículos, estudios, etc. nuevos y auténticos que aseguren un verídico desarrollo de las conclusiones y que proporcionen antecedentes interesantes y relevantes a la colectividad intelectual. A tal efecto, las ediciones de los documentos están guiadas al desarrollo de la ciencia en el ambiente del perfeccionamiento y sus líneas transversales.

**La validez**, se refiere a la apreciación adecuada de las conclusiones y convirtiéndose en un sustento primordial de los enfoques cualitativos. Este método de recolectar la información, de alcanzar a obtener las experiencias y los acontecimientos desde diferentes perspectivas, el poder interpretar y analizar la autenticidad desde un conjunto de conocimientos teóricos y de experiencias, ser minucioso en verificar perennemente los descubrimientos, promete al estudioso firmeza y seguridad en sus conclusiones. La validez advierte el nivel de veracidad con la que se demuestra la problemática investigada y puede lograrse mediante los distintos procesos, entre los más frecuentes tenemos: la saturación, la triangulación y la comparación con otros descubridores. En conclusión, debería ser considerado

como una elaboración general de las notas y una retórica ordenada de las hipótesis que sustentan una investigación cualitativa. En consecuencia, se indica que hay validez cuando existe una atención exhaustiva del desarrollo metodológico, de tal forma que el estudio se vuelve fiable. Estableciendo parámetros sistemáticos y concretos de cómo se han almacenado y usado la información que permite a otros estudiosos puedan cuestionarse si las conclusiones conseguidas son legítimas y no confrontan similitud.

**El criterio de credibilidad o valor de la verdad**, asimismo conocido como legitimidad, siendo una condición fundamental puesto que consiente en demostrar la problemática y las vivencias comprobadas, así como son apreciados por la sociedad. Contemplado en la proximidad que las conclusiones del estudio se deben relacionar con la problemática observada, de esta manera el estudioso evade efectuar supuestos a priori sobre la objetividad del estudio. Esta condición se alcanza cuando los descubrimientos son considerados como “verídico” o “reales” por los participantes que intervinieron en la investigación, por todos los que se han desempeñado como confidentes esenciales, y por más expertos sensibles a la temática analizada. Así mismo, está definido por la importancia que contenga la investigación y la contribución que sus conclusiones originen en la obtención o validación de modernas hipótesis.

**La conformabilidad**, consiste saber la función del investigador durante la labor de campo y reconocer su radio de alcance y prohibiciones para intervenir en las probables apreciaciones o diatribas que causan la problemática o los individuos copartícipes. El experto cualitativo tiene la responsabilidad ética de dar a conocer a los encargados de las zonas donde efectuará su labor de campo y considerando el protocolo enseñado al comité de investigación, y también deberá señalar las acciones profesionales que realizará el tiempo que dure la indagación. De esta manera pone en conocimiento la función que cumplirá durante las observaciones y en sus relaciones con los copartícipes de la investigación.

**La objetividad**, demanda que el instrumento de compilación de la información evidencie los objetivos de la investigación, así como que el investigador efectúe reproducciones literales de las conversaciones, y que la redacción de las

derivaciones sea contrastada con los antecedentes acerca del tema de investigación, naturalmente considerando la adecuada indicación de las fuentes. Del mismo modo, se aconseja que se considere la exploración de los descubrimientos de otros estudiosos. Controlar la autenticidad de la información recabada y vigilar cuidadosamente los argumentos de rigidez propios de una investigación cualitativa, los cuales deben considerar la reflexividad del investigador lo que dará la posibilidad que el investigador esté advertido del influjo de sus formulaciones y de la posición con la que plantea la problemática de estudio. Asimismo, apoya a que reproduzca una razón autoanálisis que le consienta conseguir una mayor perspicacia a la problemática, a fin de que quede plenamente establecido, cómo se logró la tan procurada imparcialidad en la acción de investigación y, qué meditaciones efectuó durante el proceso hasta la conclusión y los resultados finales de la investigación.

**La relevancia**, faculta valorar el alcance de los objetivos trazados en el documento y permite confirmar si ciertamente se logró un mayor discernimiento del fenómeno de estudio o si existió algún tipo de consecuencia positiva en el panorama de estudio. Vale decir, si se produjo alguna modificación en la acción realizada o en los hechos de los individuos copartícipes. La relevancia es un criterio que también hace referencia a la aportación con nuevos descubrimientos y la proporción de nuevos diseños teóricos o conceptuales. Precisamente, la relevancia facilita la verificación de la reciprocidad entre la justificación y las conclusiones que se alcanzaron durante el desarrollo del estudio.

### **III. RESULTADOS.**

#### **3.1. Resultados de Tablas y Figuras**

**Tabla 1:**

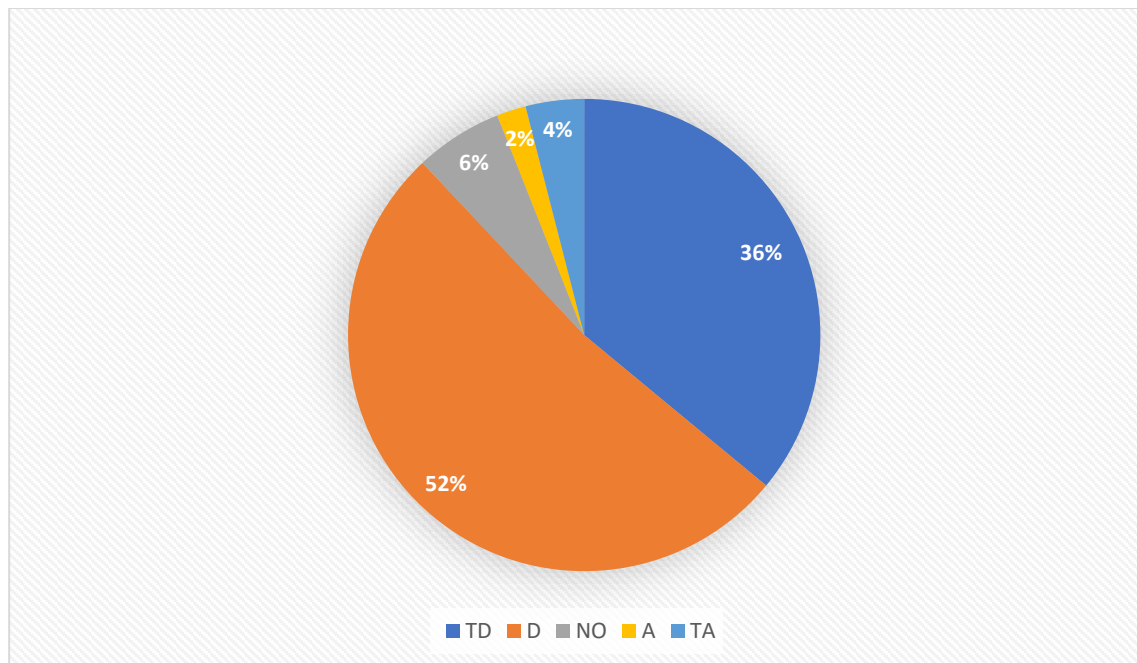
*El Procedimiento Administrativo en la Municipalidad es eficaz y eficiente.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	18	36
En Desacuerdo	26	52
No opina	3	6
De Acuerdo	1	2
Totalmente de Acuerdo	2	4
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 1:**

*El Procedimiento Administrativo en la Municipalidad es eficaz y eficiente.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 36% se mostraron Totalmente en Desacuerdo, el 52% muestra Desacuerdo, lo que permite confirmar que la gran mayoría de preguntados están en Desacuerdo que el Procedimiento Administrativo en la Municipalidad es eficaz y eficiente.

**Tabla 2:**

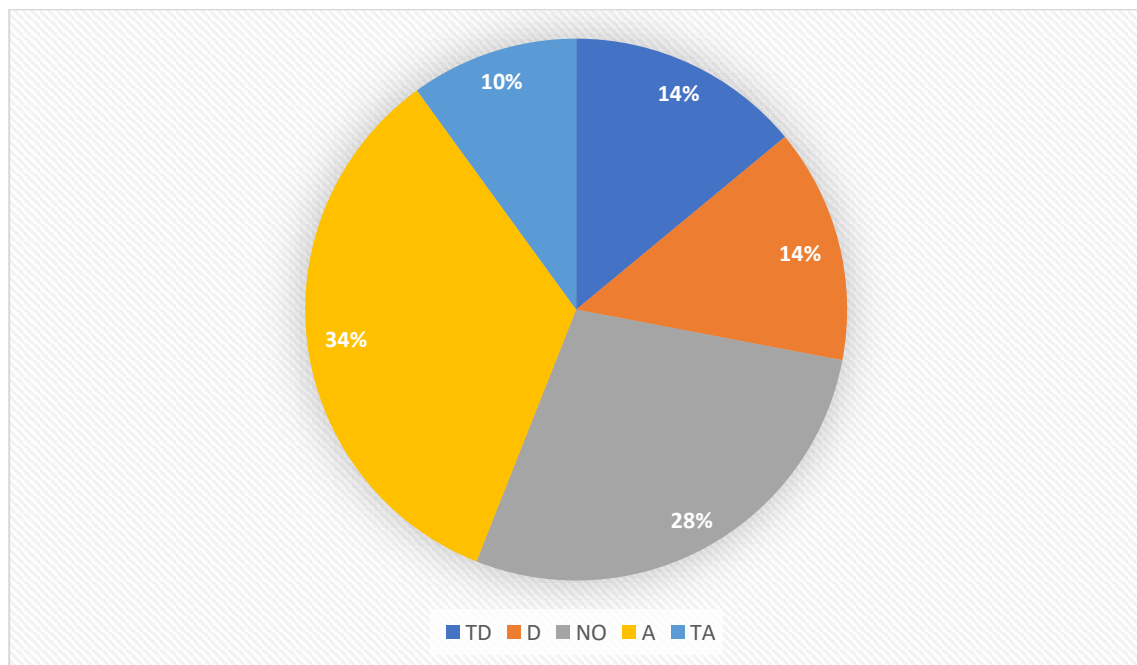
*El TUPA brinda los procedimientos y servicios a los administrados.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	7	14
En Desacuerdo	7	14
No opina	14	28
De Acuerdo	17	34
Totalmente de Acuerdo	5	10
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 2:**

*El TUPA brinda los procedimientos y servicios a los administrados.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 28% No Opina, el 34% se mostraron de Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están de Acuerdo con que el TUPA brinda los procedimientos y servicios a los administrados.

**Tabla 3:**

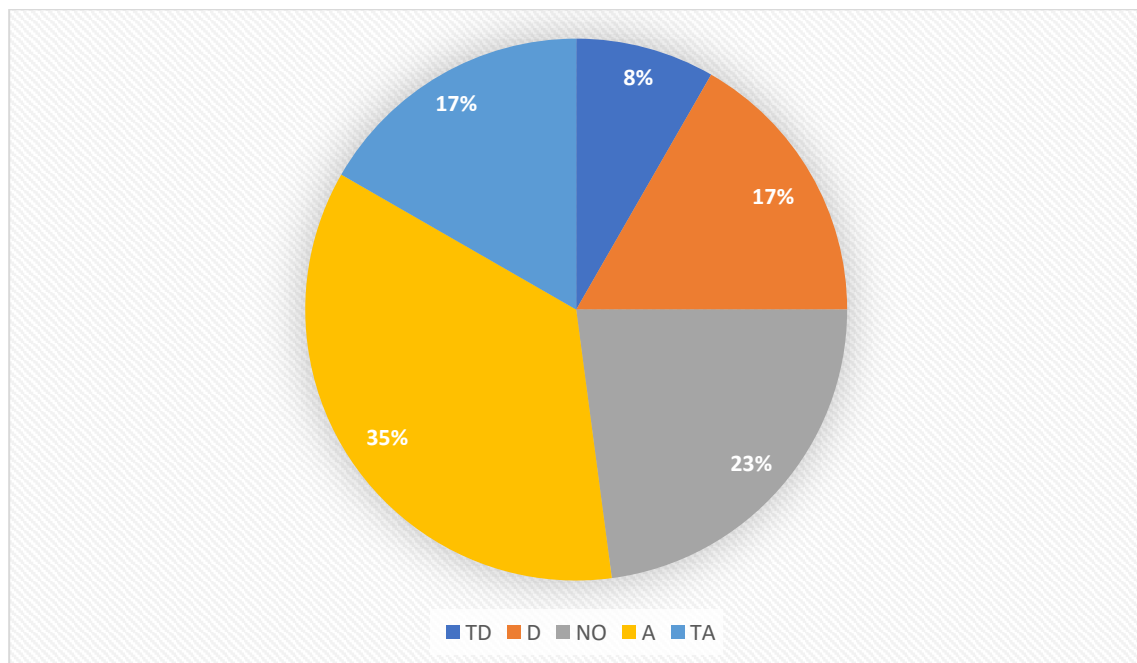
*Conoce la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Transito.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	4	8
En Desacuerdo	9	17
No opina	11	23
De Acuerdo	17	35
Totalmente de Acuerdo	9	17
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 3:**

*Conoce la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Transito.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 23% No Opina, el 35% se mostraron de Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están de acuerdo que conocen la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Transito.



**Tabla 4:**

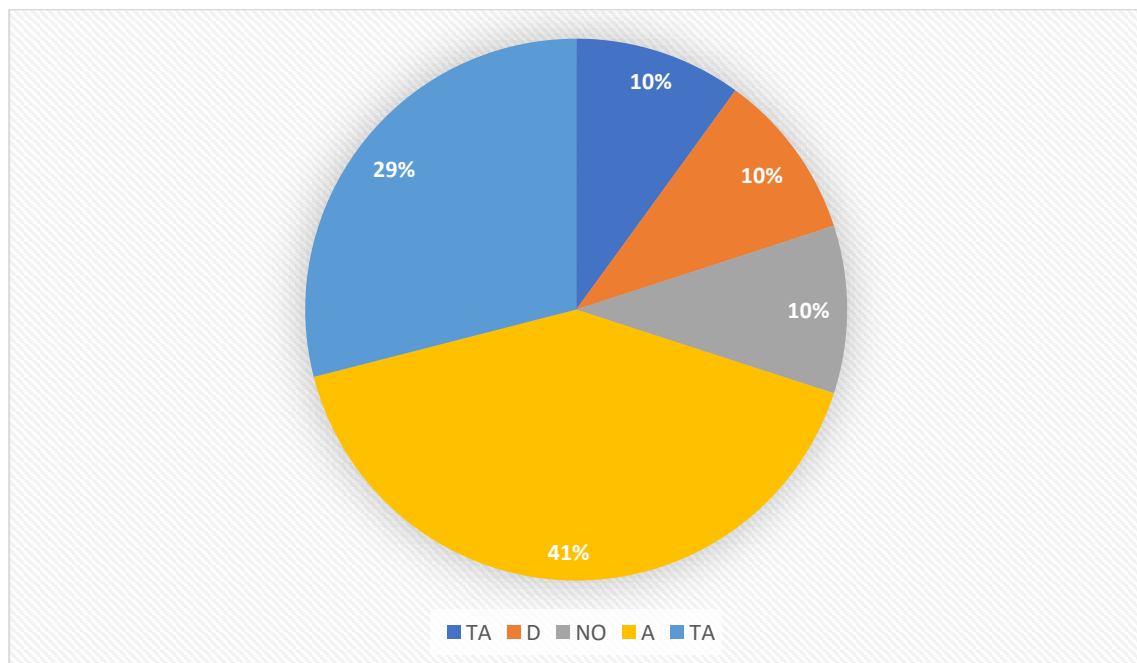
*Conoce la problemática actual del Sistema de Servicio de Transporte Público.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	5	10
En Desacuerdo	5	10
No opina	5	10
De Acuerdo	20	41
Totalmente de Acuerdo	15	29
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 4:**

*Conoce la problemática actual del Sistema de Servicio de Transporte Público.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 41% se mostraron de Acuerdo y un 29% Totalmente Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están de Acuerdo de que conocen la problemática actual del Sistema de Servicio de Transporte Público.

