



FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

**NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA ORDENANZA
MUNICIPAL N° 007-2019-MPCH/A DE LA CIUDAD
DE CHICLAYO EN EL RUBRO DE TRANSPORTE
DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA
PARA OPTAR TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO**

Autor:

Bach. Urcia Carrillo Elvis Anthony

<https://orcid.org/0000-0002-3912-1200>

Asesor:

Dra. Cabrera Cabrera Xiomara

<https://orcid.org/0000-0002-4783-0277>

Línea de Investigación:

Ciencias Jurídicas

Pimentel – Perú

2021

Aprobación del Jurado:

Mg. Elena Cecilia Arévalo Infante
PRESIDENTE

Mg. Rosa Elizabeth Delgado Fernández
SECRETARIO

Mg. José Lázaro Liza Sánchez
VOCAL

Dedicatoria:

Dedico este trabajo de investigación a mi familia y profesores que siempre me ayudaron a seguir adelante en mi vida universitaria, como también en varios otros aspectos, que sé que con la ayuda de Dios todo estará bien y lograre mis siguientes objetivos y metas.

Agradecimiento:

Agradezco primeramente a Dios; a mis padres y hermanos, de quienes aprendí el valor del esfuerzo y recibí siempre el mayor apoyo; asimismo agradecer una persona muy especial que estuvo muy pendiente de mi persona por obtener este gran logro tan importante en mi vida profesional; estoy muy agradecido por compartir y haber contado con su apoyo incondicional siendo mi soporte durante mis años de pregrado.

Resumen

En nuestra sociedad vemos a diario el tumulto de vehículos de todo tipo en diversas calles principales y acompañado a ello la bulla de sus clausos, por lo que no es novedad que todo ello nos genera malestares de salud y desconciertos para empezar nuestros días de buena manera, y es que todo este caos nace por la manera incorrecta que se plasman en las ordenanzas municipales frente al rubro de transporte las leyes, de las cuales ni los transportistas ni autoridades hallan solución alguna frente a estas exposiciones que de por sí, todos salimos afectados; ya sea por accidentes peatonales, accidentes automovilísticos, rajaduras de pistas y otros daños adrede a esto. Y mencionamos esto, porque en la presente investigación hablaremos de los vehículos de mercancías, donde su peso bruto corresponde a mas tonelada que de los vehículos normales que transitamos diario, y ello es de saber que estas unidades vehiculares de peso fuerte no podrían verse transitando en pleno día en el centro de la ciudad, sin ningún tipo de control o señalización alguna. Por tal veremos en este trabajo, el nivel de cumplimiento de la última ordenanza municipal emitida par el rubro de transporte en cuento al transporte de mercancía carga y descarga aquí en la provincia de Chiclayo, para conocer que molestias y ventajas también tienen ambas partes frente a esta situación de caos vehicular y eso se hará a través del diagnóstico de la situación actual y aplicando herramientas para identificar la causa raíz de sus problemas, con el objetivo de analizar las variables que componen ello.

Palabras Claves: Transportes; mercancías; caos vehicular, autoridades

Abstract

In our society we see daily the tumult of vehicles of all kinds in various main streets and accompanied by the noise of their clauses, so it is not news that all this generates health discomforts and confusion to start our days in a good way , and it is that all this chaos is born by the incorrect way that the laws are reflected in the municipal ordinances against the transport item, of which neither the carriers nor the authorities find any solution against these exposures that in themselves, we are all affected ; be it from pedestrian accidents, car accidents, runway cracks and other damage on purpose.

And we mention this, because in the present investigation we will talk about freight vehicles, where their gross weight corresponds to more ton than the normal vehicles that we travel daily, and this is to know that these heavy weight vehicle units could not be seen traveling in In the middle of the day in the city center, without any kind of control or signaling whatsoever. Therefore, we will see in this work, the level of compliance with the last municipal ordinance issued for the transportation item regarding the transport of cargo, loading and unloading here in the province of Chiclayo, to know what inconveniences and advantages both parties also have compared to this situation of vehicular chaos and this will be done through the diagnosis of the current situation and applying tools to identify the root cause of its problems, with the aim of analyzing the variables that make it up.

Keywords: Transport; goods; vehicular chaos, authorities

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN.....	10
1.1. Realidad Problemática.....	11-12
1.2. Trabajos Previos (Problema).....	13-16
1.3. Teorías relacionadas al tema. (Marco Teórico).....	16
1.3.1. Transporte de mercancías.....	16
1.3.1.1. Concepto	16
1.3.1.2. Clasificación	18
1.3.1.3. Autoridades Competentes	18
1.3.1.4. Autoridad de los gobiernos provinciales	19
1.3.1.5. Condiciones en el servicio de transporte terrestres de mercancías	20
1.3.1.6. Medida de tiempo de las unidades vehiculares a prestar servicio de transporte terrestre de mercancías	21
1.3.1.7. Alcances	22
1.3.1.8. Normativa legal de transporte terrestre de mercancías	22
1.3.2. Ordenanza Municipal.....	30
1.3.2.1. Autonomía finalidad.....	30
1.3.2.2. Materias de competencia municipal.....	31
1.3.2.3. Ámbito legal de las ordenanzas municipal.....	32
1.4. Formulación del Problema.	33
1.5. Justificación e importancia del estudio.	34
1.6. Hipótesis.....	35
1.6.1. Hipótesis.....	35
1.6.2. Variables, Operacionalización.....	35
1.7. Objetivos	35
1.7.1. Objetivos General.....	35
1.7.2. Objetivos Específicos.....	35
II. MATERIAL Y MÉTODO.....	36
2.1. Tipo y Diseño de Investigación.....	36
2.2. Población y muestra.	36
2.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	38
2.4. Procedimientos de análisis de datos.	39
2.5. Criterios éticos.....	40
2.6. Criterios de Rigor científico.....	41

III. RESULTADOS.....	43
3.1. Resultados en Tablas y Figuras.....	43-57
3.2. Discusión de resultados.....	58-59
3.3. Aporte práctico (propuesta).....	60-62
IV. CONCLUSIONES.....	63
V. RECOMENDACIONES.....	65
VI. REFERENCIAS.....	66
VII. ANEXOS.....	68

Índice de tablas o Figuras

Tabla 1. Matriz de consistencia	36
---------------------------------------	----

I. INTRODUCCION

Cada municipalidad como es de conocimiento rige dentro de su propio reglamento o normas municipales de tránsito y transporte, gestión de tráfico y horarios junto con sus propias leyes o condicionantes, priorizando ante todo la seguridad y respaldo ciudadano; por lo que antes de realizar cualquier acción ya sea solicitando licencias o permisos de la vía pública, o una reserva de zona de carga y descarga tengan que ser notificados o respaldados por las mismas reglas dadas por su municipio.

Asimismo es interesante reconocer y saber las ordenanzas municipales establecidas o dispuestas por nuestras autoridades.

Cabe resaltar que las sociedades tanto de Perú como del extranjero han verificado cómo sus financiamientos se han incrementado afortunadamente a la producción de las bases sórdidas y la visión hacia las contrataciones universales, los cuales se transfiguran en los soportes del estado, que comienza a guiarse por el progreso de los estados de Chile, Brasil y Colombia como los considerables del territorio. La afable coyuntura que pasa por las reservas del rubro de prestación de traslado de personas a puntos diferentes mediante vehículos en Perú, lo transforma en un negocio rentable para la transposición de compañías extranjeras de transporte de mercancía; pues a pesar que existen fundaciones exorbitantes y el fin a todo esto es a ratificarse estas compañías de venta, existen coyunturas de incorporación enorme en la zona, adelantando la observación de todas las variantes comprometidas en el proceso. Como es lógico las regulaciones muchas veces entre municipios suelen ser parecidas y también es de saber que no toda la comunidad respalda lo que ordena nuestro municipio, es ahí donde el presente tema a investigar es dado por un dilema en el que como centro de tema se ve por el respaldo y seguridad peatonal y de tránsito en el rubro de transporte de mercadería.

1.1. Realidad Problemática

En los países extranjeros tales como España, México y Portugal, sucede que su organización en cuanto al rubro de transportes es mucho más organizada y ordenada y se puede contemplar bajo las siguientes líneas.

Primeramente como sus grandes ciudades Barcelona o Madrid allá en España cuentan con su RGC, que significa Reglamento General de Circulación, refiere que el trabajo de carga y descarga deben desarrollarse fuera de la carretera. Además, siempre debemos tener en cuenta que no deben causar desconciertos o labores que provenga de algún peligro. Cabe precisar que está totalmente restringido estacionarse en la vereda u otros sectores que son de los transeúntes. Además de todo ello, tanto las empresas de transportes como sociedades de otra índole saben que hay que prevenir alboroto, incomodidad redundante y dejar el automóvil cerca al extremo de la vereda.

Asimismo el precepto de traslado de mercadería de este país, está respaldado por un convenio universal y un estatuto patrio que hay que tener en observación, hay que resaltar que esta ordenanza se especifica de las mercaderías exclusivamente nocivas o peligrosas.

En el país de México, su organismo regulador es la Secretaria de Comunicaciones y Transporte (SCT), que cuenta con diversos reglamentos para cada tipo de transporte. Actualmente cuenta con exceso de número de vehículos para la conducción de la mercadería exclusiva, esto indica, que la mayoría de porcentaje de su totalidad de la mercancía será general y lo menor será especializado; de los cuales se distribuyen en materiales peligrosos. Estos ejemplos y cuantías de carga son trasladados en más de varios kilómetros de dimensiones de autopista existente en México.

El interés del transporte público se basa primordialmente en su elevado número de deudas grandes, facilitando así, prestaciones a todas las zonas comerciales de México; este modelo de traslado ha llegado a ser el modo

que prevalece en los desplazamientos físicos de mercancías con el descenso de la rutina del ferrocarril, por cuya razón, podemos decir que el Transporte de carga en México, abarca un elemento esencial además de insustituible para el constante crecimiento de nuestra economía.

En Portugal fueron desafiados como una preferencia en la década de 1990, sobre todo debido al incremento del uso de autos y a la fabricación. Portugal fue uno de los principales estados en tener una autopista, aperturada en 1944.

Existen los itinerarios principales y los complementarios que pueden estar establecidos por pistas, vías cortas (carreteras destinadas solo a circulación de motos, con vías a distinta nivelación y de ingreso prohibido a nodos de unión).

Ahora en el ámbito nacional como es el País Perú con respecto a su normativa sobre la prestación de traslado de mercancía, debo indicar que es de forma netamente reservada; el gobierno en este punto participa como entidad superior para el desenvolvimiento de sus funciones, ya que el reglamento sobre el traslado de mercadería no precisa correctamente el objetivo que cumple las normas generales de transporte y solo menciona sobre el servicio de traslado terrestre y que se hallan al alcance de los clientes para responder sus inquietudes tanto para el traslado de personas como de mercancía. Sin embargo, también hay preceptos muy históricos, los cuales se deben actualizar para el ámbito lucrativo de toda una sociedad y el progreso como nación.

Por ultimo aquí en nuestra región Lambayeque, el problema donde justamente se aborda la presente investigación, relata el tedio que existe entre transportistas y autoridades provinciales frente al recorrido u horario que establecen para las unidades vehiculares de carga; puesto que la mayoría no está de acuerdo con lo planteado pese a que hay denuncias donde relevan entregar a otras empresas autorizaciones que van en contra de la ordenanza dictada.