**Tabla 5:**

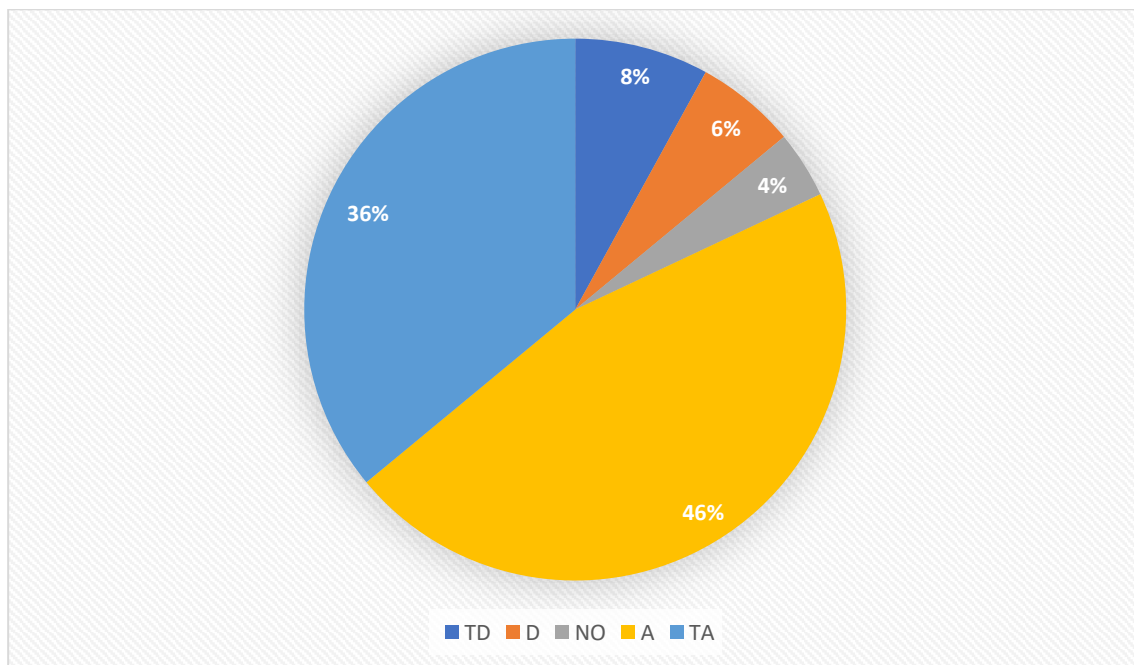
*Conoce el Servicio de Transporte Público Formal.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	4	8
En Desacuerdo	3	6
No opina	2	4
De Acuerdo	23	46
Totalmente de Acuerdo	18	36
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 5:**

*Conoce el Servicio de Transporte Público Formal.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 46% se mostraron de Acuerdo y un 36% Totalmente Acuerdo, lo que admite comprobar que la gran mayoría de encuestados están de Acuerdo que conocen el Sistema de Servicio de Transporte Público Formal.

**Tabla 6:**

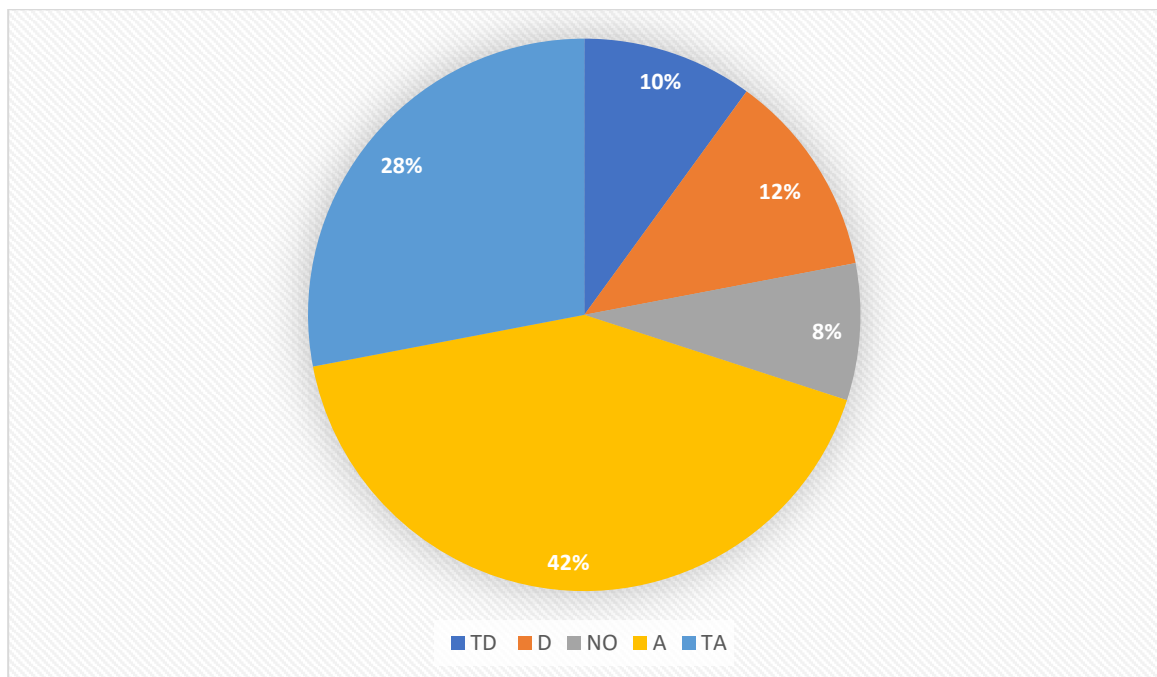
*Conoce el Servicio de Transporte Público Informal.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	5	10
En Desacuerdo	6	12
No opina	4	8
De Acuerdo	21	42
Totalmente de Acuerdo	14	28
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 6:**

*Conoce el Servicio de Transporte Público Informal.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 42% se mostraron de Acuerdo y un 28% Totalmente Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están de Acuerdo que conocen el Sistema de Servicio de Transporte Público Informal.

**Tabla 7:**

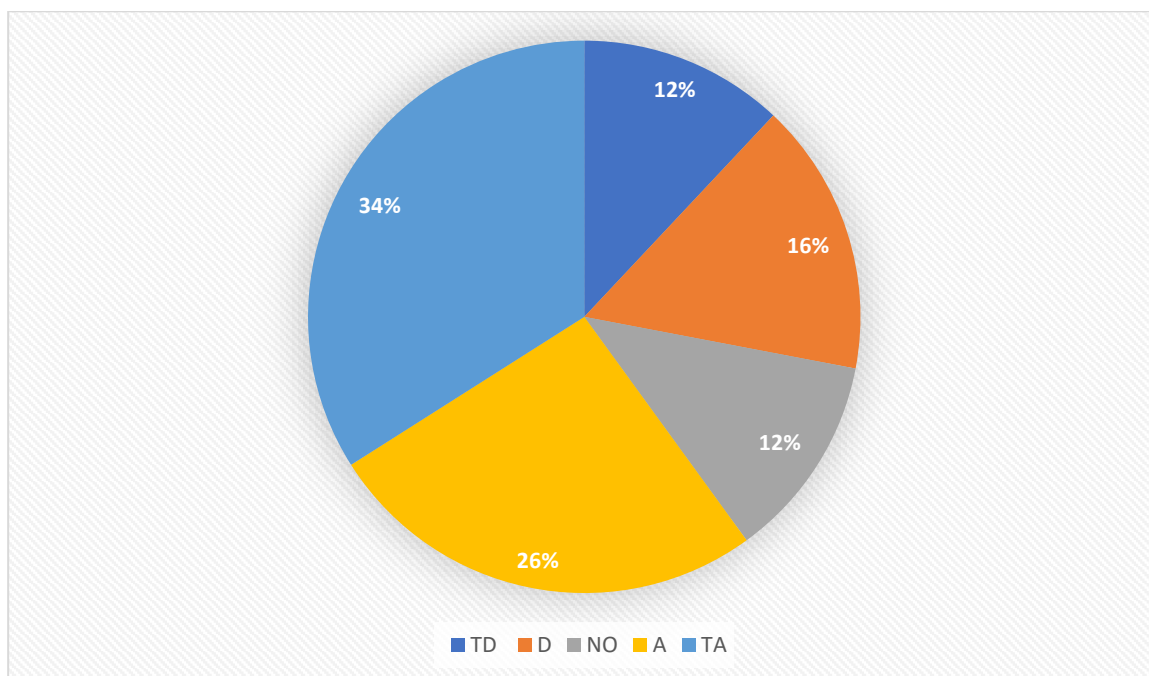
*Es complicado el procedimiento de formalización de Servicio de Transporte.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	5	10
En Desacuerdo	6	12
No opina	4	8
De Acuerdo	21	42
Totalmente de Acuerdo	14	28
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 7:**

*Es complicado el procedimiento de formalización de Servicio de Transporte.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 26% se mostraron de Acuerdo y un 34% Totalmente Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están Totalmente Acuerdo que es complicado el procedimiento de formalización de Servicio de Transporte Público.

**Tabla 8:**

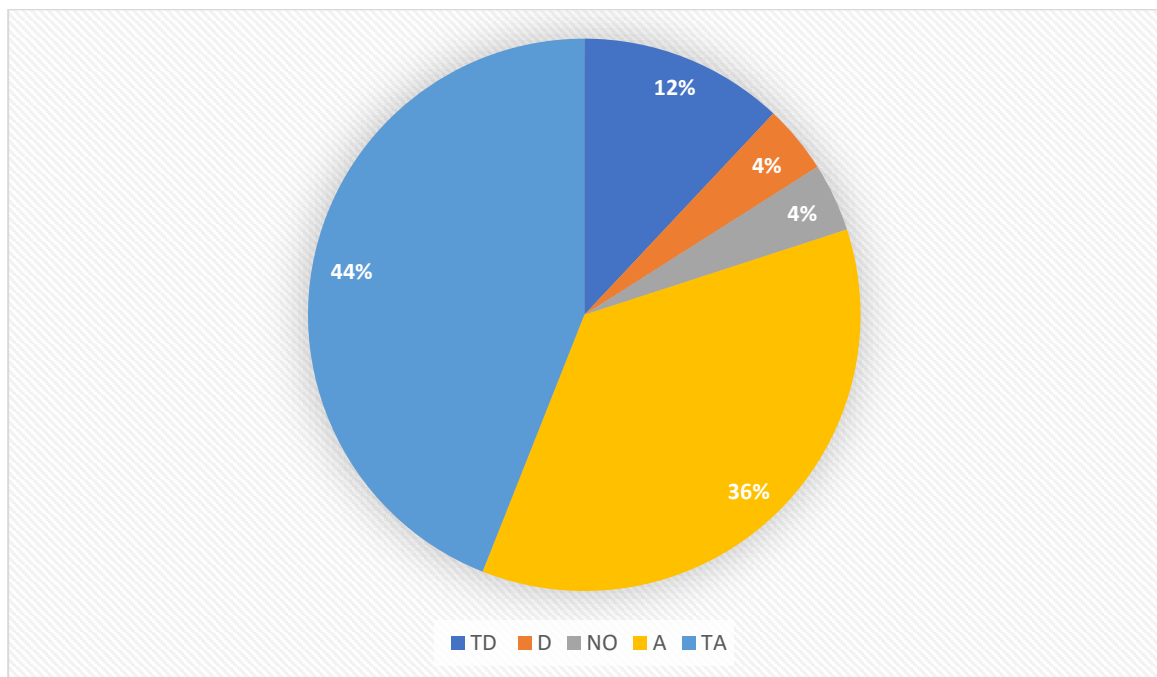
*El desempleo es causa del Servicio de Transporte Público Informal.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	6	12
En Desacuerdo	2	4
No opina	2	4
De Acuerdo	18	36
Totalmente de Acuerdo	22	44
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 8:**

*El desempleo es causa del Servicio de Transporte Público Informal.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 36% se mostraron de Acuerdo y un 44% Totalmente Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están Totalmente Acuerdo que el desempleo es causa del Servicio de Transporte Público Informal.

**Tabla 9:**

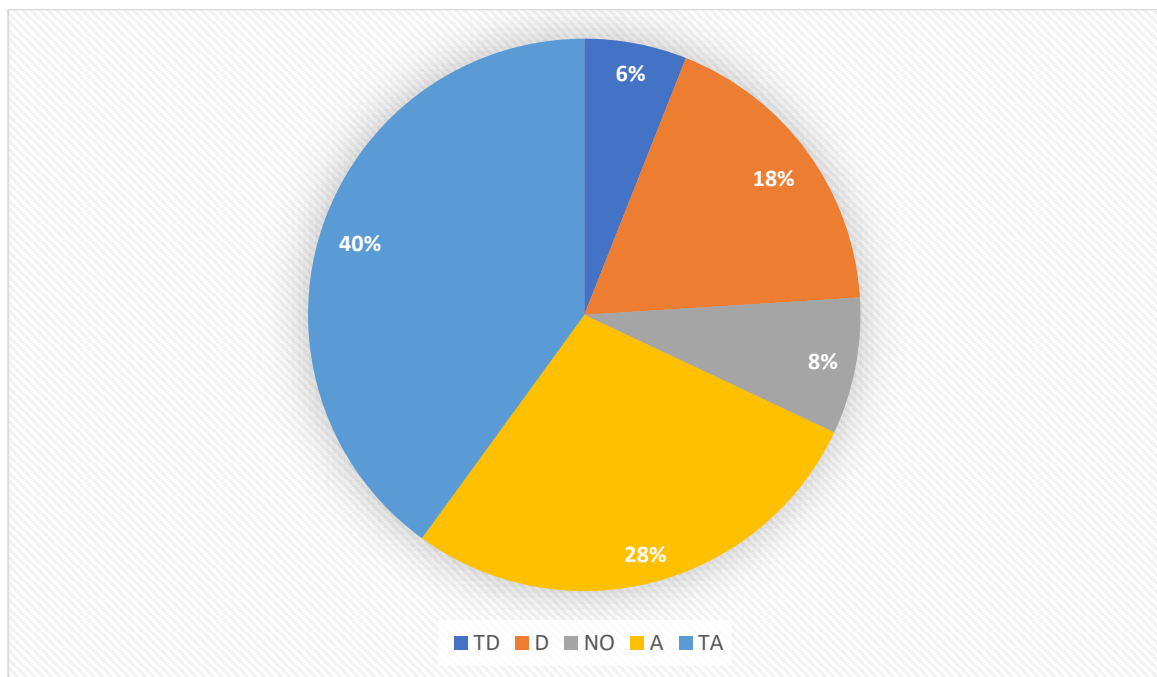
*El Procedimiento de formalización de Transporte desaparecería la Informalidad.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	3	6
En Desacuerdo	9	18
No opina	4	8
De Acuerdo	14	28
Totalmente de Acuerdo	20	40
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 9:**

*El Procedimiento de formalización de Transporte desaparecería la Informalidad.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 28% se mostraron de Acuerdo y un 40% Totalmente Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están Totalmente Acuerdo que el procedimiento de formalización del Transporte desaparecería la Informalidad.