1.2. Trabajos Previos

1.2.1. A nivel Internacional

El autor difunde un análisis basado en diseñar una técnica de traslado particular de mercancías riesgoso hasta los centros de elaboración, enlazados con los preceptos universales y territoriales existentes para disminuir los peligros actuales y conseguir una ejecución protegida y sistematizado. En su tercera conclusión manifiesta que en la investigación alude a las pocas empresas que son capaces de someterse a las leyes dadas en su rubro, mucho más teniendo en cuenta como deducción que no hay capacitación o manera de cómo ser frente a un accidente o mucho menos actuar ante una contratiempo de tal magnitud. (Arrieta, 2013, p.85)

El autor refiere en precisar los métodos de planeación relacionados con la tecnología adecuada para la ejecución de situaciones en el transporte urbano de mercancías considerando los movimientos estratégicos que envuelve al círculo de mercancías en el país o ciudad de México. En una de sus conclusiones el investigador señala realizar normas equitativas, o sea que favorezcan a los empresarios de transporte y a nuestras autoridades para así cumplirlas y llegar a un orden, con el fin de que el tiempo ayude a mejorar este problema en nuestra sociedad, después de haber verificado mediante sus métodos que ambas partes contienen sus ventajas y desventajas desde el punto normativo y real. (Figueroa, 2008, p.90)

Aquí el autor deduce el ofrecer la prestación de traslado de carga a nivel territorial y traslado para cumplir requisitos del usuario, asegurando transparencia y lucidez en un cuadro de compromiso y tolerancia, afirmando una destacable diferencia frente a los contrincantes. También manifiesta que el mundo de transporte es muy extenso en cuanto a la asistencia de las funciones que en si realizan, por lo que corresponde que tanto su estado y gobierno diseñen proyectos de crecimiento y producción para mantener en mejor alcance dicho rubro, en este caos transporte; para lo cual plantea el diseño de nuevas rutas y así evitar accidentes y/o contaminación utilizando

las nuevas tecnologías, las mismas que envuelven todo un círculo de ambiente rural y recursos ambientales, con el fin de obtener mejor orden y distribución de los vehículos. (Oña, 2008, p.89)

El autor manifiesta que la expectativa más alta está conglomerada en los tiempos y en las rutas más espaciosas para la entrega de sus productos. Asimismo se requiere que los recientes ingresos funcionen bajo los mismos reglamentos que aquellos ubicados en el muelle, pues el rendimiento aquí apreciado puede prosperar si los asistentes y choferes cooperan en la labor de descarga en forma más eficiente y se respetan las reglas o normas de funcionamiento definidos por la empresa. (Rojas, 2013, p.93)

1.2.2. A Nivel Nacional

Aquí el autor refiere en mejorar el desarrollo operacional de almacenamiento y distribución; por lo que se pasó a determinar los peligros o escollo de seguridad y salud ocupacional; así también como los comportamientos ambientales, de los tales que podrían reducir o básicamente generar siempre los mismos caos; por ejemplo: choques entre unidades, volcaduras con derrame de cemento, atropellos, caídas, entre otros. Y los resultados obtenidos de acuerdo a investigación fueron en su 95% de vehículos debidamente revisados y convalidados y además 100% de choferes asegurados en caso de un accidente dentro de las instalaciones, cumpliendo en su totalidad con las normas establecidas en el proceso de carga. (Paredes, 2018, p.85)

Aquí la investigación el autor basa en determinar formas para acelerar las licencias de concesión de servicios de conducción geológica de mercancías para un organismo de la nación. Por lo que se empieza por diligenciar la inscripción de carros que están afiliados a una entidad, también verificar las autorizaciones de las empresas para ello se muestra todo el estudio y planteamientos a realizarse para mejorar el sistema de información, como también la creación de un mapa de señalización de

vías, donde puedan transitar sin ocasionar accidentes o hecho alguno en la sociedad. (Ríos, 2015, p.92)

Aquí el autor refiere principalmente a incitar el uso del cabotaje, que viene ser un procedimiento consolidado a largo plazo considerando los elementos: tiempo, costo y seguridad, lo que se significaría en producción económica para las empresas que decidan utilizar este servicio dentro de sus operaciones comerciales. Asimismo, a pesar de los dilemas presentados a lo largo de cada capítulo de la presente investigación, ya sea en ingresos y egresos y nuestras rutas como los cuidados que se debe tomar en cuenta frente al tránsito de la ciudad en nuestras zonas terrestres. En cuanto a la industria marítima, el cabotaje resulta siendo una actividad factible dentro de la coyuntura actual, por lo que siendo parte del proceso de carga y descarga ayudaría mucho al evento de llegar a puerto y que nuestros vehículos sean lo más eficaces para movilizarse a los almacenes, según corresponda. (Creamer, 2017, p.90)

1.2.3. A Nivel Local

Aquí el objetivo en dicha investigación se basa en determinar aquellos elementos visibles en todas las operaciones realizadas y lo que influye en los costos como empresa referente a los movimientos de los vehículos de Lambayeque hasta el puerto de Paita en el periodo 2015- 2016. Por lo que se percibió que la seguridad en carretera en la ruta Lambayeque – Paita es intermedio, este suceso transgrede en el aumento del costo del transporte, es por ello que para protegerse de la inestabilidad en la carretera los operarios de estrategias utilizan instrumentos de protección y en tanto proponer que sus vehículos solo vayan al perímetro de las ciudades pasantes mas no al centro de ello exponiendo a peligros. (Echaeandia, 2018, p. 75)

Aquí el autor refiere que en el servicio de carga terrestre teniendo como base los preceptos jurídicos que permiten dar fe a las prestaciones de traslado de mercancía de una manera protocolar, así mismo está siendo incluido lo que norman en referente a este rubro a nivel nacional y local. Y que por lo tanto son entes de guía para un mejor plan de rutas y vías para realizar nuestro servicio en forma correcta en la presente empresa; por lo que el investigador menciona acogerse a las normas y leyes dadas para el rubro de transportes, como entes o guías en nuestro tránsito. (López, 2011, p.85)

El autor menciona que al ejecutar la organización de costos y teniendo una averiguación más amplia podría alcanzar que vehículo es la que simboliza el mejor rendimiento por cada carretera en donde se preste el servicio lo cual nos permite deducir al vehículo con el fin de adquirir su primordial ventaja para incrementar los ingresos de la entidad, teniendo en cuenta las normas previstas de acuerdo a nuestro autorizado con el fin de evitar en un futuro percances o accidentes a la vista con nuestros vehículos. Es por tal la necesidad de establecer una organización de costos por orden de servicios para que conceda la información necesaria en la toma de algunas determinaciones en las distintas zonas de la entidad, por ejemplo que un vehículo realiza mayor ingreso, la cantidad de combustible que consume cada vehículo para determinado tramo asignado juntamente con la ruta más apropiada a ser utilizada. (Berru, 2019, p.80)

1.3. Teorías relacionadas al tema

1.3.1. Transporte De Mercancías

1.3.1.1. Conceptos

Se tiene por acuerdo de Transporte de mercancías, mediante el cual una persona natural o jurídica, impone en nombre de el mismo y mediante un monto convenido, hacer realizado otra persona, las

gestiones que indiquen ser obligatorias movilizar correctamente una mercancía de un punto a otro, mediante el uso de automóviles de tracción mecánica que circulan por las pistas o carreteras. Según Martínez (2015) sostiene que “Como objetivo de su libro constituye el análisis de la norma general de comercio y de la orden ministerial que regula la responsabilidad civil derivada de averías, faltas y retraso en el transporte terrestre de mercancías”. (p.34).

Asimismo en concordancia con las partes, el contrato se conmemora generalmente entre el cargador y el porteador, aunque pueden también participar otros operarios que sean contratados en nombre del cargador o en su propio nombre, como por ejemplo (agente de transporte, transitorio o distribuidor almacenista) o comisionista. Por lo que podemos deducir, que el contrato de transporte de mercancías, es básicamente un contrato empresarial, detallando lo que habría de ser transportado, acuerdos generales y otros adendas. Situación que amerita gastos y pagos por cada traslado juntamente con todas las personas que incluyen este proceso.

Seguido a ello dentro del marco legal, la norma madre de este rubro a investigar en dicho trabajo alude como objetivo normalizar el servicio de traslado general y particular a todo tipo de usuarios junto también con los de carga y ambos; ligados a las condiciones o requisitos técnicos y legales que se tiene que cumplir como el tiempo de antigüedad en las unidades vehiculares; las reglas y normas para obtener una concesión o habilitación; y los pasos para la inspección del servicio de traslado en todos sus ámbitos, proyectando siempre obtener la amplia formalización y legalización de la región y brindar mejor cuidado los usuarios del mismo, promoviendo que reciban un servicio de calidad.

Es de conocimiento que de la norma madre de este rubro, se desprenden los Decretos Supremos que con el tiempo hemos tenido algunas modificaciones como lo es una de las normas de transporte , que en otro

términos más específicos el hablar de una dependencia de Transporte de Mercancías, refiere a una persona jurídica que se ejecuta como un tercero, que se encuentra en la obligación de llevar y entregar la encomienda a quien actuó como primer responsable en este negocio, bajo la obediencia de todos los acuerdos designados.

1.3.1.2. Clasificación :

El transporte de mercadería se clasifica en los siguientes:

- ✓ Transporte de elementos expuestos o arriesgados.
- ✓ Transporte de encomienda.
- ✓ Transporte de patrimonio bancario o económico.
- ✓ Transporte de otros servicios que se consideren necesario.
- ✓ Transporte variado.
- ✓ Transporte universal.

1.3.1.3. Competencia y autoridades competentes

1.3.1.3.1. Competencia

De su clasificación en el rubro de transporte en competencia son los siguientes:

1.3.1.3.1.1. Normativas:

Basada en la capacidad de indicar las reglas que velan por los diferentes pisos de las disposiciones burocráticas aquí en el Perú. Aquellos de naturaleza universal que abarcan toda la demarcación del país y que son de obligación inmediata por todas las sociedades y usuarios de los sectores públicos y particulares, añadiendo a los funcionarios de los poderes del gobierno con sus empresas a cargo donde de acuerdo al rubro son de responsabilidad única del Ministerio responsable.

1.3.1.3.1.2. De gestión

Basado en la normativa dicha competencia consiste en el permiso que tienen los funcionarios a cargo de instaurar

las reglas de origen y los preceptos de traslado y tránsito terrestre. Dentro de sus facultades de esta competencia, tenemos las principales:

- Supervisar y fiscalizar el parque automotor público.
- Inscripción de las prestaciones de traslado terrestre.
- Otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones bajo cumplimiento de los requisitos.

1.3.1.3.1.3. De fiscalización

Consta en inspección, verificar la sanción cometida y también la multa por la desobediencia a las reglas relacionadas con esta actividad de transporte, de manera que tanto choferes como autoridades originemos un buen ambiente justo y equitativo para todos brindado la información correcta a los clientes; tanto formales como informales.

1.3.1.3.2. **Autoridades Competentes**

Todo ente u organización es liderada por las autoridades correspondientes; tal es el caso en el rubro de transporte, de los cuales son los siguientes:

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Los Gobiernos Regionales
- Las Municipalidades Provinciales
- Las Municipalidades Distritales
- La Policía Nacional del Perú
- INDECOPI

Como es de nuestro conocimiento la presente investigación emana sobre una Ordenanza Municipal de la cual abarca la provincia de Chiclayo, por lo que corresponde revisar dentro de que ámbitos rige toda esta norma:

1.3.1.4. **Atribuciones de los Ayuntamientos Provinciales**

Los Ayuntamientos Provinciales, en el rubro de traslado terrestre, refieren con las reglas señaladas en el precepto principal de este rubro,

además que se hallan capacitadas para expedir normas adicionales ejecutadas a su territorio, ubicándose a los criterios establecidos en la norma.

1.3.1.4.1. Competencia Exclusiva de fiscalización

Basándonos en la normativa, la inspección de la prestación de transporte es ocupación inmediata de la persona responsable o a cargo en su zona, en este caso ya sea el alcalde o el gerente de transportes de esa localidad, además cabe precisar que en casos extremos o casos especiales se asigna responsabilidad a entidades privadas pero ligadas al transporte. Por lo que, en sí, es competencia y supervisión netamente de nuestras autoridades provinciales, de ser así es el Gerente de dicha municipalidad quien toma el mando de ese rubro.

A la autoridad competente le incumbe también realizar la ayuda y apoyo a la actividad fiscalizadora que ejecuta el funcionario responsable junto a ellos los inspectores de transportes que son designados por la municipalidad misma, aparte de cumplir con las labores designadas.

1.3.1.5. Condiciones en el sistema de mercancías

Se asume por mandato que el estado actual de una unidad vehicular dependerá de los exámenes técnicos y legales que se le deba realizar. En otras palabras, de no acatarse a estas condiciones previstas en la ley impide que se logre una autorización y/o habilitación que solicite para su vehículo o en otros casos si es que ya lo tuviera, úes corresponde inmediatamente la pérdida o invalidación de esa autorización, según corresponda. Asimismo, es la autoridad o entidad competente quien verifica el cumplimiento de las condiciones, requisitos y control en cada una de los vehículos o empresas de transportes, ya que, de querer obtener alguna concesión o autorización para éstos mismos, es la entidad que se los otorgara.

1.3.1.6. Condiciones para las unidades vehiculares de transporte terrestre de mercancías.

Sucedo en esta área que los vehículos orientados para este servicio deberán desde su depósito original predecir que su utilidad será exclusivamente para ello; por excepción se podría asignar algunos vehículos que en su momento fueron creados para otro tipo de actividad pero que, teniendo cambios con autorización de su lugar de origen, se tomara como veraz ese cambio y podrá realizar servicios para tales fines. En algunos casos puede suceder que el automóvil (su carrocería) haya transigido deterioros por medio de un incidente de tránsito, éste no podrá volver a circular hasta cuando se emita CITV donde se haya reparado y regresado a las condiciones indicadas.

Los vehículos que sean diseñados para el traslado público de mercancías no estimadas como materiales riesgosos, deberán pertenecer a la clasificación vehicular establecida en el RNV, donde deben cumplir con las reglas establecidas en Ley. Es también de conocimiento que estos vehículos pesados deben contar con un registro y seguimiento inalámbrico, que señale la averiguación de forma continua de dicho automoviles hacia las autoridades competentes de fiscalización, y esto fue mencionado también por la propuesta realizada de la SUTRAN.

1.3.1.7. Medida de tiempo de las unidades vehiculares a prestar servicios de transporte terrestre de mercancías.

El caso principal aquí, señala que el tiempo de antigüedad de un vehículo es sumamente importante para cualquier tipo de servicios de transporte que se desee realizar; pero que en este rubro de vehículos pesados no es necesario tal tiempo; la misma norma menciona que estas unidades vehiculares no estas obligados un tiempo de años de antigüedad para prestar el servicio, solo basta con que su revisión técnica vehicular siempre permanezca vigente.

1.3.1.8. Alcances de los carros de transporte terrestre de mercancías.

En la prestación de traslado de mercancías, la habilitación de paraderos es una obligación y podrán dedicarse al crecimiento de todo tipo de operaciones estratégicas, así como a las funciones de manipulación, carga, descarga. Su ubicación en general, debe permitir su uso sin interrumpir el tránsito de automóviles en el paradero que se encuentren direccionados. El transportista que se destine a otorgar el servicio deberá poder demostrar, ser dueño o tener suscrito contrato real para su uso y usufructo y contar con concesión municipal de funcionamiento.

1.3.1.9. Normativa del Transporte Terrestre de Mercancías

Como es de conocimiento todo rubro o entidad se basa en una ley principal secundando siempre una norma específica para los tales; por lo que en esta situación la norma a mencionar exclusivamente lo concerniente a Transporte Terrestre de Mercancías, que corresponde a la norma general del tránsito que tiene como fin constituir reglas y características específicas que deben ser cumplidas para que circulen en su jurisdicción y parque automotor correspondiente.

1.3.1.9.1. Requisitos Técnicos Generales

Las unidades vehiculares tienen como obligación tener el orden original de quien lo diseñó para este servicio por el lado derecho de las calles y contar con todos los componentes, propiedades y componentes mencionados a continuación:

- Instrumentos de iluminación y señalización óptica.
- Sistema de frenos
- Ruedas

- Forrados en su totalidad de manera que ni el interior, y ni el exterior esos puntos o cosas sobresalientes hagan alarde de peligro para las personas que aborden dicho vehículo.

1.3.1.9.2. Revisión e inscripción

La fiscalización de los pesos y medidas de las unidades vehiculares se realizara a través de la revisión e inscripción de los mismos.

1. **Revisión:** se verifican mediante :
 - ✓ Instrumentos de pesos de todo tipo.
 - ✓ Calculo a mano o por otros métodos necesarios
 - ✓ Revisión externa e interna del vehículo.
 - ✓ Fiscalización exterior de la mercadería trasladada.
2. **Inscripción:** Para el examen de control de comprobación y medidas de los vehículos, el chofer del carro deberá portar:
 - A. Licencia de manejo.
 - B. Tarjeta de propiedad
 - C. Identificación referente al procedimiento de transporte, como por ejemplo, facturas, carta poder o factura comercial, etc.

1.3.1.9.3. Responsabilidad de los almacenes de la mercancía.

Cuando la procedencia de los fletes sea de un solo productor o de un solo centro de producción, los almacenes, paraderos, de la mercancía deben verificar la obediencia de los márgenes en los pesos vehiculares, como tales:

- ✓ Controlar ambos pesos de los vehículos que se requieren para estos casos; en cuyo caso se podrá asignar mercancías hasta en su totalidad de la sumatoria de lo pesos por eje, en tanto claramente que no exceda del peso bruto vehicular.

Cabe precisar que la inspección de todo lo que corresponde al vehículo, los almacenes, generadores, etc. deben indicar algo coherente con las verificaciones anteriores al vehículo, respecto al formato que será aprobado por la entidad destinada para la verificación correspondiente, la que se añadirá al registro del chofer.

1.3.1.9.4. Infracciones

1.3.1.9.4.1. Documentos que sustentan las infracciones

Los quebrantamientos establecidos para el transporte terrestre se basan en:

1. El acta de control registrado por la persona a cargo de transporte asignado por la municipalidad de acuerdo a territorio.
2. Informe de la persona responsable a ello, para así detallar las intervenciones del día o del momento en que estuvo de turno.

Asimismo las infracciones encontradas por el inspector a cargo de la intervención lo tendrán que plasmar en el manual de infracción, debiendo determinar y expedir nombres completos del chofer, quien este último está en el compromiso de recibir dicho formulario y firmarlo. Caso contrario se rehusó a obedecer a la autoridad, se pasara dejar constancia de ello en escrito.

1.3.1.9.4.2. Reiteración y Normalidad

- a. Reincidencia:** Se le considera a la acción de infraccionar por 2 o más oportunidades en una infracción muy grave por el tiempo de 3 meses de realizada la falta anterior.
- b. Habitualidad:** Se conoce en los siguientes momentos :
 - b.1** Conductor, cuando infracciona en 12 o más veces dentro de 12 meses.
 - b.2** Transportista, cuando usa el repetido automóvil, infracciona en 6 o más ocasiones dentro de 12 meses.

b.3 Generador de la carga, cuando infracciona en 6 o más veces en diferentes meses, dentro de un 12 meses.

1.3.1.9.5. Procedimiento Sancionador

El recurso para la disposición de la infracción e implantación de faltas es de índole dependiente y por ende está ligada a las Ley N° 27444 que corresponde a la Ley de Procedimientos Administrativos. Concierno llevar el protocolo e impugnar por faltas vinculadas al quebrantamiento de los pesos y medidas vehiculares en que incidan el transportista o dueño del automóvil, o remitentes de la mercancía.

El medio sancionador se genera:

1. Por decisión del funcionario a cargo
2. Como orden de un superior con fundamento de por medio.
3. Por una demanda ingresada para algún personal a cargo.

1.3.1.9.5.1. Inicio del procedimiento sancionador

Primero, se da el pronunciamiento del manual de faltas emitida por el encargado a fiscalizar y el chofer del vehículo incautado. Luego cuando se origina pronunciamiento por parte de las autoridades o por la acusación interpuesta, el documento originado es inimpugnable y contendrá la indicación de la infracción , su calificación y la sanción que acarrea, que de ser el caso, le añadiríamos los requisitos obligados por la ley.

El funcionario responsable, en las situaciones en que el método se inicie mediante documentación firme, podrá realizar, antes de su iniciación, las actividades preliminares de la investigación, análisis y

fiscalización con el objetivo de definir inicialmente la convergencia de eventualidades que expliquen el inicio del proceso.

El acta de control y el informe de Inspección darán veracidad de lo manifestado, teniendo en cuenta que adicional a ello las personas a cargo afloren sus descargos para defenderse ante el hecho infraccionado o denunciado dentro de lo que corresponde su responsabilidad. El chofer infraccionado tendrá un tiempo regular para la presentación de sus documentos o anexos que sean obligatorios para demostrar los acontecimientos sucedidos a su favor.

1.3.1.9.5.2. Conclusión del procedimiento sancionador

El proceso sancionador puede concluir por diferentes formas, entre ellas se ubica cuando el infractor decide pagar la sanción, otra situación cuando se emite una resolución a su favor o como también se emite en su contra y pese a ello debe pagar lo que corresponde.

1.3.1.9.5.3. Algunas medidas preventivas

En lo que respecta, la autoridad competente puede utilizar lo siguiente:

- ❖ Anular la autorización de recorrido del vehículo.
- ❖ Hacer permanecer el vehículo en el depósito municipal.
- ❖ Bajar la mercancía que cree necesaria el conductor o persona responsable de ello.
- ❖ Permanecer la autoridad con la licencia del chofer.

En el caso de que el tipo de infracción para el conductor se base en anular o quitar su licencia, entonces se procederá hacer así hasta que se culmine en su totalidad la sanción.

Otra situación sería hacer permanecer el vehículo en el depósito municipal, ahí la persona responsable de la mercancía está en su obligación a solicitar se le otorguen las posibilidades de ser el caso para apartar los elementos cargados en su vehículo dentro de los espacios donde se encuentra sancionado.

El tránsito en Vehículos Especiales que no cuenten con autorización generará además de la sanción general también algunas infracciones que devienen de esta principal.

1.3.1.9.5.4. Jurisprudencia CSJR

Existe una responsabilidad formativa que resulta ser tolerante a todas las personas y poderes del estado y al igual que los estatutos tienen como objetivo instruir de forma educacional la interpretación de la norma madre y de los derechos fundamentales.

Según Ignacio Burgoa, estima que:

“la jurisprudencia traduce en las interpretaciones y consideraciones jurídicas integrativas uniformes que hace una autoridad judicial designada para tal efecto por la ley, respecto de uno o varios puntos de derecho especiales y determinados que surgen en un cierto número de casos concretos” (2004, p.81).

La jurisprudencia CSJR sobre la materia, ha sido primordial en este desarrollo de investigación. En particular dos sentencias de la CSJR han sido esenciales en este tema de transportes en cuanto al cumplimiento de las concesiones, renovaciones de permisos y sus plazos.

1.3.1.9.5.4.1. Sentencia 14/09/2017, declara FUNDADA LA CASACIÓN respecto por la normativa del Artículo 10° y de la primera Disposición Complementaria de la Ordenanza N°1338-

MML respecto a la empresa san Felipe express Sociedad Anónima.

Basándose en interposición de demanda contenciosa administrativa por la empresa san Felipe express Sociedad Anónima (en adelante, DEMANDANTE) en contra la Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante, DEMANDADO) bajo la irregularidades de la municipalidad acerca de la ordenanza municipal el demandante señala que la sentencia de vista no ha considerado que cuando la empresa presentó su solicitud de autorización se encontraba vigente la Ordenanza Municipal N° 1338-MML, modificada por la Ordenanza N° 1365.

Es importante indicar que la ordenanza municipal se encontraba vigente y modificada por una nueva ordenanza municipal donde la norma rige en su artículo 10 prescribe sobre las condiciones para solicitar la licencia de concesión, disponiendo que la empresa que desee obtener el permiso para ejercer servicio público regular de personas en una o más rutas que se encuentra en el plan regulador de rutas.

En primera instancia se declaró infundada la demanda a favor de la municipalidad en mención y en contra de la empresa san Felipe express por lo que pasa hacer apelada siendo esto revocada a lo que se pronunció en la primera instancia.