**Tabla 10:**

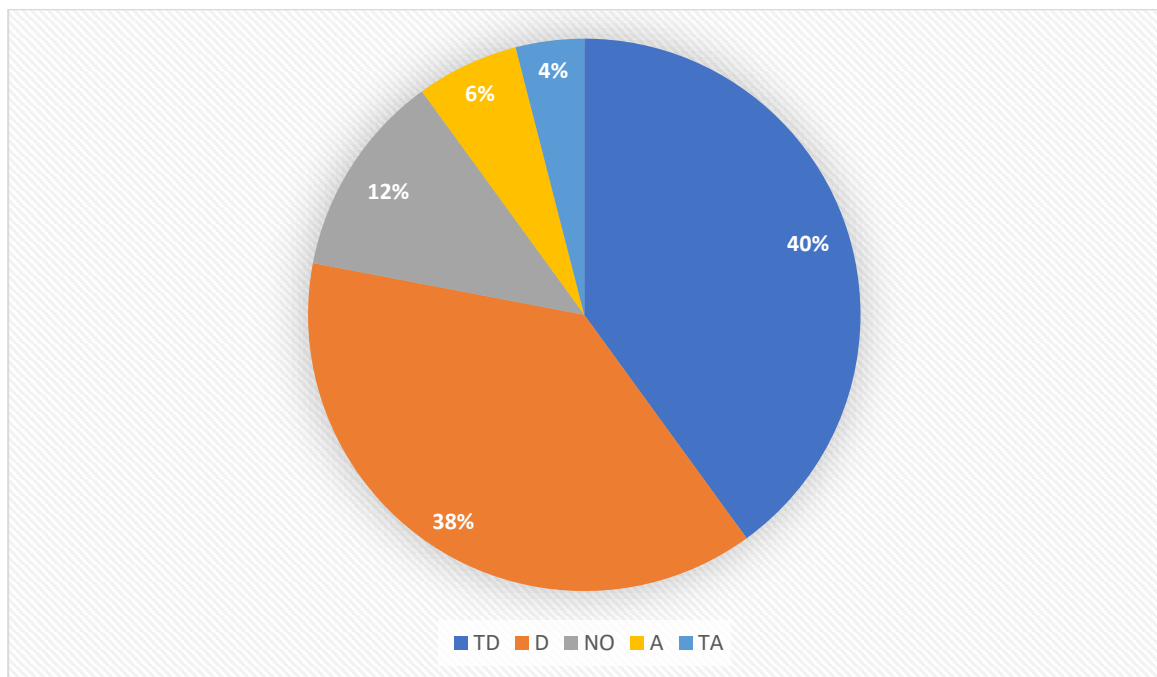
*Gobierno Nacional, Regional y provincial soluciona el Servicio de Transporte.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	20	40
En Desacuerdo	19	38
No opina	6	12
De Acuerdo	3	6
Totalmente de Acuerdo	2	4
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 10:**

*Gobierno Nacional, Regional y provincial soluciona el Servicio de Transporte.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 40% se mostraron en Total Desacuerdo, el 38% muestra Desacuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están en Total Desacuerdo que el Gobierno Nacional, Regional y provincial soluciona el Servicio de Transporte Público.

**Tabla 11:**

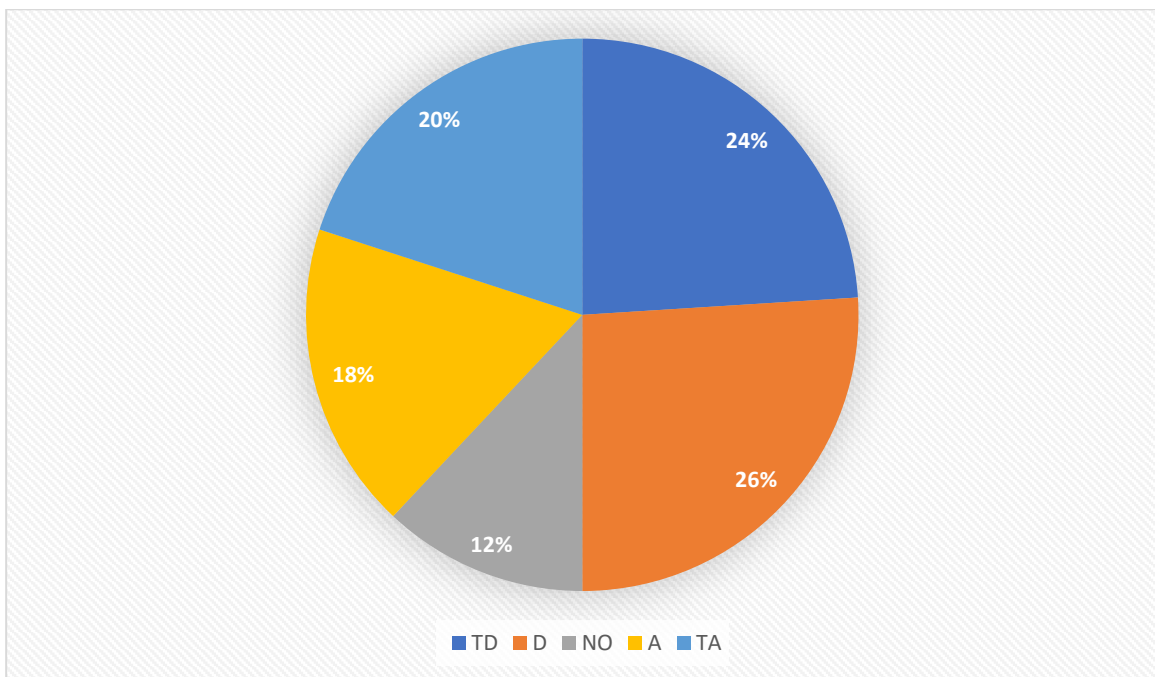
*Son justas las sanciones para el Servicio de Transporte Público Informal.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	12	24
En Desacuerdo	13	26
No opina	6	12
De Acuerdo	9	18
Totalmente de Acuerdo	10	20
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 11:**

*Son justas las sanciones para el Servicio de Transporte Público Informal.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 24% se mostraron en Total Desacuerdo, el 26% muestra Desacuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están en Desacuerdo que las sanciones para el Servicio de Transporte Público Informal son justas.



**Tabla 12:**

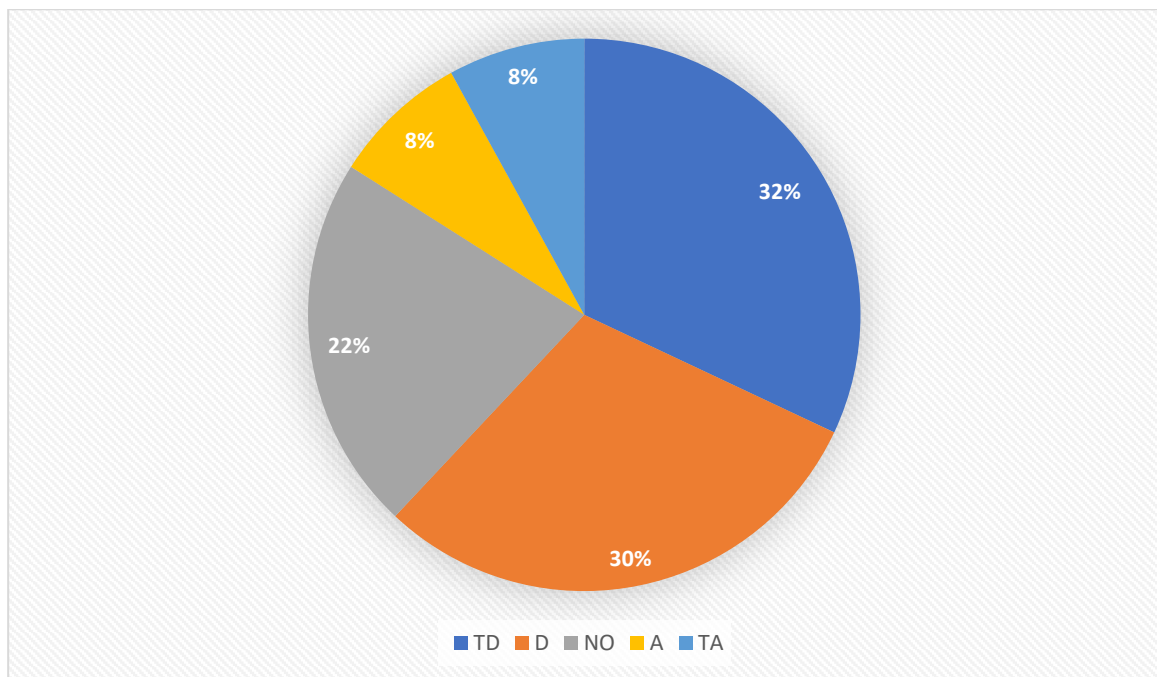
*Las tarifas del Servicio de Transporte Público Informal son justas.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	16	32
En Desacuerdo	15	30
No opina	11	22
De Acuerdo	4	8
Totalmente de Acuerdo	4	8
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 12:**

*Las tarifas del Servicio de Transporte Público Informal son justas.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 32% se mostraron en Total Desacuerdo, el 30% muestra Desacuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están en Total Desacuerdo que las tarifas del Servicio de Transporte Público Informal son justas.

**Tabla 13:**

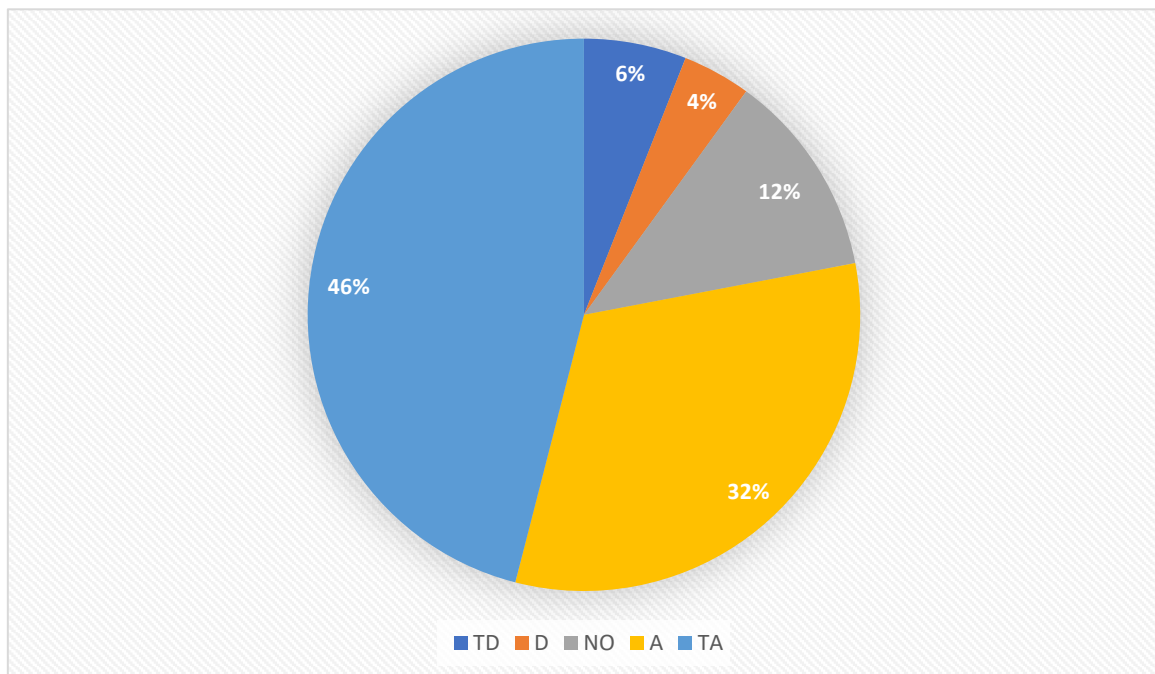
*El Servicio de Transporte Público Informal debe desaparecer.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	3	6
En Desacuerdo	2	4
No opina	6	12
De Acuerdo	16	32
Totalmente de Acuerdo	23	46
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 13:**

*El Servicio de Transporte Público Informal debe desaparecer.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 32% se mostraron de Acuerdo y un 46% Totalmente Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están Totalmente Acuerdo con que el Servicio de Transporte Público Informal debe desaparecer.

**Tabla 14:**

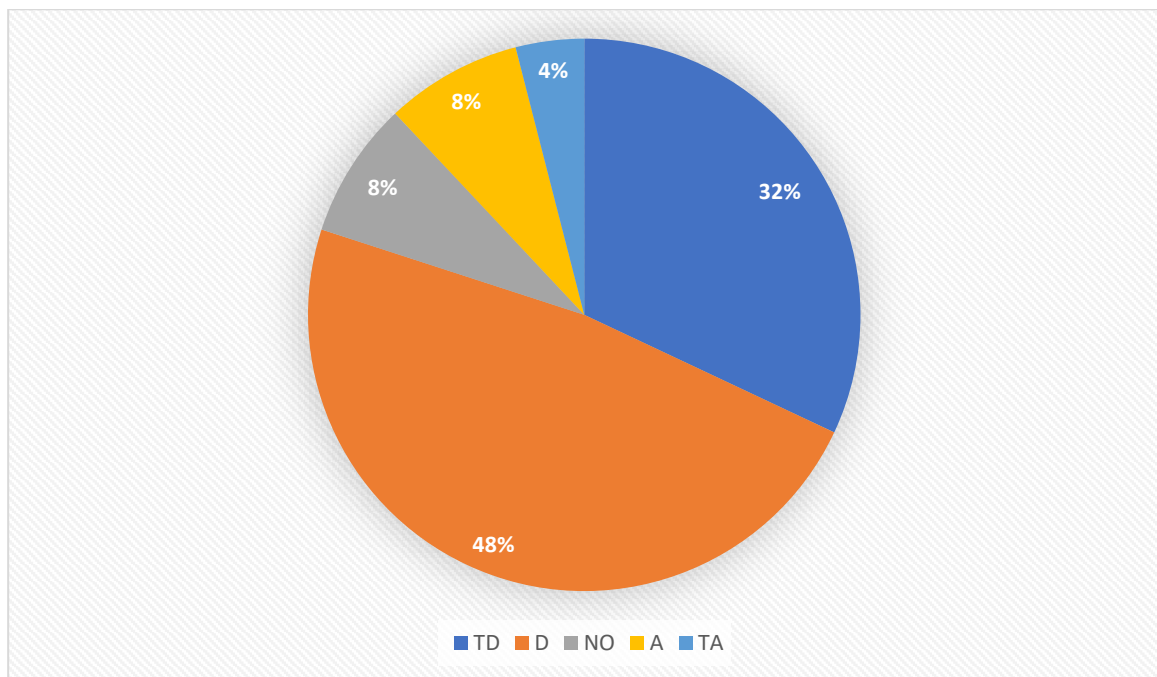
*Existe control en el Servicio de Transporte Público.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	16	32
En Desacuerdo	24	48
No opina	4	8
De Acuerdo	4	8
Totalmente de Acuerdo	2	4
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 14:**

*Existe control en el Servicio de Transporte Público.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 32% se mostraron en Total Desacuerdo, el 40% muestra Desacuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están en Desacuerdo que existe control el Servicio de Transporte Público.

**Tabla 15:**

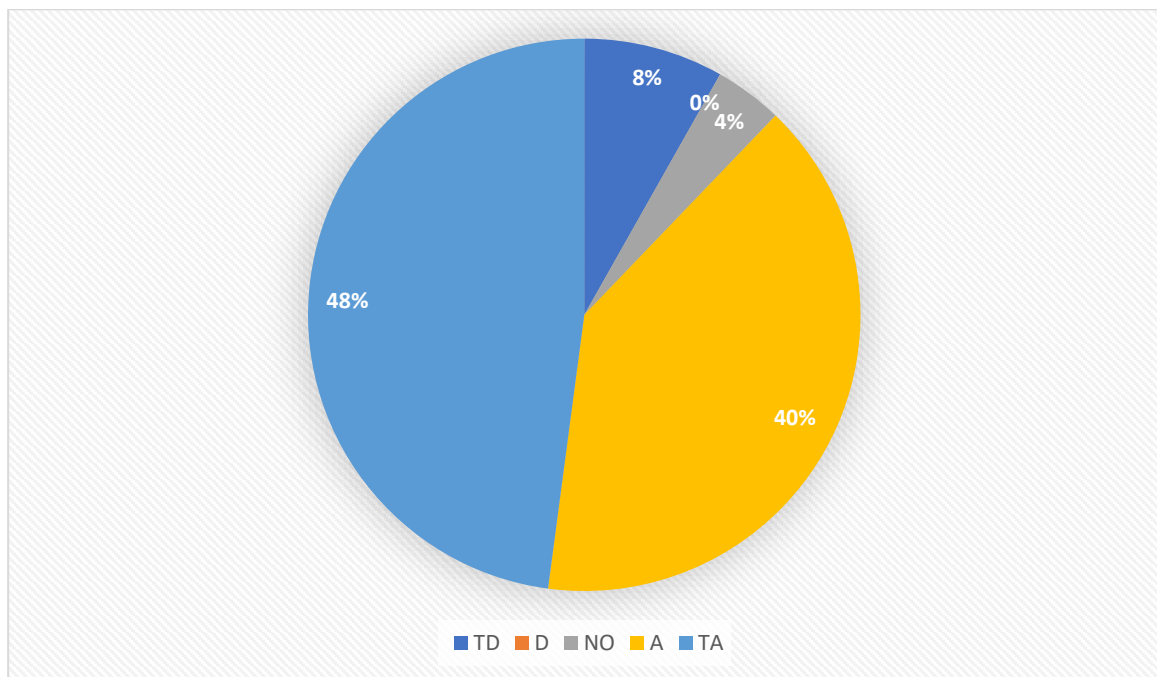
*Existe corrupción en la formalización del Servicio de Transporte Público.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	4	8
En Desacuerdo	0	0
No opina	2	4
De Acuerdo	20	40
Totalmente de Acuerdo	24	48
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 15:**

*Existe corrupción en la formalización del Servicio de Transporte Público.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 40% se mostraron de Acuerdo y un 48% Totalmente Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están Totalmente Acuerdo que existe corrupción en la formalización del Servicio de Transporte Público.