Por lo que se declara procedente el recurso de casación interpuesto por la municipalidad en mención, por la causal de infracción normativa del artículo 10 y de la primera disposición complementaria, transitoria y final de la ordenanza municipal N° 1338- MML.

1.3.1.9.5.4.2. Sentencia CSJL, de 13/03/2020 que se declara procedente el Laudo Arbitral interpuesto por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Basándose en la interposición de la demanda del Ministerio de Transporte y Comunicaciones (en adelante, el demandante) contra metro de Lima Línea 2 SA (en adelante, el demandado) con el fin que se esclarezca el recorrido y las señalizaciones.

En lo primero el Ministerio de Transporte y Comunicaciones establece que tenía que ser un Estudio Definitivo de Ingeniería (en adelante EDI), basándose en la investigación que habían hecho de su recorrido y señalización el cual debería ser entregado para su aprobación. Asimismo, las partes le otorgaron facultades al OSITRAN para que ante cualquier incumplimiento por parte de METRO interponga las penalidades.

Dentro del EDI se encuentra un capítulo específico referido al plan de desvíos. Este plan es un informe elaborado por el propio METRO que sirve para explicar, por ejemplo, los estudios realizados sobre la densidad de autos que pasaran por las zonas afectadas por las obras del contrato y es ahí que el ositran, al advertir incumplimiento de sus prestaciones por parte del METRO, le impuso una serie de penalidades, las cuales han sido materia de controversias a través del Proceso Arbitral.

Es el caso que, en el Laudo, el Tribunal Arbitral declaro fundadas todas las pretensiones principales y fundadas todas las pretensiones subordinadas, ordenando que las penalidades impuestas sean reducidas en 75%, sin embargo. Dicha decisión no se encuentra motivada, toda vez que no se explica en el Laudo, de manera coherente como el Tribunal Arbitral adoptó dicha decisión.

Tampoco sustenta por qué con la relación al control policial y desvió de tráfico la reducción de la penalidad sería 0%. Además, lo expresado por el Tribunal resulta totalmente contradictorio con sus afirmaciones previas efectuadas en el considerando, donde señala expresamente lo expuesto “no da lugar a dejar sin efecto las penalidades” y que constituye otro elemento objetivo que conlleva razonablemente a reducir las penalidades impuestas por OSITRAN.

En consecuencia, se da valido el Laudo Arbitral emitido por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

1.3.2. Ordenanza Municipal

Una ordenanza, es una clase de disposición con carácter jurídico, que se establece dentro de los preceptos y que resalta por estar sujeta a la Ley. La palabra deriva de “Orden”, por lo que significa una delegación que ha sido generado por quien tiene poder de obligar o reivindicar un cumplimiento. Una municipalidad, en términos generales, es un organismo estatal que tiene como fin velar una ciudad o una población.

Por lo tanto, las ordenanzas las emite las municipalidades y por eso se dice el término de “ordenanza municipal” como una norma generada por un ayuntamiento o su máxima autoridad (alcalde o presidente municipal), para la gestión de dicho lugar o sociedad.

Los ayuntamientos provinciales y distritales se forman en lo concerniente limitación perimétrica que aprueban nuestras autoridades, a propuesta del Poder a cargo. Sus funcionarios responsables proceden de la decisión popular conforme a las elecciones correspondientes.

1.3.2.1. Autonomía y finalidad

Estos poseen de soberanía política, económica y administrativa en los asuntos de su delimitación. La independencia que la norma madre nos otorga para los ayuntamientos se plasma en la capacidad de ejercer hechos protocolares, administrativos y de administración, con dependencia a los preceptos. Todo ello con el propósito de fomentar la correcta ejecución de los sistemas públicos locales y el desarrollo integral, sostenible y pacífico de su territorio.

1.3.2.2. Demarcación y reglas especiales

Los ayuntamientos se clasifican de acuerdo a su función de su jurisdicción en:

- ✓ El ayuntamiento provincial.

- ✓ El ayuntamiento distrital.
- ✓ El ayuntamiento del centro poblado, cuyo territorio lo establece el mismo comité, a propuesta de la misma población.

Las municipalidades que están ligadas a asuntos especiales son:

- Metropolitana de Lima
- Colindantes, aquellas que funcionan en los centros de provincia y distritos ubicados en el perímetro.

1.3.2.3. Materias de competencia municipal

Las ocupaciones exclusivas municipales que provienen de las obligaciones se efectúan con materia única o dividido entre las ayuntamientos provinciales y distritales. Dentro del marco de las obligaciones la tarea de los ayuntamientos provinciales es:

1. Programar en su totalidad el incremento local y el ordenamiento de carreteras, en el nivel provincial.
2. Fomentar, constantemente el acoplamiento táctico de las metas globales de crecimiento distrital. Las metas señaladas al ordenamiento del entorno físico y uso del suelo que dicten los ayuntamientos distritales y que deberán ligarse a las metas y los preceptos de los ayuntamientos provinciales generales sobre la materia.
3. Organizar, secundar y elaborar esquemas de inversión y servicios públicos municipales que demuestren, principalmente, los errores o situaciones a mejorar en la economía de escala de ámbito provincial; para lo cual, apoyan los convenios oportunos con los respectivos ayuntamientos distritales.
4. Difundir las reglas técnicas globales, en materia de ordenamiento del espacio físico y uso del suelo así como sobre el cuidado y conservación del ambiente.

1.3.2.4. Ámbito legal de las Ordenanzas

Según la Ley N° 27972, los preceptos de los ayuntamientos provinciales y distritales, en el rubro de su perímetro, son las normas de carácter global de mayor importancia en la escala normativa municipal, por medio de las cuales se afirma la organización interna, la regulación, administración y fiscalización de los servicios públicos y las materias en las que el ayuntamiento tiene poder normativo. Mediante sus normas se crean, modifican, exoneran, los arbitrios, tasas, licencias, derechos y contribuciones, dentro de los parámetros que la norma menciona.

Las ordenanzas en materia tributaria emitidas por los ayuntamientos distritales deben ser corroborados por los ayuntamientos provinciales de su demarcación para su vigencia.

1.3.2.4.1. Ordenanza Municipal N° 007- 2019-MPCH

La presente Ordenanza fue expedida por la Municipalidad Provincial de Chiclayo, en el mes de mayo del 2019, donde ordena el ingreso al transporte público de carga y descarga a la ciudad de Chiclayo, donde establece las siguientes condiciones:

- Que los vehículos a prestar este tipo de servicio sean de categorías: N1, N2, N3, O1, O2, O3, O4.
- Deberán transcurrir por las siguientes rutas :
 - o SUR – NORTE: Panamericana Sur, Av. Gran Chimú, Vía de aviamiento de emergencia, Panamericana Norte.
 - o SUR – ESTE O VICEVERSA: Panamericana Sur, Av. Víctor Raúl Haya de la Torre, Av. Fitzcarrald carril superior, Carretera a pomalca, calle Pacifico o NN, Av. Pedro Ruiz prolongación, Av. Humbolt, Av. Agricultura,

Carretera a Ferreñafe, Av. Chiclayo, Panamericana Norte.

- NORTE – SUR: Panamericana Norte, Vía de aviamiento de emergencia, Av. Gran Chimú, Panamericana Sur.

- Con los siguientes horarios de ingreso a la ciudad :

Vehículos de categoría (N1 Y N2)

Remolques O1, O2, O3

8:30 AM – 11:00 AM

2:30 AM – 5:30 PM

9:00 PM – 6:00 AM (De día siguiente)

- Ingreso dentro del anillo vial (Horario Nocturno)

10:00 PM hasta 5:00 AM del día siguiente.

- Teniendo como vigencia solamente 12 meses.

- Además que se le adhiere un cuadro de valor monetario respecto al costo de autorización a los vehículos de acuerdo a su peso bruto y tonelaje.

Cabe precisar que la presente Ordenanza Municipal fue emitida por el actual alcalde de Chiclayo Sr. Marcos Gasco, de la cual por no llegar a un acuerdo con el gremio de los transportistas hay varios asuntos legales con respecto a la presente ordenanza, teniendo en cuenta que a la fecha no se aprueba ningún plan regulador de rutas, siendo este último propuesta de varios antecedentes de investigación.

1.4. Formulación del problema

¿Cuáles son las deficiencias en el nivel de cumplimiento de la Ordenanza Municipal N° 007- 2019-MPCH/A de la ciudad de Chiclayo en el rubro de transporte de Mercancías, carga y descarga?

1.5. Justificación e importancia del estudio

Este trabajo de estudio e investigación es de suma trascendencia para ser realizada, porque en la actualidad es un dilema conocido por nuestra sociedad.

El transporte de mercancías siempre ha presentado ventajas y desventajas frente a sus proveedores y a la comunidad, ya que éste permite el traslado de variedad de tipo de mercancía desde el lugar de producción o almacén hasta su destino final, de forma rápida, económica y segura.

Sin embargo, en la provincia en mención, en cuanto al sector del transporte de mercancías padece de una serie de problemas de nunca tener final, puesto que prevalece la disputa de los horarios que están establecidos para el ingreso del transporte pesado al centro de la ciudad en situaciones donde el tránsito peatonal abunda y por ende, es la más acusada por nuestra comunidad frente a las autoridades, explicando los riesgos que habrían de permitir que dichas movilizaciones pesadas ingresen en plena luz del día al centro de Chiclayo.

Y efectivamente , nuestras autoridades se pronunciaron frente a esta situación, otorgando la Ordenanza Municipal N° 007-2019- MPCH/A, de la cual poco es obedecida y cuestionada precisamente por los transportistas que se consagran al transporte de mercancías y reclamada por la sociedad por los peligros antes expuestos.

La controversia aún sigue vigente en este sector, sobre todo si consideramos que por un lado, los transportistas tienen por motivo de abastecimientos a grifos o repartición de algunas mercaderías ingresar al centro de la ciudad; y por otro lado, los ciudadanos que muestran preocupación por un futuro accidente humano o ruina de la pistas por el mismo peso de los vehículos, agregándole caos y congestión vehicular y peatonal.

Por tal motivo por ejercicio de competencia normativa de acuerdo a la Ley N° 27182 menciona que los ayuntamientos en ámbito provincial pueden emitir

preceptos y reglas, así como desarrollar los sucesos necesarios para la ejecución de las normas nacionales dentro de su respectivo ámbito.

Y es así, como actualmente frente a estas disposiciones junto a los horarios de restricción, tanto empresarios de transporte de mercancías como sociedad no llegan a un acuerdo parcial frente a este dilema pese a que hay normativa de por medio.

Dicha Investigación es de gran suma y aporte a la comunidad frente al tema de seguridad ciudadana, protección al menor y cuidado de las construcciones de pistas y alcantarillado. Entendiendo que compete proponer medidas para realizar juntamente el cumplimiento de la presente ordenanza y no seguir en este caos tanto vehicular como peatonal.

1.6. Hipótesis

Si se conociera el porcentaje de las personas naturales o jurídicas, entonces se ayudara a percibir el nivel de cumplimiento de la Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH emitida en la provincia de Chiclayo.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo General

Determinar el nivel de cumplimiento de la Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH/A de la ciudad de Chiclayo en el rubro de transporte de Mercancías, carga y descarga.

1.7.2. Objetivos Específicos

- Fundamentar la normativa correspondiente de transporte
- Verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos para transportes en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

- Determinar los factores que ocasionan falta de cumplimiento de la Ordenanza Municipal
- Proponer medidas de cumplimiento para la Ordenanza Municipal

II. MATERIAL Y MÉTODO

2.1. Tipo y Diseño de Investigación.

2.1.1. Tipo de Investigación

La presente investigación es descriptiva, explicativa y no experimental, con enfoque de investigación cualitativa – cuantitativa.