**Tabla 16:**

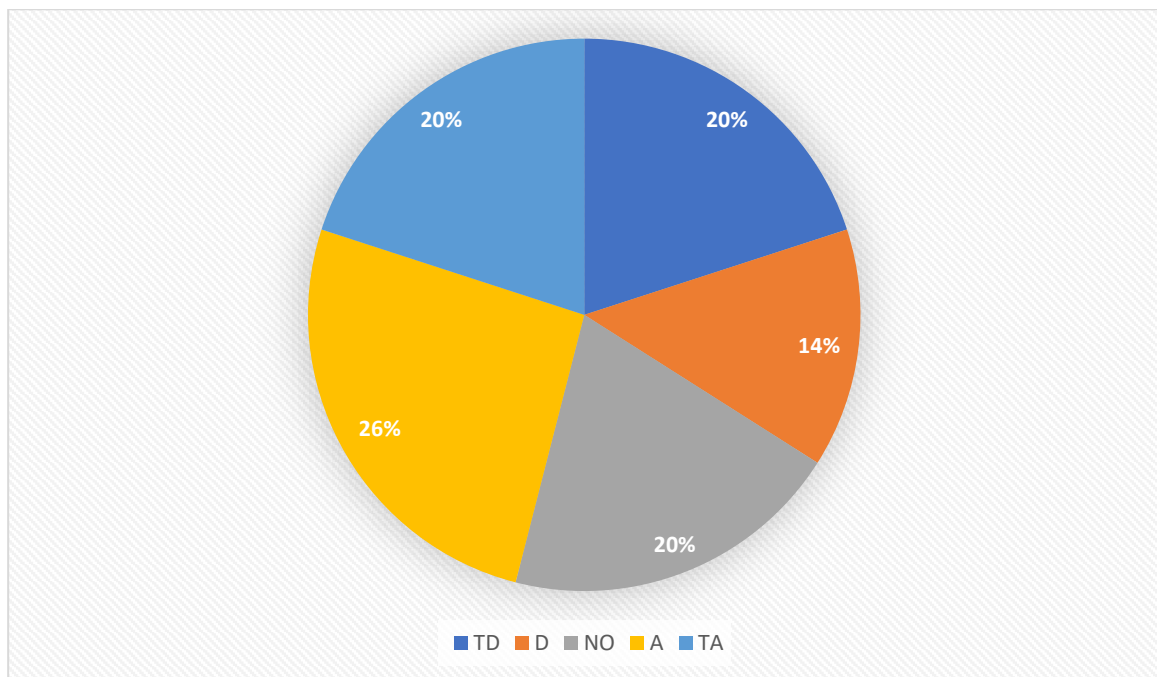
*Ha recibido maltrato por el conductor del Servicio de Transporte Público Informal.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	10	20
En Desacuerdo	7	14
No opina	10	20
De Acuerdo	13	26
Totalmente de Acuerdo	10	20
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 16:**

*Ha recibido maltrato por el conductor del Servicio de Transporte Público Informal.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 26% se mostraron de Acuerdo y un 20% Totalmente Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están de Acuerdo con que han recibido maltrato por el conductor de Servicio de Transporte Público Informal.

**Tabla 17:**

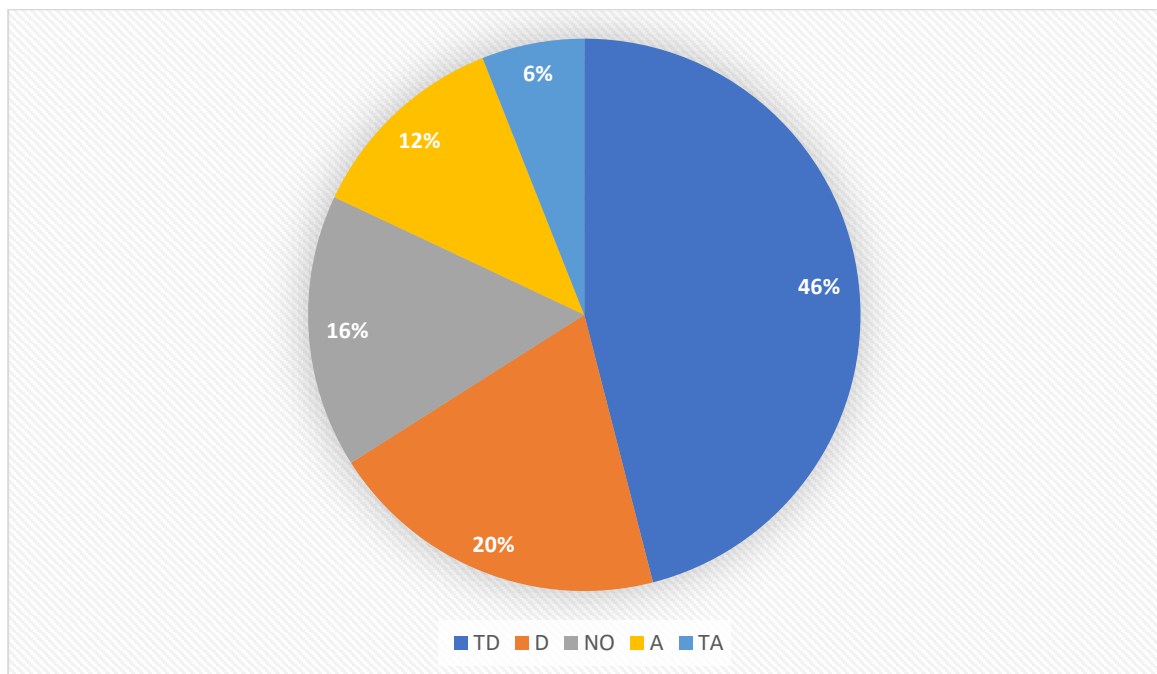
*Realizaría Servicio de Transporte Informal sabiendo que puede ser sancionado.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	23	46
En Desacuerdo	10	20
No opina	8	16
De Acuerdo	6	12
Totalmente de Acuerdo	3	6
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 17:**

*Realizaría Servicio de Transporte Informal sabiendo que puede ser sancionado.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 46% se mostraron en Total Desacuerdo, el 20% muestra Desacuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están en Total Desacuerdo de realizar Servicio de Transporte Público Informal sabiendo que puede ser sancionado.

**Tabla 18:**

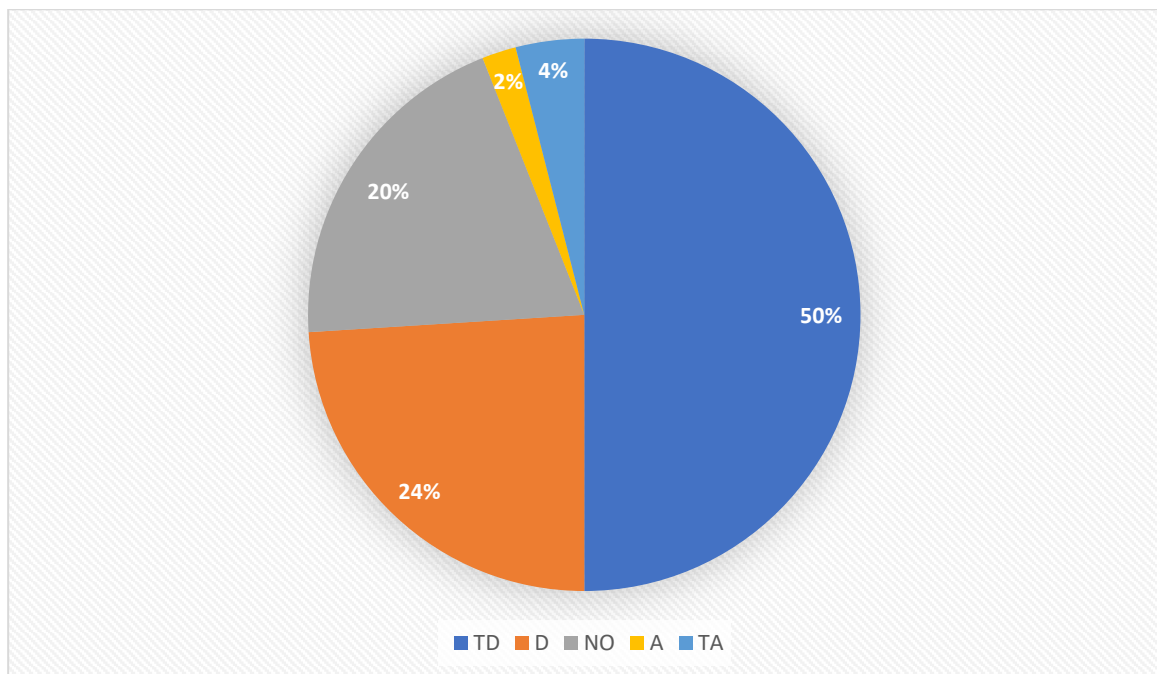
*Realizar el Servicio de Transporte Público Informal después de ser sancionado.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	25	50
En Desacuerdo	12	24
No opina	10	20
De Acuerdo	1	2
Totalmente de Acuerdo	2	4
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 18:**

*Realizar el Servicio de Transporte Público Informal después de ser sancionado.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 50% se mostraron en Total Desacuerdo, el 24% muestra Desacuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están en Total Desacuerdo de realizar el Servicio de Transporte Público Informal después de ser sancionado.

**Tabla 19:**

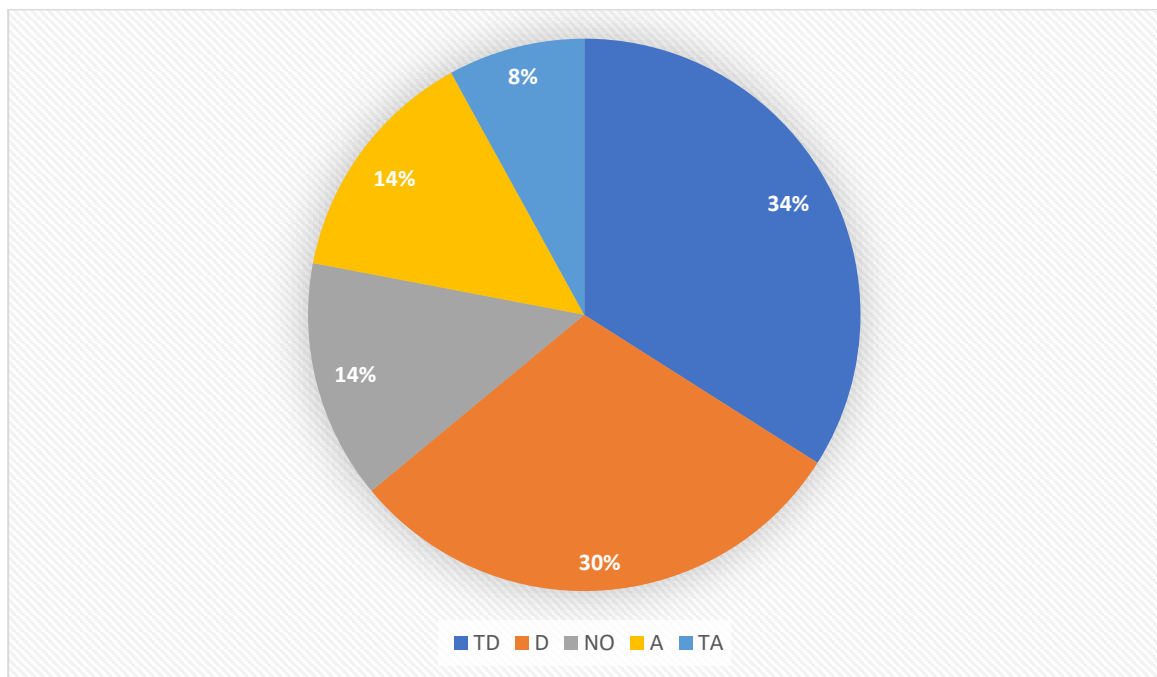
*El Servicio de Transporte Público Informal es única fuente de trabajo.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	17	34
En Desacuerdo	15	30
No opina	7	14
De Acuerdo	7	14
Totalmente de Acuerdo	4	8
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 19:**

*El Servicio de Transporte Público Informal es única fuente de trabajo.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 34% se mostraron en Total Desacuerdo, el 30% muestra Desacuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados están en Total Desacuerdo que el Servicio de Transporte Público Informal es la única fuente de trabajo.



**Tabla 20:**

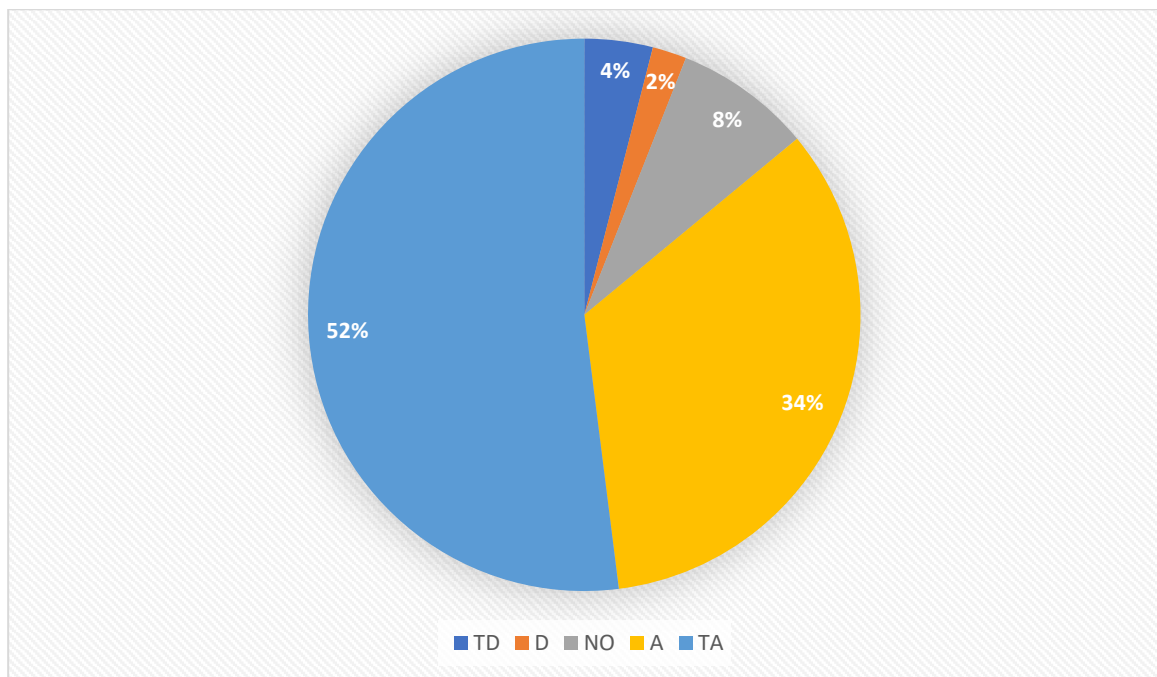
*Formalización para el Servicio de Transporte Público.*

ÍTEMS	N°	%
Totalmente en Desacuerdo	2	4
En Desacuerdo	1	2
No opina	4	8
De Acuerdo	17	34
Totalmente de Acuerdo	26	52
<b>TOTAL</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta aplicada a Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público – Chiclayo.

**Figura 20:**

*Formalización para el Servicio de Transporte Público.*



*Nota:* Del total de los encuestados, el 34% se mostraron de Acuerdo y un 52% Totalmente Acuerdo, lo que permite comprobar que la gran mayoría de encuestados consideran muy necesaria la formalización del Servicio de Transporte Público.

### 3.2. Discusión de resultados.

Después de haber aplicado las encuestas a las Autoridades de Tránsito y Transportes, Gerentes, Conductores, Propietarios y clientes del Servicio de Transporte Público – Chiclayo se consiguió comprobar que:

En cuanto al PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y LA INFORMALIDAD PRESENTE EN LA MUNICIPALIDAD PARA LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO – CHICLAYO 2019, se puede visualizar en la compilación de información mediante la encuesta efectuada de manera virtual a los encuestados, en la tabla N° 1 se puede apreciar que el 52% se mostraron en desacuerdo pues consideran que el procedimiento administrativo en la municipalidad no es eficaz y eficiente, debido a que los operadores y funcionarios de la municipalidad desconocen el debido proceso que se debe aplicar a cada trámite especial para regularizar la formalización del transporte del Servicio Público y por consiguiente desaparecer la informalidad que cada día va creciendo y afecta a los Gerentes, Autoridades de Tránsito y Transportes, Propietarios, Conductores y clientes del Servicio de Transporte Público Formal. Así también con *Vizúete (2015) en su tesis titulada “Propuesta Metodológica para evaluar la eficiencia en la Gestión Operativa de los Servicios de Transporte Público masivo de pasajeros. Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Quito”* quien precisa que el vertiginoso desarrollo urbano experimentado por las primordiales localidades del Ecuador, ha hecho ineludible que los mandos comunales medien con la finalidad de perfeccionar y establecer los estados de transporte urbano, a través de políticas propensas a la institución del régimen de transporte público usual siendo eficaces y fáciles. Lastimosamente no se consigue probar un buen servicio del procedimiento de transporte en masa comúnmente llamado autobús de tránsito rápido (BRT).

Teniendo en cuenta que este resultado concuerda con lo manifestado por las fuentes de RPP Noticias (2017), manifiesta que el incremento de taxis formales e informales en la ciudad de Chiclayo región Lambayeque se ha incrementado hasta en un 400%. Escenario que respondería al alto nivel de desocupación formal que se produce, más que nada en la población juvenil.

La informalidad aumenta de forma excesiva en todas las modalidades como son: en el servicio de taxi, en los colectivos, combis de servicio interurbano y mototaxis, Chiclayo es la ciudad de la Amistad y también de la informalidad.

Efectivamente, el presidente de la central de taxis, Juan Vásquez García (2017) manifiesta que la obligación es naturalmente de la autoridad municipal, ya que no se enfrenta problema del transporte con seriedad, lo que no permite una resolución efectiva a la crisis vehicular de la ciudad.

En cuanto al PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y LA INFORMALIDAD PRESENTE EN LA MUNICIPALIDAD PARA LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO – CHICLAYO 2019, se puede ver en la compilación de información mediante la encuesta efectuada de modo virtual a los encuestados, en la tabla N° 4 se puede apreciar que el 41% se mostraron en total acuerdo pues consideran que conocen la problemática actual de este sistema de servicio de transporte público, ya que en la localidad de Chiclayo el parque automotor vehicular ha crecido en consideración debido al desempleo que existe en la actualidad y a la corrupción que existe en las diferentes instituciones que expiden el permiso para ofrecer el servicio de transporte público y por otra parte la emisión y entrega de las licencias de conducir que son negociadas al mejor postor, en consecuencia los conductores que obtienen las licencias fraudulentamente salen a transgredir las normas de tránsito. Así también con *Quispe (2019) en su tesis titulada “Análisis descriptivo de la informalidad en el servicio de estándar de transporte interprovincial de personas en la ruta Arequipa – Puno, 2015 – 2018”. Tesis de título. Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa. Arequipa – Perú.* quien manifiesta que en la actualidad vivimos compartiendo el crecimiento de la informalidad en casi todos los sectores de la economía, lo cual es una misión complicada definir la magnitud de la informalidad, entender su preferencia en las distintas secciones de la economía. Según el CAF - Banco de Desarrollo de América Latina, mencionado por Rave (2018), “la informalidad sostiene una gran aportación en las localidades, las actividades informales mantienen un gran aporte sobre la economía formal, abarcando hasta el 60 % de las actividades laborales”. La informalidad aumenta velozmente y el gobierno no logra acortar y transformarlo en un modelo de sistema

viable, atrayente para nuevos inversionistas formales. Los vehículos de carga y principalmente el servicio de transporte público significa un papel interesante para reactivar la economía de la región y los lugares rurales y/o urbanos.

A nivel nacional la existencia de la informalidad en el servicio de transporte público está acorde al desarrollo y crecimiento de la población y a sus requerimientos, a la búsqueda de trabajo, modernas alternativas de ocupación, cubriendo las urgentes necesidades de este servicio de transporte público, evitando las normativas vigentes y disposiciones determinadas para la formalización de este servicio. Conjuntamente la informalidad origina un puesto de trabajo de pésima calidad, en el cual el operador o conductor no alcanza los beneficios establecidos de acuerdo a Ley. La Informalidad afecta a la población, compañías y las transacciones que se rigen de acuerdo a Ley. La informalidad existe en las actividades primarias-extractivas, entre ellas podemos mencionar: la minería, la tala y la pesca. En las actividades primarias-productivas tenemos: la ganadería y la agricultura. En las actividades económicas secundarias de industria pesada tenemos: la metalúrgica y la petroquímica; en las actividades económicas terciarias de servicios tenemos: la salud, el comercio, hotelería y el transporte público.

Teniendo en cuenta que este resultado concuerda con lo dicho por el dirigente de la Asociación Regional de Taxis el señor García Sánchez, Segundo manifestó que la administración avanza lentamente, y que hasta el momento no se han resuelto los miles de expedientes presentados ante la Gerencia de Transportes. “existen documentos desde el año 2014 y aún no los han resuelto; inclusive algunos permisos ya caducaron y cuando se les entregan a los transportistas, estos ya no les son útil”, así mismo se puede evaluar el quebrantamiento de las normas jurídicas municipales para reordenar el transporte. También se puede mencionar que en horas puntas, resulta imposible avanzar por las diferentes calles y accesos a los diferentes destinos y la ciudad se transforma en un “horrible congestionamiento vehicular”, en donde la autoridad municipal o inspectores de transportes brilla por su ausencia de igual manera pasa con los efectivos de tránsito. A esta informalidad se suma los actos delictivos de los propios conductores de dichas unidades siendo sus propias víctimas los usuarios que utilizan los distintos medios de servicio de transporte público informal y que en

algunos casos cuentan con farola y stickers, pero no se encuentran registrados como vehículo para realizar dicho servicio público, todo esto gracias a la mala conducta o procedimientos de algunos gerentes de empresas de taxi que se prestan para estos actos sabiendo lo que está pasando pero más les importa los ingresos económicos que le genera esa unidad “pirata” antes que el prestigio de su propia empresa. A esto se le suma que hay conductores que ya han perdido su licencia de conducir, pero igual ellos siguen manejando vehículos en la modalidad de taxis y colectivos, creando un malestar a los conductores y a los mismos propietarios del transporte que si cuentan con los respectivos permisos de la Gerencia de Transporte de la Municipalidad para realizar el servicio de transporte público.

Con relación al PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y LA INFORMALIDAD PRESENTE EN LA MUNICIPALIDAD PARA LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO – CHICLAYO 2019, se puede ver en la compilación de información mediante la encuesta efectuada de modo virtual a los encuestados, en la tabla N° 9 se puede apreciar que el 40% se mostraron en total acuerdo pues consideran que de ser eficaz el procedimiento de formalización del transporte público desaparecería la informalidad, por lo tanto podemos manifestar que la falta de autoridades y funcionarios en materia del procedimiento de formalización y regulación del transporte público trae como consecuencia la informalidad que cada vez aumenta y escapa de la responsabilidad de los efectivos policiales e inspectores de transportes de cada jurisdicción. Así mismo con *Marín (2016) en su tesis titulada “Propuesta Urbana del Transporte Publico en la Ciudad de Cajamarca. Tesis de Maestría. Universidad Privada Antenor Orrego. Trujillo – Perú”* quien precisa que, en la localidad de Cajamarca, el servicio de transporte público tiene la necesidad de plantear alternativas a las dificultades del transporte, tránsito y vialidad, en la zona urbana de Cajamarca, formulando un análisis de los recorridos delineados con la finalidad de proponer estrategias apropiadas para solucionar las dificultades del transporte oficial urbano y pasajeros.

Teniendo en cuenta que este resultado concuerda con lo manifestado en la Carta Magna en la cual avala la independencia de los municipios y establece en su art.

194° que los municipios de las provincias y distritos tienen independencia administrativa, política y económica en los asuntos de su capacidad. De igual manera en el art. 195°, la Constitución refiere que las administraciones locales impulsan el progreso, la economía particular y la oferta de servicios públicos de su encargo, en conformidad con las estrategias y procedimientos regionales y nacionales de mejora, siendo convenientes, entre otras perspectivas, para constituir, normalizar y dirigir los servicios públicos de la localidad que resulten de su competencia; asimismo promover y normar servicios y/o acciones de naturaleza en el transporte general, tráfico y tránsito.

En cuanto al PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y LA INFORMALIDAD PRESENTE EN LA MUNICIPALIDAD PARA LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO – CHICLAYO 2019, se puede ver en la compilación de información mediante de la encuesta efectuada de modo virtual a los encuestados, en la tabla N° 10 se puede apreciar que el 40% se mostraron en total desacuerdo pues consideran que el gobierno nacional, regional y provincial no está dando solución al servicio de transporte público, así mismo se puede evidenciar el abuso que existe de parte de las diferentes autoridades como son el MTC, SUTRAN que son fiscalizadores de las normas de tránsito y transporte terrestre a nivel nacional. Así también con *Guillermo y Tello (2018) en su tesis titulada “La regulación del Transporte Urbano en Lima: caso El Metropolitano. Trabajo de Investigación de Grado. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. Lima – Perú”* manifiestan que en el Perú el servicio de transporte público no cuenta con una extensa reglamentación que regularice el uso e inspección del servicio de transporte público, dado que no es posible asegurar que la mencionada prestación se halla registrado por el régimen como una prestación oficial al no tener un registro formal expreso.

Teniendo en cuenta que este resultado concuerda con lo que refiere la Ley N° 27972 “Ley Orgánica de Municipalidades”, determina las capacidades de los municipios y en lo que a nuestro tema refiere, indica que las mismas comprenden, en el tema de Servicios Públicos, el tráfico, la circulación y el transporte público. Por ello, y en concordancia con lo decretado en el artículo 81° de la mencionada regla, los municipios, en el tema de transporte público, tránsito y vialidad,

despliegan la responsabilidad de regular y normar el servicio de transporte público terrestre interurbano y urbano de su competencia, de acuerdo a las normas y ordenanzas locales acerca del tema, asimismo regularizar y normar el servicio de transporte público y conceder las respectivas permisos o autorizaciones de recorridos para el servicio de transporte público. Conciene además la responsabilidad de la municipalidad, de acuerdo con la Ley mencionada en el párrafo antes redactado, inspeccionar el servicio de transporte público urbano de su competencia, mediante la intervención, localización de transgresiones, gravamen de ordenanzas y aplicación de las mismas por inobservancia de las medidas o normativas que regulan el mencionado servicio, para lo cual contamos con el apoyo de la PNP, consignada a la inspección de tránsito. Como resultado de las potestades definidas, los municipios pueden prescribir medidas en el perímetro de su competencia. Estas medidas comunales son Ordenanzas Municipales, Acuerdos de sesión de Concejo, Decretos Municipales y Resoluciones de Alcaldía. De estas medidas mencionadas, la norma de más alta jerarquía es la Ordenanza, que de acuerdo a lo establecido en el art. 40° de la Ley N° 27972, es la regla de tipo general mediante la cual se certifica el ordenamiento local, la organización, la dirección y la inspección de los servicios públicos, asimismo los elementos en la que los municipios tiene capacidad normativa. A través de reglamentos se crean, cambian, eliminan o dispensan, las licencias, los arbitrios, las tasas, las contribuciones y derechos que se encuentre en los términos determinados por normativa.

En cuanto al PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y LA INFORMALIDAD PRESENTE EN LA MUNICIPALIDAD PARA LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO – CHICLAYO 2019, se puede ver en la compilación de información mediante la encuesta efectuada de modo virtual a los encuestados, en la tabla N° 20 se puede apreciar que el 52% se mostraron totalmente de acuerdo pues tienen en consideración que es muy necesario la formalización del servicio de transporte público para poder realizar dicho servicio ya que estaríamos a una adecuada prestación segura frente a casos adversos como son los accidente de tránsito y el libre tránsito y circulación por las vías terrestres. Así también con Palacios y Córdova (2018), en su tesis titulada “**La**

***gestión administrativa y la calidad de servicio en el transporte público menores motorizados (moto taxis) en la gerencia de desarrollo vial y transporte de la municipalidad provincial de Chiclayo, año 2018. Tesis de Título. Universidad Señor de Sipán. Chiclayo – Perú.*** quien precisa que la gestión administrativa forma parte de la tecnología para conducir las organizaciones y en especial los gobiernos municipales, en este trabajo de investigación se tomó en cuenta el procedimiento administrativo y la característica del servicio de transporte público en vehículos menores motorizados como son las mototaxis, para alcanzar esto, se tuvo que investigar el área administrativa y operativa de la municipalidad, también se tuvo que verificar el procedimiento y su organización.

Se verificó que la Conformación Orgánica de la Municipalidad Provincial de Chiclayo fue autorizada mediante la O.M. N° 0008-2015-MPCH con fecha 28 de abril del 2015, rectificado de acuerdo a la O. M. N° 006-2016 MPCH que, en el caso especial de la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte, es la sección que se ocupa de la dirección, organización y fiscalización del transporte público y tránsito de la localidad chiclayana, para la ejecución de sus propias obligaciones por el proyecto de desarrollo institucional, el MOF y el ROF, están constituido por la Subgerencia de Transporte y la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte.

Respecto a las atribuciones que efectúa el área de mototaxis, se especifican en el MOF que tiene como fundamento jurídico la Ley N° 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades, se deduce que las facultades de la Subgerencia de Transporte son: verificar y estudiar las proposiciones de autorización de permiso de recorridos urbanos para los diferentes tipos de vehículos como son: camioneta rural, ómnibus, colectivo taxi y moto taxis, y también normar y regular la movilidad escolar y transporte de carga y mercancías.

Para especificar el trámite administrativo que indique una excelente atención a los propietarios y/o usuarios de mototaxis o vehículos menores, contamos con el (TUPA) mecanismo necesario para la coordinación y comunicación entre los administradores municipales y los propietarios y/o usuarios, este documento de gestión se aprobó mediante la Ordenanza Municipal N° 015-2012-MPCH/A, a la



Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte le corresponden 37 procedimientos del total de estos 05 procedimientos le corresponden a los mototaxis o vehículos menores.

El Texto Único de Procedimiento Administrativo (TUPA), es desconocido por los administradores de la municipalidad, por lo consiguiente su aplicación y cumplimiento es incompleto, conllevando a un proceso defectuoso, sumado a todo esto se visualiza un proceso burocrático e ineficiente fomentando que la tramitación sean muy extensa sobrepasando más de un año o hasta año y medio para obtener un permiso, licencia de conducir, un permiso de circulación o una TUC, teniendo en cuenta que el TUPA manifiesta que este trámite debe ser resuelto en un periodo máximo de 5 días calendarios después de presentar la solicitud, originando incomodidad, insatisfacción y reclamo de parte de los operadores del servicio de transporte público en mototaxis.