2.1.2. Diseño de Investigación

Diseño Mixto (cuantitativo y cualitativo), por lo que en ambas partes vamos a llevar acabo la evaluación de los fenómenos o los sucesos que devienen de cada uno de ellos; asimismo se revisaran tales suposiciones o ideas que prueben lo planteado. Esta hipótesis debe ser verificable por medios matemáticos y estadísticos y constituye lo principal alrededor de la cual se diseña todo la investigación, que la vez son cuestionadas a través del diseño cualitativo. (Hernández, 2018, p. 104)

2.2. Población y muestra.

2.2.1. Población

Dicha investigación la población consistirá en Jueces Contencioso Administrativo, abogados especialistas en derecho administrativo, abogados especialistas en derecho de transporte y empresarios transportistas del rubro de mercancías el cual se ha considerado tomar como población el distrito judicial de Chiclayo.

2.2.2. Muestra

Muestreo no probabilístico intencional a criterio del investigador fueron seleccionadas las unidades de estudio para la selección de la muestra.

Una muestra es un conjunto de hechos extraídos de una población, seleccionados por algún método racional, que siempre forma parte de una población. Si tiene muchas poblaciones, tiene muchas muestras. (Hernández, 2018, p. 96)

De acuerdo a la muestra, se tiene que tomar en cuenta la totalidad de la población en función a los jueces y abogados especialistas en materia administrativa y de transporte, con un total de 70 dentro del Distrito judicial de Chiclayo.

Tabla 1:
Datos de los informantes según el cargo que desempeñan

Informantes	N.º	%
Jueces C. Administrativos	20	35%
Abogados especialistas en derecho Administrativo	40	50%
Abogados especialistas en derecho de transporte	10	15%
Total, de informantes	70	100%

Fuente: elaborado por el investigador

2.3. Variables, operacionalizacion

✓ Variable Independiente

Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH/A

✓ **Variable Dependiente**

Transporte de mercancías, carga y descarga.

Operacionalización de las variables (Ver anexo 2)

Variable	Dimensiones	Indicadores	Técnica e instrumento de recolección de datos
Independiente:	Normativa	Ley, reglamentos, decretos supremos	Entrevistas, análisis de contenido
Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH/A	Jurisdicción	Denuncias, anillo vial	
	Autoridades Competentes	Municipales, MTC y GDVyT	
Variable Dependiente	Normativa	Decretos, ordenanzas municipales	Encuesta/Cuestionario
Transporte de mercancías, carga y descarga	Requisitos	Cumplimientos, responsabilidades e intereses.	
	Fiscalización	PNP, Inspectores municipales, SUTRAN	

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

2.4.1. Técnicas

Se emplea la observación empírica para determinar la realidad problemática; también el análisis documental,

doctrinario y jurídico que ayudaron a centrarse en aspectos de importancia que versa al tema de transportes de mercancías y reglamentos plasmados por las autoridades competentes.

Y en esta presente investigación vamos a utilizar, análisis documental y/o entrevistas

2.4.2. Instrumentos

En esta sección se realizaran encuestas a nuestra población del presente trabajo y así hallar respuesta a nuestro planteamiento de problema.

El cuestionario, nos ayudará a formular las preguntas correctamente para obtener el resultado fehaciente en cuanto a la problemática existente, pues este instrumento procesa y analiza la información en base a las respuestas, pues para ello plasmaremos el instrumento de cuestionar.

2.5. Procedimientos de análisis de datos.

Datos obtenidos mediante la aplicación de tecnología de recopilación de datos e información o fuentes a dispositivos ya mencionados; Se incluirán en el trabajo de análisis e investigación como información relevante que permita que la hipótesis contrasta con la realidad. Los datos recopilados están sujetos a un porcentaje de presión que debe presentarse según lo solicitado en forma de tablas, gráficos estadísticos, los cuales serán tabulados en Excel para luego ser importados a SPSS 22 para su respectivo análisis de fiabilidad y diseño de tablas y gráficos.

2.6. Criterios éticos.

2.6.1. Dignidad Humana o Respeto a las personas

El respeto se toma en cuenta desde dos perspectivas importantes, por un lado, el reconocimiento de lo eficaz, mejor dicho, el respeto debe ser desde uno mismo como investigadores por el trabajo realizado ante la existencia de participación en el aprendizaje y por otro lado el respeto a quien va dirigido este contenido, ya que tienen que tomar en cuenta la veracidad de la información.

Es por ello que no transgrediré los datos, pues habrá veracidad en cuanto a los contenidos, respetando así los autores correspondientes de la información y así mismo cumpliendo con los parámetros establecidos.

2.6.2. Beneficencia

Es el ámbito de que lo que realizas lo haces para un determinado bien, con equilibrio y con un eje de positivismo ante el trabajo de investigación. Con respecto a ello hay simultáneas preguntas como porque lo realizamos, para qué y para quienes, y eso depende mucho de cómo contribuimos con la información adecuada que nos brindará una satisfacción de gozo, ya que se obtendrá las respuestas adecuadas con el determinado interrogatorio.

2.6.3. Justicia

Para un determinado suceso hay el tener en cuenta los parámetros legales que establecen las autoridades, por lo que extiendo y manifiesto que de ninguna manera

aceptaremos replicas sin previo mencionar al autor, debido a que es importante recalcar las citas respectivas como lo establecen.

2.6.4. Consentimiento informado

Se le dio una explicación inicial a través de la encuesta, que requirió la firma de quienes expresaron su consentimiento y así va ser con el resto de los encuestados y entrevistados.

2.6.5. Información

Con la información rescatada de libros físicos y virtuales se lograr la finalidad y el propósito de la investigación con respecto a la búsqueda de participación de expertos.

2.6.6. Voluntariedad

Este punto es el más importante ya que es la ayuda de los participantes a través de la encuesta para poder colaborar con la investigación con su opinión y así llegar analizar fin y objetivo de esta investigación.

2.7. Criterios de Rigor Científico:

Fiabilidad: Los documentos de credibilidad buscan conocer su seguridad, expresan que, para referirse a este criterio, dicha Ley debe basarse en documentos importantes o validez predictiva. Dicho acto es un estudio singular, que afirma que la relación entre sujeto y objeto, como teoría teórica, contribuye a su origen, estructura y propósito; La confiabilidad se prueba de acuerdo con el registro de manejo y la evidencia mostrada como prueba de la investigación.

Muestreo: Se dice que la precisión científica se tiene en cuenta en esta investigación, por un lado, el muestreo, que es cada acto de investigación en el que se utilizan libros e informes, que pueden ser una muestra de la población para recopilar información.

Generalización: Es un elemento fundamental de la lógica y el razonamiento humano. Esta es la base necesaria para cualquier conclusión de deducción válida. El concepto general tiene una amplia aplicación en muchas disciplinas, a veces con un significado particular según el contexto de la investigación.

III. RESULTADOS

3.1. Resultados en tablas y figuras

Tabla 1: ¿Considera usted conocer en su mayoría las leyes y reglamentos de transporte en sus diversas modalidades?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Desacuerdo	1	5,0	5,0	5,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	2	10,0	10,0	15,0
Válido De acuerdo	11	55,0	55,0	70,0
Totalmente de acuerdo	6	30,0	30,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

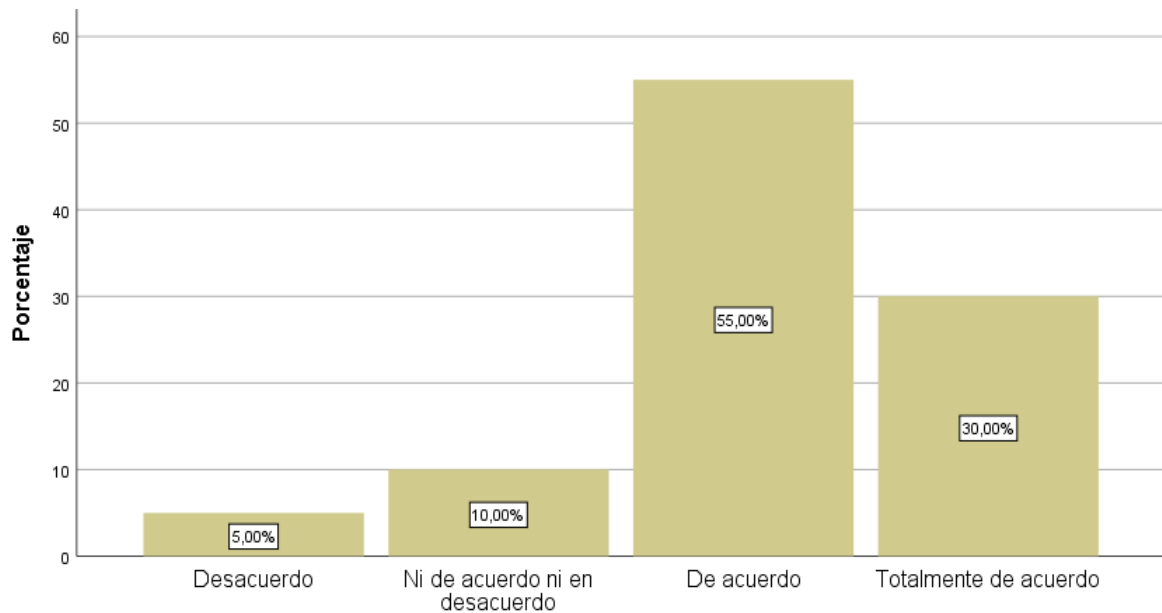


Gráfico 1: Considera en su mayoría conocer las leyes y reglamentos del rubro de transportes.

Interpretación: El 55% de los encuestados se muestra de acuerdo en tener conocimiento sobre las leyes y reglamentos de transportes existentes en diversas modalidades, el 30% en totalmente de acuerdo, el 10% se muestra indiferente y el 5% manifiesta encontrarse en desacuerdo sobre el conocimiento de estas leyes y reglamentos.

Tabla 2: ¿Estás de acuerdo con las actuales políticas que se realizan a las empresas de transporte de mercancías?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	1	5,0	5,0	5,0
Desacuerdo	3	15,0	15,0	20,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	9	45,0	45,0	65,0
Válido de acuerdo	4	20,0	20,0	85,0
Totalmente de acuerdo	3	15,0	15,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

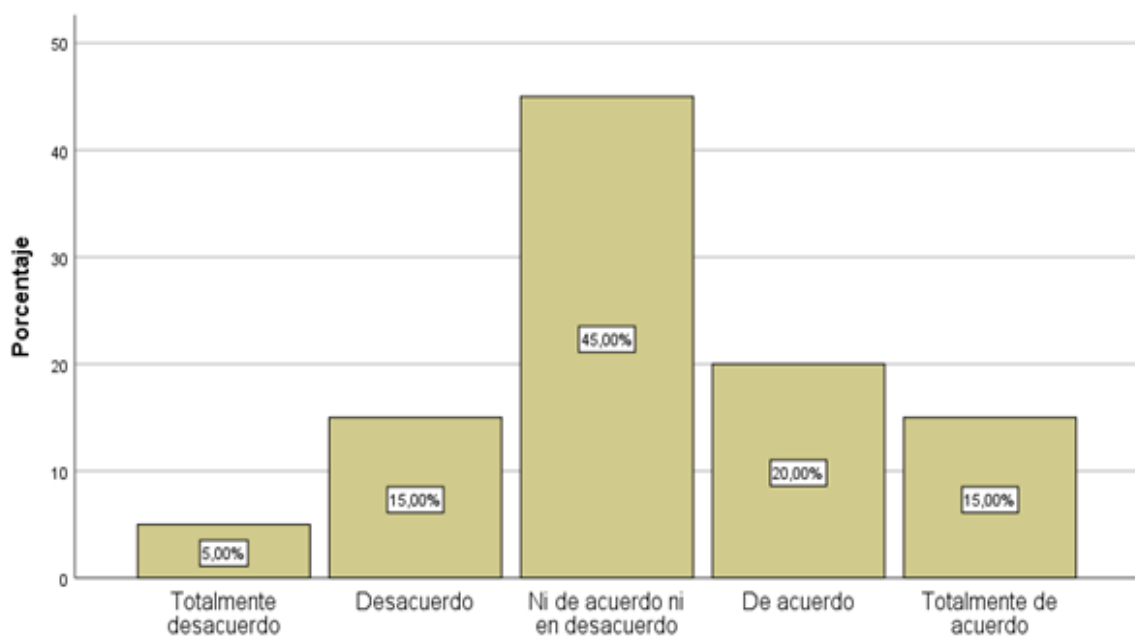


Gráfico 2: Consideran imparcialidad en este asunto de las políticas que realizan estas empresas.

Interpretación: El 45% de los encuestados se muestran ni de acuerdo ni en desacuerdo en lo que se refiere a las políticas actuales que suelen realizar las diversas empresas de transporte de mercadería, el 15% se muestra en desacuerdo y en total acuerdo respectivamente con dichas políticas, el 20% de acuerdo y sólo el 5% está en total desacuerdo con dichas políticas.

Tabla 3: ¿Conoce usted el contenido de la Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH/A?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	1	5,0	5,0	5,0
Desacuerdo	1	5,0	5,0	10,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	15,0	15,0	25,0
Válido De acuerdo	11	55,0	55,0	80,0
Totalmente de acuerdo	4	20,0	20,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

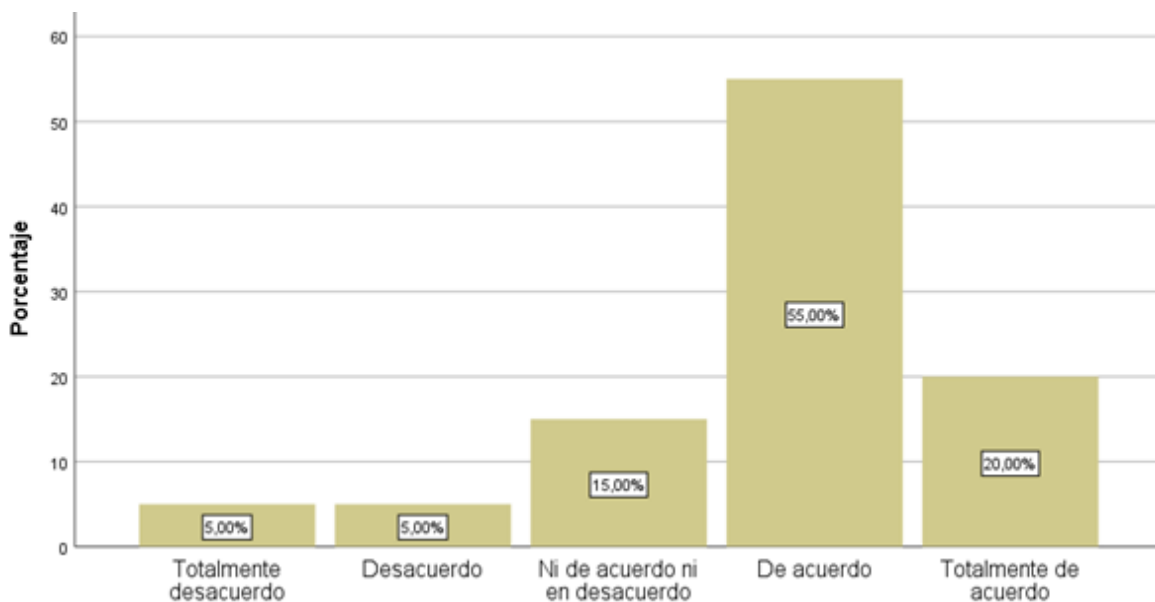


Gráfico 3: Considera en su mayoría conocer el contenido de esta ordenanza municipal.

Interpretación: En lo que respecta al conocimiento del contenido de la ordenanza municipal en cuestión, el 55% manifiesta estar de acuerdo, el 20% en total acuerdo, un 15% ni de acuerdo ni en desacuerdo, y el 5% manifiesta estar en total desacuerdo y desacuerdo respectivamente.

Tabla 4: ¿Aprueba lo que menciona la ley referente a la jurisdicción (perímetro de recorrido) que tiene usted como transportista de realizar viajes de mercancía?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	1	5,0	5,0	5,0
Desacuerdo	7	35,0	35,0	40,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	8	40,0	40,0	80,0
Válido De acuerdo	3	15,0	15,0	95,0
Totalmente de acuerdo	1	5,0	5,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

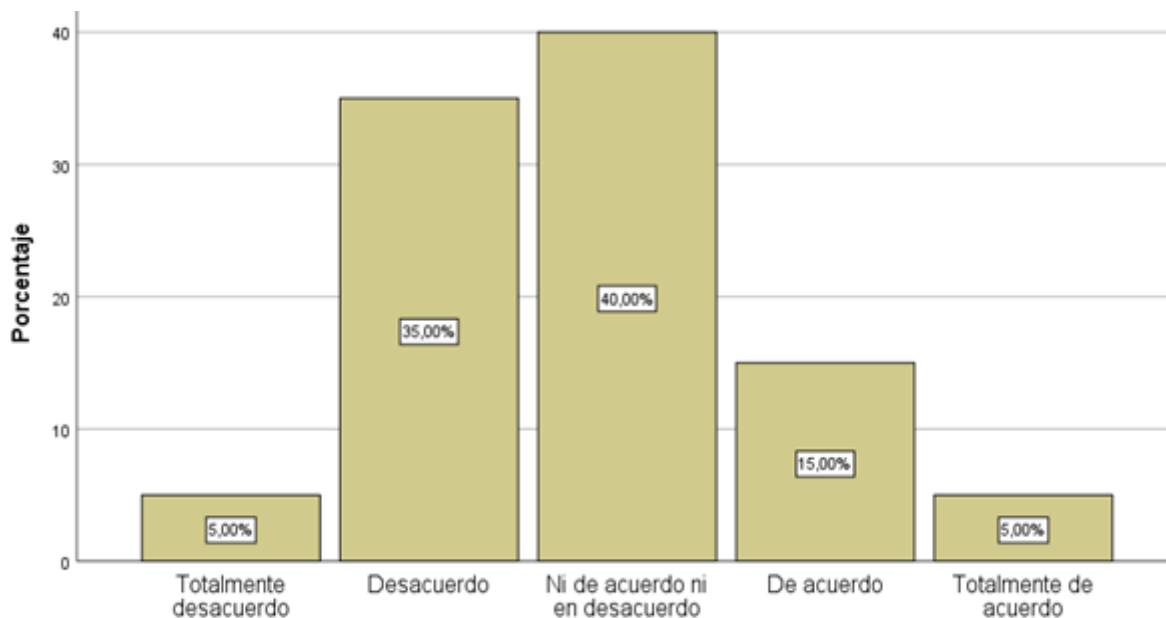


Gráfico 4: Se considera en imparcialidad frente al tema de jurisdicción de recorrido aunque en antes el porcentaje va por el mayor desacuerdo posible.

Interpretación: El 40% de los encuestados manifiesta estar ni de acuerdo ni en desacuerdo en la aprobación de lo que la ley a la jurisdicción menciona, el 35% se muestra en desacuerdo, el 15% manifiesta estar de acuerdo con la aprobación de dicho contenido, y el 5% está en total desacuerdo y en acuerdo respectivamente.

Tabla 5: ¿Afirma usted obtener respaldo y apoyo por parte de sus autoridades provinciales y municipales en cuanto al rubro que labora: Transportes?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	2	10,0	10,0	10,0
Desacuerdo	6	30,0	30,0	40,0
Válido Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	50,0	50,0	90,0
De acuerdo	2	10,0	10,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

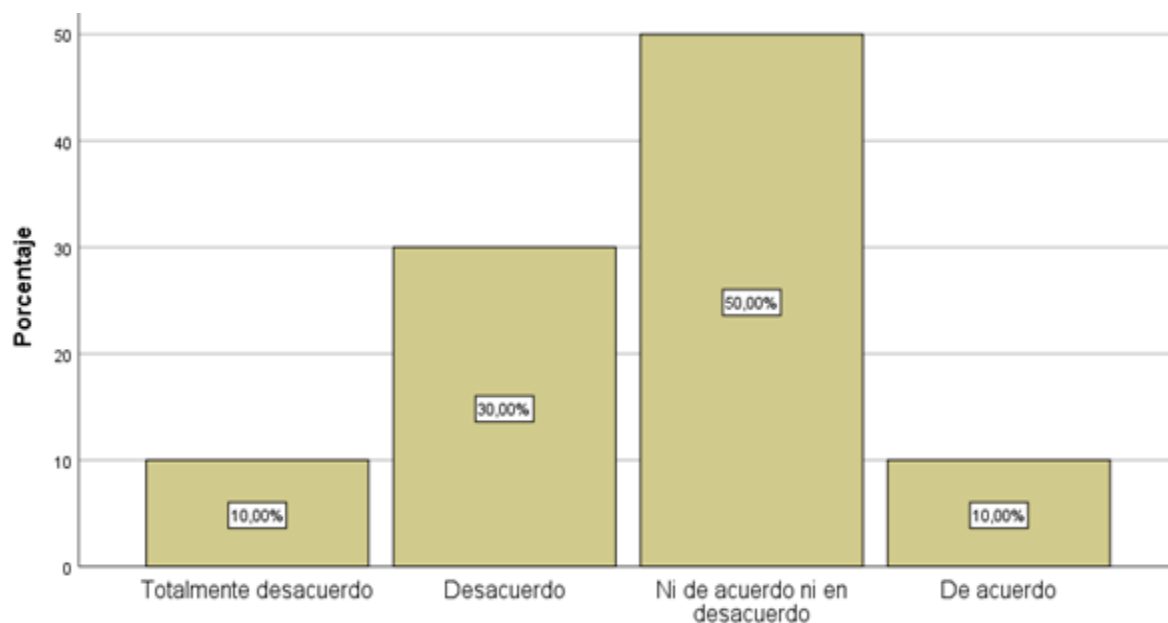


Gráfico 5: Se considera imparcialidad frente al asunto del apoyo de las autoridades, todo es un desbalance y poco acuerdo que se brinda o se llega a fijar que no concuerdan en un apoyo total.

Interpretación: En lo que se refiere al tema de respaldo y apoyo de las autoridades tanto provinciales como municipales, el 50% se muestra ni de acuerdo ni en desacuerdo con su accionar, el 30% está en desacuerdo con el apoyo que se viene brindando, el 10%

manifiesta estar totalmente en desacuerdo y el otro 10% considera estar de acuerdo con el respaldo brindado.

Tabla 6: ¿Aprueba usted la responsabilidad e interés que tienen sus autoridades al momento de ejecutar y cumplir las normas de transportes en sus unidades vehiculares?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Desacuerdo	7	35,0	35,0	35,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	50,0	50,0	85,0
Válido De acuerdo	1	5,0	5,0	90,0
Totalmente de acuerdo	2	10,0	10,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

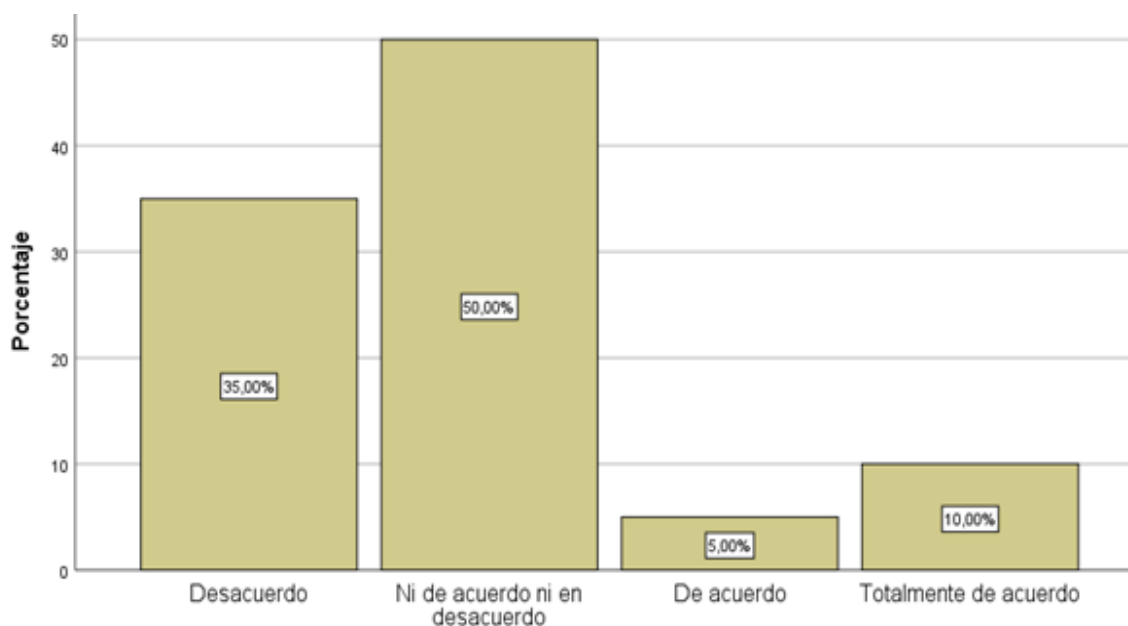


Gráfico 6: No se haya afinidad o concordancia alguna; los transportistas prefieren reservar la opinión.