Teniendo en cuenta que este resultado concuerda con lo manifestado en la misma tesis en mención en donde refiere que la elección de administradores y asignación de obligaciones a los empleados, se efectúa a discernimiento del alcalde y de la Gerencia de RRHH., sin tomar en consideración el MOF, presentándose duplicidad de responsabilidades, por ser designadas sin considerar el nivel de complicación y falta de conocimientos de los trabajadores para realizar este tipo de trámite. Los procedimientos detallados en el TUPA, documento que contiene información para mejorar y brindar un servicio de calidad, en las Sub Gerencias y Gerencias, se aplica de manera deficiente y conforme a su opinión, entendimiento y entrenamiento del funcionario municipal, encontrando un despropósito entre el SATCH - Servicio de Administración Tributaria de Chiclayo y las gerencias, debido a que los despachos administrativos se ubican en locales alejados, estas afectaciones son aceptadas por los administrados, que transitan diferentes lugares que se ubican en distintas zonas de la localidad (Biblioteca Municipal José Eufemio Lora y Lora, Gerencia de tránsito y transportes, el SATCH, Gerencia de urbanismo, etc.), para efectuar procesos administrativos y efectuar pagos de derechos municipales, y que de igual manera nos encontramos con quejas por la poca y pésima atención hacia los usuarios en los diferentes locales de la administración.

### **3.3. Aporte práctico (propuesta, si el caso lo amerita)**

Consecuentemente, se ha determinado que el Procedimiento Administrativo para regular y controlar de manera eficaz la informalidad en el servicio de Transporte Público – Chiclayo 2019, es un problema muy relevante en la actualidad ya que existen diversas solicitudes de los distintos administrados desde las gestiones anteriores en donde solicitan el otorgamiento de permisos de operación o tarjeta de circulación para brindar formalmente este Servicio de Transporte Público que es tan útil a la sociedad al momento de trasladarse de un lugar a otro, pero como ya es de conocimiento público no han sido resueltos los trámites presentados por mesa de parte y que están en proceso, tanto es así que incluso algunos trámites quedan olvidados y son archivados.

Teniendo en cuenta el artículo 81° de la Ley N° 27972, determina como obligaciones exclusivas y específicas de los entes municipales en temas de circulación, viabilidad y transporte público, etc., se encuentran las de controlar y regularizar el transporte de servicio público interurbano y urbano de su localidad, con arreglo a las normas y dispositivos nacionales referente al tema; controlar y regularizar el servicio de transporte público y entregar las respectivas concesiones o permisos de ruta para el servicio de transporte público, de igual manera regulariza los vehículos de carga pesada y establecer las vías y rutas para este tipo de vehículos; fomentar la construcción de un terrapuerto y reglamentar su correcta operatividad; reglamentar, regularizar y vigilar el tránsito de vehículos menores motorizados y no motorizados como son los taxis, las mototaxis, los triciclos motorizados y similares; entregar concesiones o permisos para brindar el servicio de transporte público de su localidad; fiscalizar el transporte del servicio público urbano de su localidad a través de la supervisión, aplicación de infracciones y cumplimiento del reglamento de tránsito que regularizan este transporte de servicio público con apoyo de la policía de tránsito; mantenimiento e instalación de dispositivos de señalización que regulan el tráfico en su localidad, en concordancia con el Reglamento Nacional de Tránsito.

Con relación al análisis de los factores y problemas de la informalidad del transporte que brindan servicio público sin tener los permisos correspondientes de la Gerencia

de Desarrollo Vial y Transporte de la Municipalidad, podemos concluir que los administrados deben estar conscientes que al ejercer o permitir este servicio de transporte público informal están expuestos a sufrir eventos inesperados junto a los usuarios de este servicio y que no van alcanzar los beneficios del (SOAT) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito que todo vehículo debe portar al brindar un servicio de transporte público y/o particular, también pueden ser detectados y sancionados drásticamente por los inspectores de la municipalidad y la policía de tránsito e incluso los vehículos son derivados al depósito municipal hasta que paguen o regularicen la infracción o acta impuesta por brindar un servicio informal.

En cuanto a la regulación de la informalidad del servicio de transporte público y la aplicación del (TUPA) Texto Único de Procedimientos Administrativo de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, admitido por O.M. N° 015-2012-MPCH/A y actualizado por Decreto de Alcaldía N° 08-2018-MPCH/A, Sub. Gerencia de Transporte, se establecen los procedimientos como la autorización de acceso para el servicio de transporte público interurbano y urbano, autorización de acceso para transporte público especial urbano e interurbano, autorización de acceso para transporte público especial turístico, estudiantes o trabajadores, autorización de ejercicio para transporte especial en automóviles menores motorizados, autorización de incremento de flota, permiso provisional de paraderos de empresas de taxis y servicios urbano e interurbano (INICIAL-FINAL).

Teniendo como base legal:

- La Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito.
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.
- Reglamento Nacional de Administración y Transporte.
- Reglamento Nacional de Vehículos y
- La Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General.

Por lo consiguiente, para obtener la formalidad del transporte de servicio público por conducto regular debemos de iniciar el trámite con plazos máximo en el mismo, de la siguiente manera:

## **GUIA DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO PARA OBTENER LA AUTORIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO.**

- El administrado debe de estar constituido como persona jurídica para brindar el servicio de transporte público en sus distintas categorías.
- Presentar por mesa de partes una Solicitud con efectos de Declaración Jurada, dirigida al Gerente de Desarrollo Vial y Transporte, autografiado por el representante legal, solicitando el permiso o autorización para brindar el servicio de transporte público especificando la modalidad.
- Copia literal de la partida registral de la persona jurídica.
- Copia de la Escritura Pública de la empresa.
- Copia de Tarjeta de Propiedad Vehicular.
- Copia de D.N.I. del solicitante o representante.
- Copia de Revisión Técnica Vehicular (vigente).
- Copia del SOAT - Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito
- Constancia de récord cero por infracciones al tránsito.
- Licencia de conducir vigente según categoría (vigente)
- Baucher que acrediten el pago por derecho de trámite (Tasa Administrativa) previstas en el TUPA de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.
- Ficha informativa vehicular de características y elementos identificatorios.

En el Procedimiento Administrativo para alcanzar el permiso o autorización para brindar el servicio de transporte público en cualquiera de sus categorías reglamentarias, después del plazo máximo y no conseguir ninguna respuesta o incumplimiento de la misma, se deberá aplicar el mecanismo del Silencio Administrativo Negativo.

#### **IV. CONCLUSIONES:**

- ❖ Se puede evidenciar que el servicio de transporte público informal no es controlado y fiscalizado por parte de las autoridades como son los Inspectores de la municipalidad y los efectivos policiales de tránsito, y esto nos ha conllevado a la realidad actual donde se ven afectados los propietarios, conductores y pasajeros del servicio de transporte público, debido a la incapacidad que existe dentro de la municipalidad en la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte al momento de tramitar los permisos o autorizaciones para brindar este servicio de transporte público.
- ❖ Se logro identificar que la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, no está cumpliendo y/o aplicando las infracciones correspondientes al transporte de servicio público informal, pues no existe fiscalización suficiente y correspondiente de las autoridades como son los inspectores de la municipalidad y la policía de tránsito.
- ❖ Para analizar los factores y problemas del transporte de servicio público informal, es importante primero indagar cual es la causa que ocasiona toda esta informalidad en el servicio de transporte público, y llegamos a la conclusión que lo ocasiona la municipalidad ya que es quien debe de dar la correcta aplicación al Procedimiento Administrativo cuando el administrado presenta los documento solicitando la autorización para ofrecer el servicio de transporte público seguro, eficiente y protegido de acuerdo a las necesidades para cada usuario y a las circunstancias.
- ❖ La aplicación del TUPA está dirigida para la regulación de la informalidad del Servicio de Transporte Público y alcanzar entera satisfacción a las insuficiencias de los propietarios, conductores y pasajeros de este Servicio de Transporte Público de acuerdo a la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General.
- ❖ Se plantea la elaboración de una Guía del Procedimiento Administrativo para alcanzar de manera regular y ordenada la formalidad y poder brindar el servicio de transporte público sin problemas, con seguridad, garantía, responsabilidad y consiguientemente la informalidad de este Servicio de Transporte Público debe ir reduciendo sus actividades y/o prestaciones.

## **V. RECOMENDACIONES:**

- ❖ Mediante el Procedimiento Administrativo para regular y controlar de manera eficaz el servicio de transporte público informal se recomienda trabajar con convenios interinstitucionales tanto de la municipalidad provincial de Chiclayo, la Gerencia de Transporte y Comunicaciones (antes MTC), la SUTRAN y Policía de Tránsito.
- ❖ Se recomienda que la municipalidad provincial de Chiclayo en concertación con la PNP debe tomar medidas necesarias para regular, controlar y erradicar la informalidad para optimizar la calidad del servicio transporte público haciendo cumplir las normas, el reglamento de acuerdo a las atribuciones de cada autoridad y cumplir su función a cabalidad.
- ❖ Se recomienda realizar programas de capacitación dirigido hacia los propietarios, conductores y usuarios del Servicio de Transporte Público Informal de la ciudad de Chiclayo con la finalidad de hacerles conocer los riesgos que están expuestos al brindar o utilizar este tipo de servicio informal, y dar a conocer las consecuencias que puede contraer de manera directa e indirecta en las diferentes circunstancias y/o situaciones que se presenten repentinamente ya sea al momento de una intervención de control o en la participación de un accidente de tránsito.
- ❖ Priorizar la regulación del Servicio de Transporte Público Informal aplicando el TUPA, teniendo en cuenta como base legal la Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Reglamento Nacional de Administración y Transporte, Decreto Supremo N° 017- 2009-MTC, Reglamento Nacional de Vehículos, y la Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General.
- ❖ En la presente Tesis de Investigación se propone la elaboración de una Guía del Procedimiento Administrativo y su correspondiente publicación en las diferentes página web incluso en el portal de la municipalidad provincial de Chiclayo y que sea de fácil acceso a favor del público en general para que los administrados obtengan la respectiva información y puedan alcanzar la formalización del servicio de transporte público con mayor celeridad en el trámite y obtener los permisos correspondientes para brindar el transporte de servicio público en sus diversas categorías especiales y de esta manera lograr satisfacer sus necesidades a la población usuaria del servicio de transporte

público con seguridad, garantía y responsabilidad, por lo consiguiente deberá ir reduciendo el número de vehículos informales y pasaran a ser formales para trabajar sin problemas alguno.

## VI. REFERENCIAS:

- Alarcón, J. y Sisa, B. (2017). *Evaluación de la operación del transporte automotor informal en la Av. Ciudad de Cali localidad de Kennedy, caso de estudio: UPZ 82 Patio Bonito, Barrio Tierra Buena - Estación Biblioteca el Tintal.* (Trabajo de Grado. Universidad La Gran Colombia). Bogotá. <https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/5531/TRABAJO%20FINAL.pdf?sequence=1>
- Andina (2015). *Autoridades de Tacna combatirán informalidad en el transporte público.* <https://andina.pe/Agencia/noticia-autoridades-tacna-combatiran-informalidad-el-transporte-publico-570897.aspx>
- Argentina.gob.ar (s.f). *Misiones y funciones.* <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/mision>
- Arias, J (2015). *Metodología para el proceso de evaluación de alternativas de sistemas de transporte público.* (Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Católica del Ecuador). [http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/8435/TESIS\\_JFA\\_PUCE150409\\_FINAL.pdf?sequence=1](http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/8435/TESIS_JFA_PUCE150409_FINAL.pdf?sequence=1)
- asbanc (2016). *INFORMALIDAD, FLAGELO PARA LA ECONOMÍA PERUANA.* <https://www.asbanc.com.pe/Publicaciones/ASBANC%20Semanal%20201.pdf>
- Benites, M. (2018). *Los mecanismos del control interno de las Empresas de Transporte Urbano de Pasajeros en el Perú.* (Tesis de Título. Universidad Católica Los Ángeles Chimbote). Piura – Perú. [http://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/123456789/6281/CONTROL\\_INTERNO\\_TRANSPORTE\\_URBANO\\_DE\\_PASAJEROS\\_BENITES\\_LOPEZ%20%20MARILUZ\\_YANINA.pdf?sequence=4&isAllowed=y](http://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/123456789/6281/CONTROL_INTERNO_TRANSPORTE_URBANO_DE_PASAJEROS_BENITES_LOPEZ%20%20MARILUZ_YANINA.pdf?sequence=4&isAllowed=y)
- CORREO (2020). *MTC aún no aprueba protocolo sanitario para Chiclayo* <https://diariocorreo.pe/edicion/lambayeque/mtc-aun-no-aprueba-protocolo-sanitario-para-chiclayo-947851/>



DELSOL (s.f.). *Competencia desleal*.  
<https://www.sdelso.com/blog/tendencias/competencia-desleal/>

Echevarría, J. y Ventura, J. (2017). *Plan estratégico de marketing para el posicionamiento de la marca Transporte Chiclayo S.A. en el departamento de Lambayeque 2015*. (Tesis de Titulo. Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo) Chiclayo – Perú.  
[http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/1270/1/TL\\_EchevarriaSalazarJulio\\_VenturaGonzalesJose.pdf.pdf](http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/1270/1/TL_EchevarriaSalazarJulio_VenturaGonzalesJose.pdf.pdf)

EL DIARIO (2019). *En el infierno del transporte público*.  
<https://www.eldiario.net/movil/index.php?n=28&a=2019&m=07&d=29#close>  
[m](#)

El Tiempo (2018). *Cuatro mil700 taxistas informales se apoderan de las calles de Piura*. <https://eltiempo.pe/cuatro-mil-700-taxistas-informales-se-apoderan-las-calles-piura/>

FISCALIZACIÓN TRANSPORTES (s.f.). *Dile NO al transporte informal: utiliza solo servicios autorizados*. <http://www.fiscalizacion.cl/transporte-informal/>

Fuente: METROVÍAS – Metro de Medellín – Colombia (2017). *Catedra: TRANSPORTE* <http://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/u1-medios-de-transporte-urbano.pdf>

Gogo.pe (2017). *Qué derecho tiene una persona contra los Inspectores Municipales de Transito*. <https://gogo.pe/noticias/que-derechos-tiene-una-persona-contra-los-inspectores-municipales-de-transito/>

Guillermo, L. y Tello, S. (2018). *La regulación del Transporte Urbano en Lima: caso El Metropolitano*. (Trabajo de Investigación de Grado. Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas). Lima - Perú.  
[https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/623572/GUILLERMO\\_LL.pdf?sequence=13&isAllowed=y](https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/623572/GUILLERMO_LL.pdf?sequence=13&isAllowed=y)

- Hoyos, R (2019). *Transporte Publico e informal*. <https://laley.pe/art/8889/transporte-publico-e-informalidad>
- Huapaya, R. (2019). *El derecho constitucional al debido procedimiento administrativo en la ley del procedimiento administrativo general de la República del Perú*. <https://www.scielo.br/j/rinc/a/VCn98pqzsTDyKvpDL5Mbcns/?lang=es#>
- Incio, D. (2014). *Evaluación del congestionamiento vehicular en la ciudad de Chiclayo y propuesta de mejora*. (Tesis de Titulo. Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo). Lambayeque – Perú. <file:///C:/Users/Javier%20Sanchez/Downloads/BC-TES-4090.pdf>
- La Industria (2019). *Informalidad agrava problemática en sector Transporte de Chiclayo*. <https://www.laindustriadechiclayo.pe/noticia/1567723159-informalidad-agrava-problematica-en-sector-transportes-de-chiclayo>
- La Industria (2019). *Informalidad “ahoga” al transporte en Ferreñafe*. <https://www.laindustriadechiclayo.pe/noticia/1567919352-informalidad-ahoga-al-transporte-en-ferrenafe>
- La Industria (2019). *Lucha diaria de los taxistas formales con los informales*. <https://www.laindustriadechiclayo.pe/noticia/1567876623-lucha-diaria-de-los-taxistas-formales-con-los-informales>
- La Industria (2020). *Multan a taxistas por “incumplimiento” de MPCH*. <https://www.laindustriadechiclayo.pe/noticia/1595347099-multan-a-taxistas-por-incumplimiento-de-mpch>
- La Industria (2020). *Transporte de Lambayeque a Chiclayo es informal*. <https://www.laindustriadechiclayo.pe/noticia/1591971511-transporte-de-lambayeque-a-chiclayo-es-informal>
- La movilidad es de todos (2018). *Gobierno Nacional pone freno al transporte público ilegal de pasajeros*. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7102/gobierno-nacional-pone-freno-al-transporte-publico-ilegal-de-pasajeros/>