Interpretación: El 50% de los encuestados se muestra ni de acuerdo ni en desacuerdo en lo que respecta a la aprobación de la responsabilidad e interés de las autoridades, otro 35% se tiene una posición de desacuerdo, el 10% manifiesta estar totalmente de acuerdo

con el interés de las autoridades al momento de hacer cumplir las normas, y el 5% está de acuerdo.

Tabla 7: ¿Esta de acuerdo con las normas que rigen exclusivamente para el transporte de mercancías, como es el peso, tonelaje, antigüedad, etc?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	2	10,0	10,0	10,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	9	45,0	45,0	55,0
Válido De acuerdo	7	35,0	35,0	90,0
Totalmente de acuerdo	2	10,0	10,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

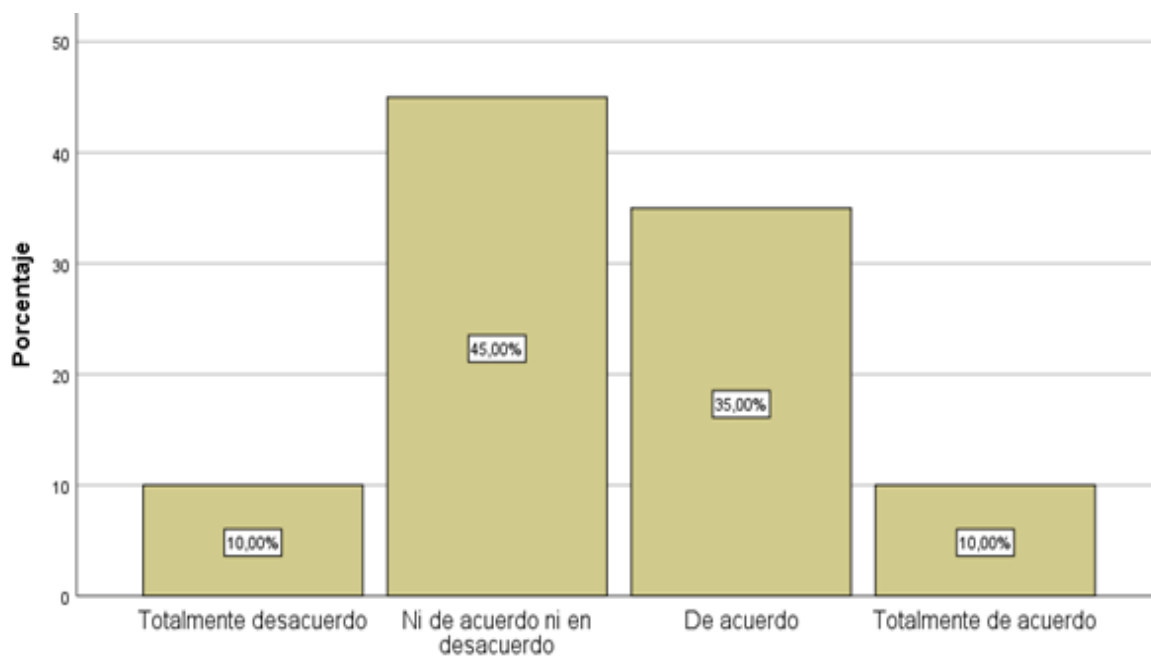


Gráfico 7: Acuerdo con las normas de transporte de mercaderías

Interpretación: el 45% de los encuestados no está ni de acuerdo ni en desacuerdo con las normas que se rigen de forma exclusiva para realizar el transporte de mercancías, un

35% manifiesta estar de acuerdo, un 10% está totalmente en desacuerdo con dichas normas y el otro 10% se muestra totalmente de acuerdo.

Tabla 8: ¿Cree usted que deberían ser modificadas aquellas normas de transporte de mercancías?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Desacuerdo	3	15,0	15,0
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	15,0	30,0
	De acuerdo	9	45,0	75,0
	Totalmente de acuerdo	5	25,0	100,0
	Total	20	100,0	100,0

Fuente: Cuestionario

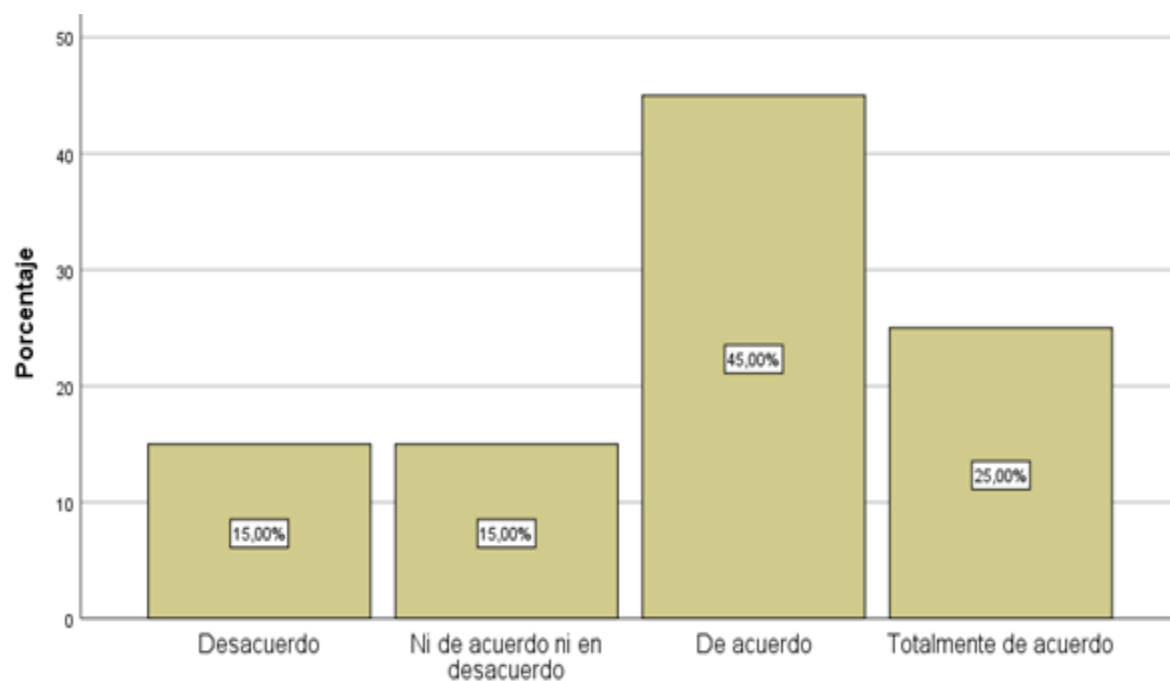


Gráfico 8: Modificación de las normas de transporte

Interpretación: el 45% se muestra de acuerdo en cuanto a unas modificaciones de las normas de transporte se refiere, el 25% muestra también estar totalmente de acuerdo,

mientras un 15% se mantiene al margen pues ni están de acuerdo ni en desacuerdo y el 155 restante manifiesta estar en desacuerdo con posibles modificaciones.

Tabla 9: ¿Considera usted que habría que añadir alguna propuesta más a las normas y reglas que existen para el rubro de transporte de mercancías?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	15,0	15,0	15,0
Válido De acuerdo	11	55,0	55,0	70,0
Totalmente de acuerdo	6	30,0	30,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

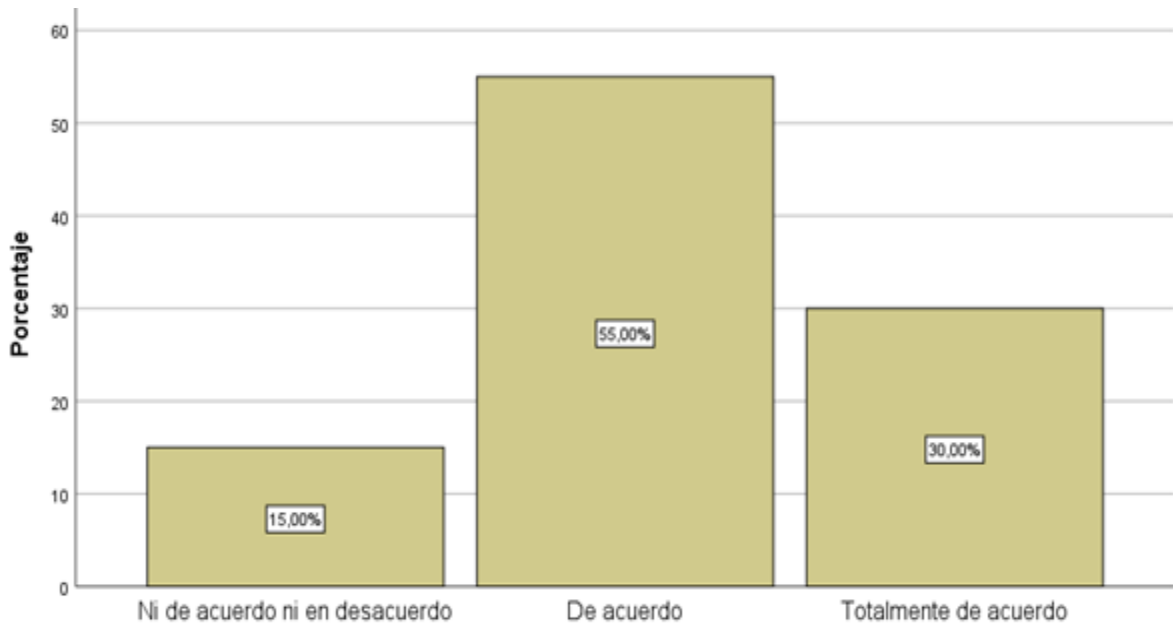


Gráfico 9: Añadir propuestas a las normas existentes

Interpretación: el 55% manifiesta estar de acuerdo en añadirse alguna propuesta a las reglas y normas ya existente en dicho rubro, también el 30% muestra estar totalmente de acuerdo y el 15% que resta no se muestra ni de acuerdo ni en desacuerdo.