La República (2019). *Hay más de 68 mil taxis informales solo en Lima*  
<https://larepublica.pe/economia/2019/06/22/hay-mas-de-68-mil-taxis-informales-solo-en-lima/>

Maldonado, A. y Martínez, M. (2017). *Estrategia de ordenamiento territorial para reducir el congestionamiento vehicular generado por el Transporte Interprovincial en la ciudad de Chiclayo*. (Tesis de Grado. Universidad Señor de Sipán). Chiclayo - Perú.  
<file:///C:/Users/Javier%20Sanchez/Downloads/Maldonado%20&%20Mart%C3%ADnez.pdf>

Marín, P. (2016). *Propuesta Urbana del Transporte Público en la Ciudad de Cajamarca*. (Tesis de Maestría. Universidad Privada Antenor Orrego). Trujillo - Perú.  
[http://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/upaorep/2366/1/RE\\_MAEST\\_ING\\_PERCY.MARIN\\_PROPUESTA.URBANA.DEL.TRANSPORTE.PUBLICO.EN.LA.CIUDDA.DE.CAJAMARCA\\_DATOS.PDF](http://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/upaorep/2366/1/RE_MAEST_ING_PERCY.MARIN_PROPUESTA.URBANA.DEL.TRANSPORTE.PUBLICO.EN.LA.CIUDDA.DE.CAJAMARCA_DATOS.PDF)

Merino, B. (2008). *¿Uso y abuso de autonomía municipal?*  
[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/4A8106894089547505257DD3005FA5D3/\\$FILE/1\\_pdfsam\\_informe\\_133.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/4A8106894089547505257DD3005FA5D3/$FILE/1_pdfsam_informe_133.pdf)

METRO LIBRE (2019). *Busitos “piratas” podrían contar con certificado para adaptarse al nuevo sistema*.  
<https://www.metrolibre.com/nacionales/131478-busitos-piratas-podrian-contar-con-certificado-para-adaptarse-al-nuevo-sistema>

Molina, C (2014). *En el transporte público de Colombia se mezclan lo formal y lo informal*. <https://blogs.worldbank.org/es/latinamerica/en-el-transporte-publico-de-colombia-se-mezclan-lo-formal-y-lo-informal>

Palacios, Y. y Córdova, J. (2018). *La gestión administrativa y la calidad de servicio en el transporte público menores motorizados (moto taxis) en la gerencia de desarrollo vial y transporte de la municipalidad provincial de Chiclayo, año 2018*. (Tesis de Título. Universidad Señor de Sipán). Chiclayo – Perú.

<https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/5132?show=full>

Panta, L. (2018). *Incorporación de infracciones y sanciones al reglamento distrital de transporte y tránsito terrestre para mejorar el servicio de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Lambayeque*. (Tesis de Título. Universidad Señor de Sipán). Chiclayo – Perú.  
<https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/5242/Panta%20Boggio%20Luis%20Eduardo.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Paredes, J. (2019). *Trabajo, libertad de trabajo y derecho al trabajo*.  
<https://lpderecho.pe/trabajo-libertad-trabajo-derecho-trabajo/>

PERU ProDescentralización (s.f.). *Guía para la aplicación de Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) Diseño para Municipalidades Provinciales y Distritales en zonas urbanas*.  
[http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4\\_uibd.nsf/D7BDF7C0AE D6A82605257E65005F7D72/\\$FILE/Guia\\_para\\_la\\_aplicacion\\_del\\_TUPA.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/D7BDF7C0AE D6A82605257E65005F7D72/$FILE/Guia_para_la_aplicacion_del_TUPA.pdf)

Quispe, A. (2019). *Análisis descriptivo de la informalidad en el servicio de estándar de transporte interprovincial de personas en la ruta Arequipa – Puno, 2015 – 2018*. (Tesis de título. Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa) Arequipa – Perú.  
<http://repositorio.unsa.edu.pe/bitstream/handle/UNSA/10179/ECqupaay.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

República de Panamá – Gobierno Nacional. (2015). *Inspectores de la ATTT se capacitan*. <http://www.transito.gob.pa/noticia/inspectores-de-la-attt-se-capacitan>

RPP Noticias (2014). *Más de mil taxis informales existen en Trujillo*.  
<https://rpp.pe/peru/actualidad/mas-de-10-mil-taxis-informales-existen-en-trujillo-noticia-691438>

- RPP Noticias (2017). *Más de nueve mil taxis informales circulan en Chiclayo*.  
<https://rpp.pe/peru/lambayeque/mas-de-nueve-mil-taxis-informales-circulan-en-chiclayo-noticia-1036341>
- Sarmiento, A. (2014). *Análisis situacional de la calidad de servicio del transporte terrestre público convencional urbano de pasajeros para plantear propuestas de mejora en la ciudad de Guayaquil* (Proyecto de título, Universidad Católica de Santiago de Guayaquil). Ecuador.  
<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/2039/1/T-UCSG-PRE-ECO-GES-77.pdf>
- Silva, L (2016). *Transporte público, accesible y de calidad, para todas y todos*.  
<https://www.derechos.org.ve/web/wp-content/uploads/transportepublico-copia.pdf>
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Persona de Carga y Mercancías (2015). *SUTRAN Y PNP INTERVIENEN VEHICULOS INFORMALES EN REGION AREQUIPA*.  
<https://www.gob.pe/institucion/sutran/noticias/187039-sutran-y-pnp-intervienen-vehiculos-informales-en-region-arequipa>
- Tello, A. y Ramírez, A. (2015). *Estudio Comparativo de la satisfacción de los Usuarios del Distrito de los Olivos del Sistema de Transporte Metropolitano Informal*. (Tesis de Título. Universidad Ricardo Palma). Lima – Perú.  
[http://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/2077/ramirez\\_a-tello\\_ar.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/2077/ramirez_a-tello_ar.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Transitemos (s.f.). *Caos vehicular: Aquí, algunas soluciones para este gran problema*. <https://transitemos.org/caos-vehicular-aqui-algunas-soluciones-para-este-gran-problema/>
- UNDiario (2016). *Inspectores de Transito MPP Usurparían Funciones de Policías*.  
<https://undiario.pe/2016/08/12/inspectores-de-transito-mpp-usurparian-funciones-de-policias>

- Valdes, D. (2014). *“Piratas de Asfalto” Una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el oriente de Cali.* (Trabajo de Grado. Universidad del Valle) Santiago de Cali.  
<https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/8194/0508797-S-15.pdf;jsessionid=DC81BE07864DE00979855E73003FB966?sequence=1>
- Vizuite, X. (2015). *Propuesta Metodológica para evaluar la eficiencia en la Gestión Operativa de los Servicios de Transporte Público masivo de pasajeros.* (Tesis de Maestría. Pontificia Universidad Católica del Ecuador). Quito.  
<http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/10000/7DESARROLLO%20TESIS%20MAESTRIA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- WIEGO Mujeres en Empleo Informal: Globalizando y Organizando (2017). *Trabajadores y trabajadoras del transporte.*  
<http://espanol.wiego.org/economiainformal/ocupaciones/otros-sectores/trabajadores-del-transporte/>

VII. ANEXOS.



**CUESTIONARIO APLICADO A LOS TRABAJADORES DE LA MUNICIPALIDAD, GERENTES Y/O TITULARES DE EMPRESAS, POLICIA DE TRÁNSITO E INSPECTORES DE TRANSPORTES, PROPIETARIOS, CONDUCTORES Y USUARIOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN CHICLAYO**

**EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y LA INFORMALIDAD PRESENTE EN LA MUNICIPALIDAD PARA LOS PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO – CHICLAYO 2019**

Estimado(a): Se le solicita su valiosa colaboración para que marque con un aspa el casillero que crea conveniente de acuerdo a su criterio y experiencia profesional, puesto que, mediante esta técnica de recolección de datos, se podrá obtener la información que posteriormente será analizada e incorporada a la investigación con el título descrito líneas arriba.

NOTA: Para cada pregunta se considera la escala de 1 a 5 donde:

1	2	3	4	5
TOTALMENTE EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	NO OPINA	DE ACUERDO	TOTALMENTE DE ACUERDO

ITEM	T D	D	N O	A	T A
1.- ¿Considera usted que el Procedimiento Administrativo en la Municipalidad es eficaz y eficiente?					
2.- ¿Cree usted que el TUPA está hecho para ofrecer a los dirigidos las instrucciones y servicios para formalizar el Servicio de Transporte Público?					
3.- ¿Conoce usted la Ley N ° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito?					
4.- ¿Conoce usted la problemática actual del sistema de Servicio de Transporte Público?					
5.- ¿Conoce usted el Servicio de Transporte Público Formal?					
6.- ¿Conoce usted el Servicio de Transporte Público Informal?					
7.- ¿Considera usted que es complicado el procedimiento para formalizar el Servicio de Transporte Público?					
8.- ¿Considera usted que el desempleo es una de los motivos para que exista el Servicio de Transporte Público Informal?					
9.- ¿Considera usted que de ser eficaz el procedimiento de formalización del Transporte desaparecería la Informalidad?					
10.- ¿Considera usted que el Gobierno Nacional, Regional y provincial están dando solución al Servicio de Transporte Público?					
11.- ¿Considera usted que son justas las sanciones para el Servicio de Transporte Público Informal?					
12.- ¿Cree usted que las tarifas del Servicio de Transporte Público Informal son justas?					
13.- ¿Cree usted que el Servicio de Transporte Público Informal debe desaparecer?					
14.- ¿Cree usted que existe un control correspondiente en el Servicio de Transporte Público?					
15.- ¿Cree usted que existe corrupción en el procedimiento de formalización del Servicio de Transporte Público?					



16.- ¿Usted ha sido víctima de maltrato por algún conductor de Servicio de Transporte Público Informal?					
17.- ¿Usted realizaría este tipo de actividad de Servicio de Transporte Público Informal sabiendo que puede ser sancionado?					
18.- ¿Usted volvería a realizar este tipo de actividad informal, a pesar de haber sido sancionado?					
19.- ¿Usted cree que el Servicio de Transporte Público Informal sea la única fuente de trabajo en la actualidad?					
20.- ¿Cree usted que es necesario la formalización para poder realizar e Servicio de Transporte Público?					

**INSTRUMENTO DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS**

<b>1.- NOMBRE DEL JUEZ</b>		CARLOS AUGUSTO FIGUEROA AHUMADA
<b>2.-</b>	<b>PROFESIÓN</b>	ABOGADO
	<b>ESPECIALIDAD</b>	GESTIÓN PÚBLICA
	<b>GRADO ACADÉMICO</b>	LICENCIADO CON ESTUDIOS CONCLUIDOS DE MAESTRIA EN GESTIÓN PÚBLICA
	<b>EXPERIENCIA PROFESIONAL</b>	6 AÑOS
	<b>CARGO</b>	ASESOR LEGAL
<b>EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y LA INFORMALIDAD PRESENTE EN LA MUNICIPALIDAD PARA LOS PROPIETARIOS DE VEHICULOS DE SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO – CHICLAYO 2019.</b>		
<b>3.- DATOS DEL TESISISTA</b>		
<b>3.1</b>	<b>NOMBRES Y APELLIDOS</b>	JAVIER FRANCO SÁNCHEZ CAJO
<b>3.2</b>	<b>ESCUELA PROFESIONAL</b>	DERECHO
<b>4.- INSTRUMENTO EVALUADO</b>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Entrevista ( )</li> <li>2. Cuestionario ( X )</li> <li>3. Lista de Cotejo ( )</li> <li>4. Diario de campo ( )</li> </ol>
<b>5.- OBJETIVOS DEL INSTRUMENTO</b>	<u>GENERAL:</u> ✓ Determinar el Procedimiento Administrativo para regular y controlar de manera eficaz la informalidad en el Servicio de Transporte Público.	
	<u>ESPECÍFICOS:</u> ✓ Conocer los efectos Jurídicos del Procedimiento Administrativo para regular y controlar la informalidad del Servicio de Transporte Público. ✓ Analizar los factores y problemas de la	

	<p>informalidad de los vehículos que brindan el Servicio de Transporte Público sin contar con los permisos correspondientes de la Gerencia de Transporte de la Municipalidad.</p> <p>✓ Explicar la aplicación del TUPA (Texto Único del Procedimiento Administrativo) para la regulación de la informalidad del Servicio de Transporte Público.</p> <p>✓ Proponer la elaboración de una Guía del Procedimiento Administrativo para la Celeridad de los trámites y obtener los respectivos documentos de Circulación y Operatividad para los vehículos de Servicio de Transporte Público.</p>
--	--

A continuación, se le presentan los indicadores en forma de preguntas o propuestas para que usted los evalúe marcando con un aspa (x) en “**A**” si está de **ACUERDO** o en “**D**” si está en **DESACUERDO**, SI ESTÁ EN DESACUERDO POR FAVOR ESPECIFIQUE SUS SUGERENCIAS.

N°	6.- DETALLE DE LOS ITEMS DEL INSTRUMENTO	ALTERNATIVAS
01	<p>¿Considera usted que el Procedimiento Administrativo en la Municipalidad es eficaz y eficiente?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- No opina.</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
02	<p>¿Cree usted que el TUPA esta creado para brindar a los administrados, los procedimientos y servicios para formalizar el Servicio de Transporte Público?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

	3- No opina. 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo	..... ..... 
03	¿Conoce usted la Ley N ° 27181 - Ley General de Transporte y Transito? 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- No opina. 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo	A ( ) D ( ) SUGERENCIAS: ..... ..... .....
04	¿Conoce usted la problemática actual del Sistema de Servicio de Transporte Público? 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- No opina. 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo	A ( ) D ( ) SUGERENCIAS: ..... ..... .....
05	¿Conoce usted el Servicio de Transporte Público Formal? 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- No opina. 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo	A ( ) D ( ) SUGERENCIAS: ..... ..... .....
06	¿Conoce usted el Servicio de Transporte Público Informal? 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- No opina. 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo	A ( ) D ( ) SUGERENCIAS: ..... ..... .....


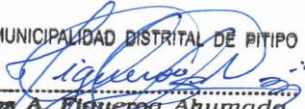
07	<p>¿Considera usted que es complicado el procedimiento para formalizar el Servicio de Transporte Público?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo  2- En desacuerdo  3- No opina.  4- De acuerdo  5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:  .....  .....  .....</p>
08	<p>¿Considera usted que el desempleo es una de las causas para que exista el Servicio de Transporte Publico Informal?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo  2- En desacuerdo  3- No opina.  4- De acuerdo  5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:  .....  .....  .....</p>
09	<p>¿Considera usted que de ser eficaz el procedimiento de formalización del Transporte desaparecería la Informalidad?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo  2- En desacuerdo  3- No opina.  4- De acuerdo  5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:  .....  .....  .....</p>
10	<p>¿Considera usted que el Gobierno Nacional, Regional y provincial están dando solución al Servicio de Transporte Público?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo  2- En desacuerdo  3- No opina.  4- De acuerdo  5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:  .....  .....  .....</p>

11	<p>¿Considera usted que son justas las sanciones para el Servicio de Transporte Público Informal?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- No opina.</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
12	<p>¿Cree usted que las tarifas del Servicio de Transporte Público Informal son justas?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- No opina.</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
13	<p>¿Cree usted que el Servicio de Transporte Público Informal debe desaparecer?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- No opina.</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
14	<p>¿Cree usted que existe un control correspondiente en el Servicio de Transporte Público?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- No opina.</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
15	<p>¿Cree usted que existe corrupción en el procedimiento de formalización del Servicio de Transporte Público?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

	<p>2- En desacuerdo</p> <p>3- No opina.</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
16	<p>¿Usted ha sido víctima de maltrato por algún conductor de Servicio de Transporte Público Informal?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- No opina.</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
17	<p>¿Usted realizaría este tipo de actividad de Servicio de Transporte Público Informal sabiendo que puede ser sancionado?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- No opina.</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
18	<p>¿Usted volvería a realizar este tipo de actividad informal, a pesar de haber sido sancionado?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- No opina.</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
19	<p>¿Usted cree que el Servicio de Transporte Público Informal sea la única fuente de trabajo en la actualidad?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p>	<p>A ( ) D ( )</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

	2- En desacuerdo 3- No opina. 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo	..... ..... .....
20	¿Cree usted que es necesario la formalización para poder realizar el Servicio de Transporte Público? 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- No opina. 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo	A ( ) D ( )  SUGERENCIAS: ..... ..... .....

<b>PROMEDIO OBTENIDO:</b>	A ( ) D ( )
<b>7.- COMENTARIOS GENERALES</b>	
..... .....	
<b>8.- OBSERVACIONES:</b>	
..... .....	


MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE PITIPO  
  
Carlos A. Figueroa Ahumada  
ASESOR LEGAL  
ICAL 6584

---

**Juez Experto**



### SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima, a los 8 días del mes de enero de 2003, la Sala Segunda del Tribunal Constitucional, con asistencia de los señores magistrados Alva Orlandini, Gonzales Ojeda y García Toma, pronuncia la siguiente sentencia

#### ASUNTO

Recurso extraordinario interpuesto por la Empresa de Transportes Jorge Basadre S.A.C. contra la sentencia de la Segunda Sala Mixta de la Corte Superior de Justicia de Junín, de fojas 268, su fecha 23 de octubre de 2001, que declaró infundada la acción de amparo de autos.

#### ANTECEDENTES

Con fecha 27 de noviembre de 2000, la recurrente interpone acción de amparo contra el Alcalde de la Municipalidad Provincial de Huancayo y su Director de Transportes, con objeto de que se dejen sin efecto de las cartas notariales N.ºs 088-2000 y 110-2000, así como los oficios N.ºs 372-2000, 460-2000 y 501-2000, de fechas 2 de octubre, 8 y 22 de noviembre de 2000, respectivamente, que ordenan la fiscalización, el internamiento de sus unidades vehiculares en el depósito oficial de vehículos y su erradicación. Asimismo, solicita la expedición de las respectivas tarjetas de circulación y el permiso de cesión de ruta solicitado.

Manifiesta que, con fecha 3 de mayo de 2000, de conformidad con la Ordenanza Municipal N.º 010-MPH/CM, solicitó ante la Dirección Regional de Transportes de la Municipalidad Provincial de Huancayo el otorgamiento de la concesión de ruta Huancayo-Chupaca; que después de haber efectuado los pagos correspondientes ante la mencionada municipalidad, mediante carta Notarial N.º 088-2000, dirigida por la Dirección de Transporte Urbano, se le comunicó que se iniciaría una fiscalización a aquellas empresas de transporte cuyos vehículos circularan sin autorización; que, mediante oficio N.º 372-2000-DT-DM-MPH, lo emplazado solicitó el apoyo de la Policía Nacional para sancionar a los vehículos informales y que, a consecuencia de dicho operativo, se enviaron al depósito oficial de vehículos muchas de sus unidades vehiculares, sin imponerse previamente una multa. Agrega que, mediante oficios N.ºs 460-2000-MU-MPH y 501-2000-DT-M/MPH, se dispuso la erradicación de sus unidades vehiculares, lo cual vulnera sus derechos a la libertad de trabajo, a la igualdad ante la ley, al debido proceso y a la tutela jurisdiccional efectiva.



La emplazada contesta la demanda solicitando que se la declare infundada, señalando que, de conformidad con el Decreto Supremo N.º 046-2000-MTC, no está facultada para otorgar autorización o concesión de ruta fuera de su jurisdicción territorial; que por mandato del artículo 44.º del Reglamento Nacional del Servicio Público de Transporte Urbano e Interurbano de Pasajeros, aprobado por Decreto Supremo N.º 12-95-MTC, sustituido por el artículo 2.º del Decreto Supremo N.º 047-2000-MTC, se dispuso que la Dirección de Transporte y la Policía Nacional del Perú se encargarían de constatar la prestación del servicio regular de transporte urbano e interurbano de pasajeros; asimismo, que las empresas de transportes contarán con la autorización o concesión de ruta y que si no lo tenían, se dispondría el retiro de circulación del vehículo intervenido y su internamiento en el depósito oficial.

El Segundo Juzgado Civil de Huancayo, con fecha 14 de mayo de 2001, declaró infundada la demanda respecto a la carta notarial N.º 88-2000 y el oficio N.º 372-2000-T-M/MPH, y fundada en cuanto a los oficios N.ºs 460-2000-DN-T-MPH y 501-2000-T-DN/MPH.

La recurrida revocó la apelada y declaró infundada la demanda en todos sus extremos, por considerar que del estudio de autos se advierte que la recurrente no tenía autorización de ruta; que si bien es cierto que el servicio público de transporte urbano e interurbano de pasajeros es de necesidad y utilidad públicas y de interés nacional, no lo es menos que debe ofrecer las garantías de seguridad y calidad a favor de los usuarios que la misma norma establece, a efectos de otorgárseles las respectivas concesiones.

#### FUNDAMENTOS

1. De conformidad con lo dispuesto en los artículos 10.º, incisos 5) y 6), y 69.º, inciso 1), de la Ley N.º 23853, Orgánica de Municipalidades, aplicable al caso de autos corresponde a las municipalidades provinciales regular el transporte urbano-colectivo, la circulación y el tránsito; organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos locales; normar y controlar las actividades relacionadas con el saneamiento ambiental; otorgar las licencias respectivas y controlar el cumplimiento de las normas y requisitos que correspondan, conforme a ley.
2. En el presente caso, la recurrente pretende que se dejen sin efecto las cartas notariales N.ºs 088-2000 y 110-2000, de fechas 29 de setiembre y 7 de noviembre de 2000, y los oficios N.ºs 372-2000 y 460-2000, de fechas 12 de octubre y 8 de noviembre de 2000, respectivamente, que ordenan la fiscalización e internamiento de los vehículos de la Empresa de Transportes Jorge Basadre S.A.C.; y, en consecuencia, solicita que la emplazada le otorgue las tarjetas de circulación respectivas y el permiso de autorización de ruta requerido.
3. El artículo 10.º de la Ordenanza Municipal N.º 010-MPH/CM, de fecha 1 de abril de 2000, que reglamenta el servicio de transporte público en la jurisdicción de la



Municipalidad Provincial de Huancayo, establece los requisitos que deben cumplir las empresas solicitantes de concesiones para el servicio público de transporte interurbano de pasajeros.

4. Del estudio de autos se advierte que no aparece ninguna Resolución Directoral que autorice la concesión de ruta a favor de la recurrente, por lo que no puede alegar que posee una autorización formal, como lo señala en el acápite segundo de su pretensión principal.
5. De los oficios N.º 010-00-DT-DM/MDH y 011-2000-DM-DT, remitidos por la Dirección de Transportes de la referida comuna a la recurrente, se desprende que el cumplimiento de ciertas formalidades no implica el reconocimiento de los derechos de concesión de ruta, ya que para ello se deben observar las normas establecidas en la ley.
6. Si bien es cierto que en el ordenamiento constitucional coexisten diversos derechos constitucionales, los cuales, en principio, son de igual importancia, hay circunstancias que legitiman la restricción de unos derechos en salvaguarda de otros, atendiendo a finalidades superiores del ordenamiento constitucional. Desde este punto de vista, debe tenerse en cuenta, con respecto al acto que se denuncia como violatorio, que no puede primar el interés individual, o de un grupo, sobre el interés colectivo, y, con mayor razón, si se trata de un servicio público como es el transporte interprovincial e interurbano de pasajeros.
7. En consecuencia, la municipalidad demandada ha obrado en el ejercicio regular de sus atribuciones y funciones, conforme a las facultades que el artículo 192.º, inciso 4), de la Constitución confiere a los gobiernos locales.

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional, en uso de las atribuciones que le confieren la Constitución Política del Perú y su Ley Orgánica,

**FALLA**

**CONFIRMANDO** la recurrida, que, revocando la apelada, declaró **INFUNDADA** la acción de amparo. Dispongo la notificación a las partes, su publicación conforme a ley y la devolución de los autos.

SS.

ALVA ORLANDINI  
GONZALES OJEDA  
GARCÍA TOMA

que certifico:

César Cubas Longa  
SECRETARIO RELATOR



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

EXP. N.º 5289-2007-PA/TC  
LIMA NORTE  
JAVIER LIVIA ROJAS

### SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

En Lima a los 17 días del mes de diciembre de 2007, la Sala Primera del Tribunal Constitucional, integrada por los magistrados Landa Arroyo, Beaumont Callirgos, y Eto Cruz, pronuncia la siguiente sentencia

#### ASUNTO

Recurso de agravio constitucional interpuesto por don Javier Livia Rojas contra la sentencia de la Primera Sala Transitoria Mixta de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte de fojas 190, su fecha 30 de mayo de 2007, que declara infundada la acción de amparo de autos.

#### ANTECEDENTES

Con fecha 19 de mayo de 2005 el recurrente interpose demanda de amparo contra don Aldo Mendivil Ayvar, Inspector de la Dirección General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; y contra el Procurador Público a cargo de los Asuntos Judiciales de dicho Ministerio, solicitando cese el acto perturbatorio de sus derechos al trabajo, a la libertad de circulación y tránsito, y que consecuentemente se proceda a la devolución de su vehículo de placa de rodaje N.º SQW - 966, así como a la devolución de la placa de rodaje retenida, sin perjuicio de las sanciones que se impongan a su agresor.

Refiere el demandante ser propietario conductor del vehículo intervenido, y ser afiliado a la Empresa de Transportes y Servicios Claudio SAC, la misma que cuenta con Certificado de Operaciones para brindar el servicio de transporte público de pasajeros urbano e interurbano en la modalidad de taxi, en la jurisdicción de Canta. Alega que cuando se encontraba en el kilómetro 38.5 de la carretera (que es el punto de partida), fue interceptado por el inspector emplazado, quien sin tener orden ni mandato alguno procedió a la intervención de su vehículo por presunta infracción de tránsito consistente en brindar el servicio de transporte sin contar con la autorización de la autoridad competente y la de conducir vehículo sin el permiso respectivo, levantando el Acta de Verificación N.º 10333-05-DGCT-MTC, para luego disponer su internamiento en el Depósito Vehicular de la Municipalidad Provincial de Canta.



Aduce que la intervención de internamiento del vehículo fue indebida, porque no existe un mandate que disponga el operativo cuestionado y no incurrió en infracción alguna, lo que evidencia la afectación de los derechos constitucionales invocados, y el accionar arbitrario del funcionario emplazado, por lo que solicita la aplicación de las sanciones respectivas al agresor.

El Procurador Público del Ministerio de Transportes y Comunicaciones contesta la demanda contradiciéndola en todos sus extremos, aduciendo que no existe vulneración de derechos constitucionales, dado que el demandante incumplió el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, lo que motivó la imposición de las sanciones que cuestiona.

El Juzgado Mixto de Canta, con fecha 27 de junio de 2006, declara infundada la demanda de amparo por considerar que no existe vulneración de derechos constitucionales ya que es procedente el retiro de circulación de los vehículos que prestan servicios no autorizados y su internamiento en el depósito oficial, tanto más si la infracción imputada efectivamente fue cometida por el demandante.

La recurrida confirma la apelada por similares fundamentos.

#### FUNDAMENTOS

1. La demanda tiene por objeto impugnar el acto de internamiento dispuesto por el Inspector de la Dirección General de Circulación Terrestre sobre el vehículo del demandante, el cual fue sorprendido prestando servicio de transporte público sin autorización. Se aduce que el emplazado no resulta competente para efectuar actos de internamiento " que tanto el internamiento como la multa impuesta constituyen sanciones arbitrarias.

#### § Análisis de la controversia

2. Al respecto, consideramos oportuno resaltar que a través del artículo 15.º de la Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, se han establecido las competencias del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte tanto de los usuarios de la infraestructura vial como de los prestadores de servicio de transporte público. Así se erige como la autoridad competente –entre otras– para ejecutar acciones de fiscalización del cumplimiento de las reglas de las normas de tránsito.

Más aún, el artículo 16.º –de la ley acotada– expresamente le asigna competencias normativas, de gestión y de fiscalización:



3. Y precisa, que:

[...]La fiscalización comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por el incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre, de tal forma que se promueva un funcionamiento transparente del mercado y una mayor información a los usuarios.

4. Por ello, el Tribunal al igual que en anterior oportunidad –STC N.º 8216-2006-AA– considera oportuno recordar que:

[...] cabe enfatizar que el artículo 318º del Decreto Supremo N.º 040-2001-MTC, que reglamenta la Ley, ha establecido que a efectos de evitar la exposición de los pasajeros al peligro, la autoridad competente de la jurisdicción donde se cometa la infracción o la Policía Nacional dispondrán el retiro de vehículos que realizan servicios no autorizados, debiendo disponer su internamiento en el depósito oficial. De este modo, el internamiento de vehículos no autorizados no constituye un acto arbitrario, sino una medida destinada a evitar que dichos vehículos continúen prestando servicios de transporte público de pasajeros, impidiendo que los usuarios del servicio público de transporte sean expuestos a situaciones de peligro para su seguridad y su vida (Cf. Fund. Jur. 3)

5. Por otro lado, de la Resolución de Alcaldía N.º 006-2005-A-MPC del 14 de enero de 2005 documento con el cual el demandante sustenta la afectación constitucional invocada y que presenta como recaudo de la demanda, se desprende que el permiso municipal provisional otorgado a la Empresa Claudio S.A.C. –a la cual es afiliado– le autorizaba a brindar servicio regular de transporte público de pasajeros urbano e interurbano para la ruta Km 38.5 – ~~Canta~~ (ff. 5) Empero, éste fue intervenido cuando brindaba el servicio fuera de la jurisdicción autorizada, esto es, cuando brindaba el servicio en el Km 39 de dicha carretera, conforme lo acredita el Acta de Verificación N.º 10333-05-DGCT-MTC, que obra en autos a fojas 142.

6. Conforme a lo anterior, la medida de internamiento no supone una vulneración de derecho alguno del demandante, por lo que la demanda debe desestimarse.

Por estos fundamentos, el Tribunal Constitucional, con la autoridad que le confiere la Constitución Política del Perú



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

4

EXP. N.º 5289-2007-PA/TC  
LIMA NORTE  
JAVIER LIVIA ROJAS

**HA RESUELTO**

Declarar **INFUNDADA** la demanda de amparo.

Publiquese y notifiquese.

SS.

LANDA ARROYO  
BEAUMOT CALLIRGOS  
ETO CRUZ

Lo que certifico:

Dra. Nadia Iriarte Pamo  
Secretaría Relatora (e)

Chiclayo 22 de Octubre del 2020

Oficio N° 0371-2020/FD- FD-USS  
Sr. Luis Ángel Manayay Uaguento  
Representante Legal de la Empresa LAAM TOURS EIRL  
Chiclayo

**ASUNTO:** Solicito Permiso para aplicar cuestionario y recojo de datos para la Tesis: "El Procedimiento Administrativo y la Informalidad Presente en la Municipalidad para los Propietarios de vehículos de Servicio de Transporte Público - CHICLAYO 2019".

De mi especial consideración:

Es grato Dirigirme a usted para expresarle mi cordial saludo, así mismo presentarle al estudiante de la Universidad Señor de Sipán, Facultad de Derecho y Humanidades del XI ciclo, del curso de Investigación II, el mismo que es dictado por docente Dr. Jorge Luis Idrogo Pérez, del presente semestre 2020 - II.

El estudiante está realizando su tesis: "El Procedimiento Administrativo y la Informalidad Presente en la Municipalidad para los Propietarios de vehículos de Servicio de Transporte Público - CHICLAYO 2019", y por indicación del docente a cargo del curso, ha sugerido que dicha investigación se realice en la institución en la que usted dignamente dirige.

Se adjunta el nombre del estudiante que asistirá a dicho trabajo de investigación para aplicar el cuestionario, asimismo el recojo de datos.

- SANCHEZ CAJO JAVIER FRANCO 2152802084

Sin otro particular, agradecido de su amable consideración a la presente y oportuna respuesta, me despido no sin antes expresarle las muestras de mi especial consideración y estima.

Atentamente,  
30/10/20  
Hora: 11:20 AM



ADMISION E INFORMES  
CAMPUS USS  
www.us-sipan.pe

CAREO