Tabla 10: ¿Aprueba usted el proceso de fiscalización que se realiza en cada empresa de transporte?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	1	5,0	5,0	5,0
Desacuerdo	3	15,0	15,0	20,0
Válido Ni de acuerdo ni en desacuerdo	15	75,0	75,0	95,0
De acuerdo	1	5,0	5,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

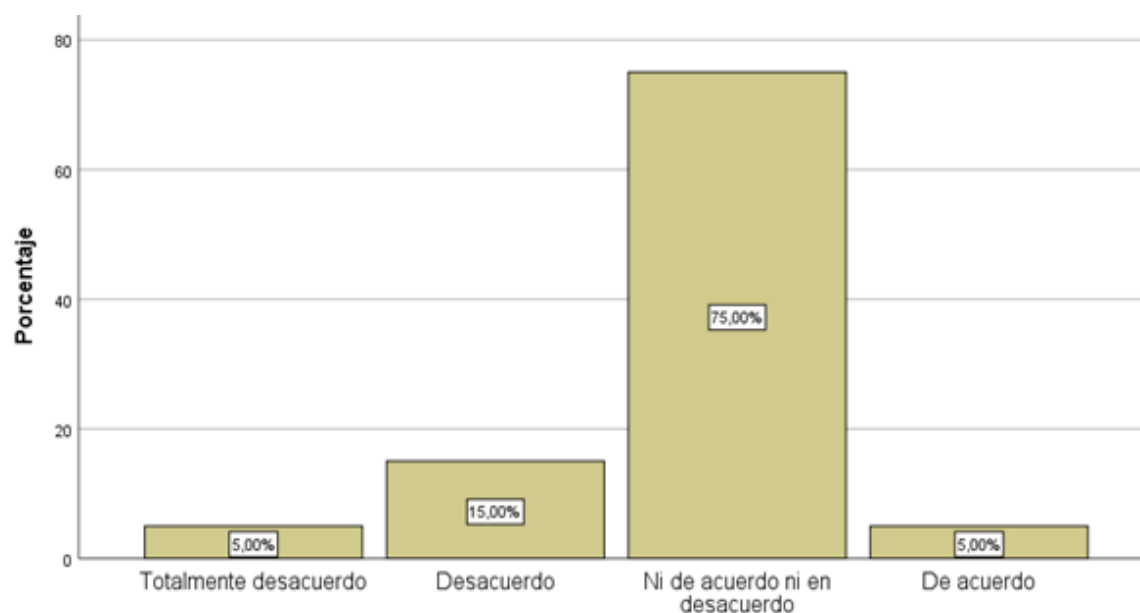


Gráfico 10: se considera en imparcialidad frente a esta situación, puesto que no todos los fiscalizadores tienen los mismos comportamientos frente a las empresas.

Interpretación: en el Gráfico 10 se observa que el 75% de los encuestados no está ni de acuerdo ni en desacuerdo con el proceso de fiscalización que se realiza, el 15% tiene una postura de desacuerdo, un 5% está en total desacuerdo y el 5% restante dice estar de acuerdo con dicho proceso que se viene realizando.

Tabla 11: ¿Considera usted en su totalidad la intervención de inspectores municipales y fiscalizadores correcto?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	4	20,0	20,0	20,0
Desacuerdo	8	40,0	40,0	60,0
Válido Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	25,0	25,0	85,0
De acuerdo	3	15,0	15,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

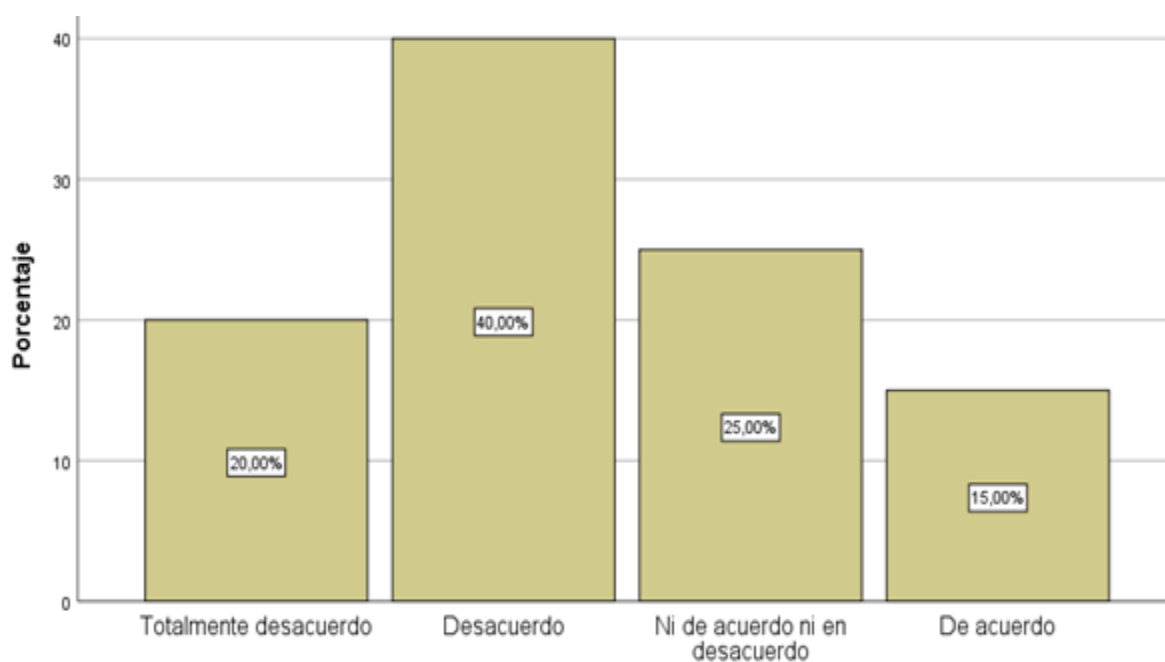


Gráfico 11: Se considera en desacuerdo total por situaciones reales y actuales en nuestra provincia.

Interpretación: el 40% de los encuestados se muestra en desacuerdo con la intervención que realizan los inspectores y fiscalizadores, mientras que, el 25% no se muestra ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 20% está totalmente en desacuerdo y el 15% restante manifiesta estar de acuerdo con las intervenciones que se realizan.

Tabla 12: ¿Considera usted en su totalidad la intervención de inspectores municipales y PNP?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Desacuerdo	8	40,0	40,0	40,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	10	50,0	50,0	90,0
De acuerdo	2	10,0	10,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

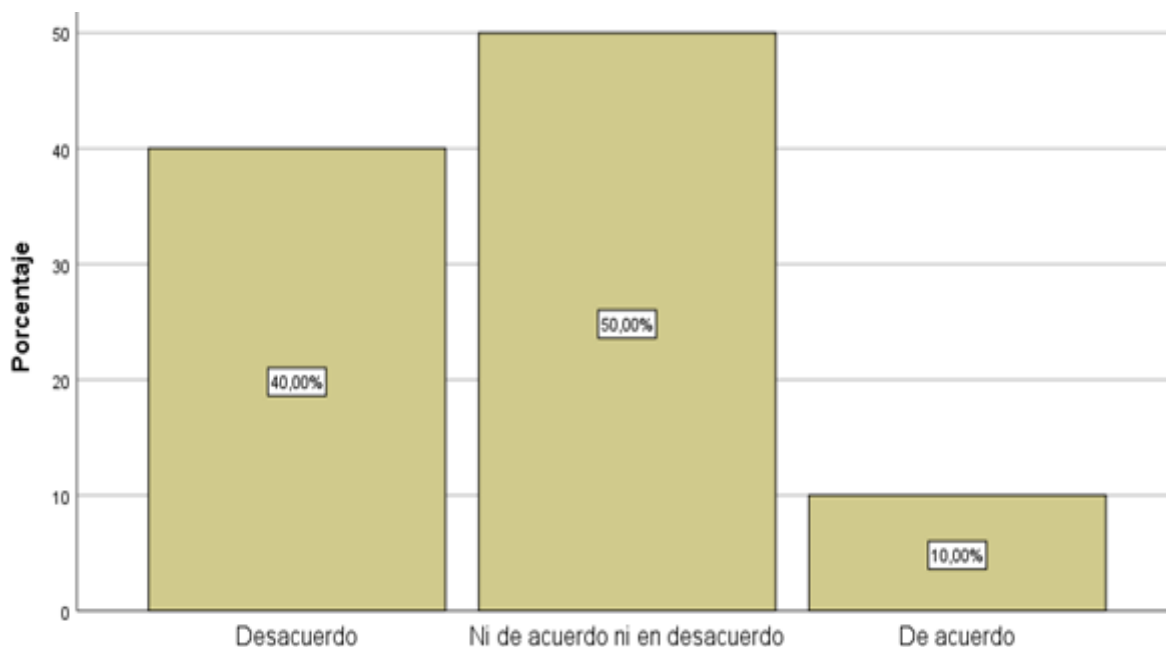


Gráfico 11: Intervención de inspectores municipales y Policía Nacional del Perú

Interpretación: en lo que respecta a la intervención que es realizada por los inspectores y la PNP el 50% no se muestra ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 40% manifiesta estar en desacuerdo y el 10% restante está de acuerdo.

Tabla 12: ¿Cree usted que es abuso de autoridad el seguir otorgando autorización para transitar por el centro de la ciudad a algunas empresas de transporte de mercancías sin respetar lo normal en la ordenanza municipal 007-2019-MPCH/A?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Desacuerdo	1	5,0	5,0	5,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	2	10,0	10,0	15,0
Válido De acuerdo	5	25,0	25,0	40,0
Totalmente de acuerdo	12	60,0	60,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

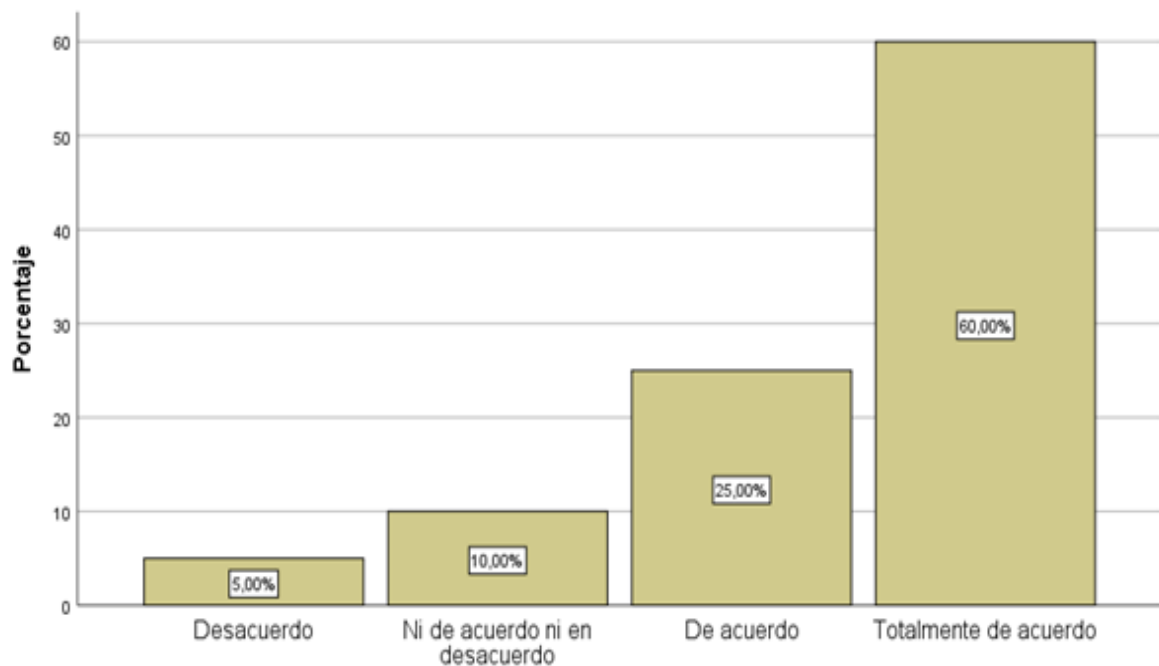


Gráfico 12: Abuso de autoridad el seguir otorgando autorización para transitar

Interpretación: un 60% de los encuestados se muestra totalmente de acuerdo en que existe un abuso de autoridad por el hecho de seguir otorgándose autorización a ciertas empresas incumpliendo así lo establecido en la ordenanza, un 25 está% de acuerdo, y el 5% en desacuerdo pues considera que no es una acción muy grave la que se realiza.

Tabla 13: ¿ Está de acuerdo con los horarios establecidos para los vehículos de transporte de mercancías a la ciudad dentro y fuera, según lo regulado en la Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH/A?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	2	10,0	10,0	10,0
Desacuerdo	3	15,0	15,0	25,0
Ni de acuerdo ni en	6	30,0	30,0	55,0
Válido desacuerdo				
De acuerdo	8	40,0	40,0	95,0
Totalmente de acuerdo	1	5,0	5,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

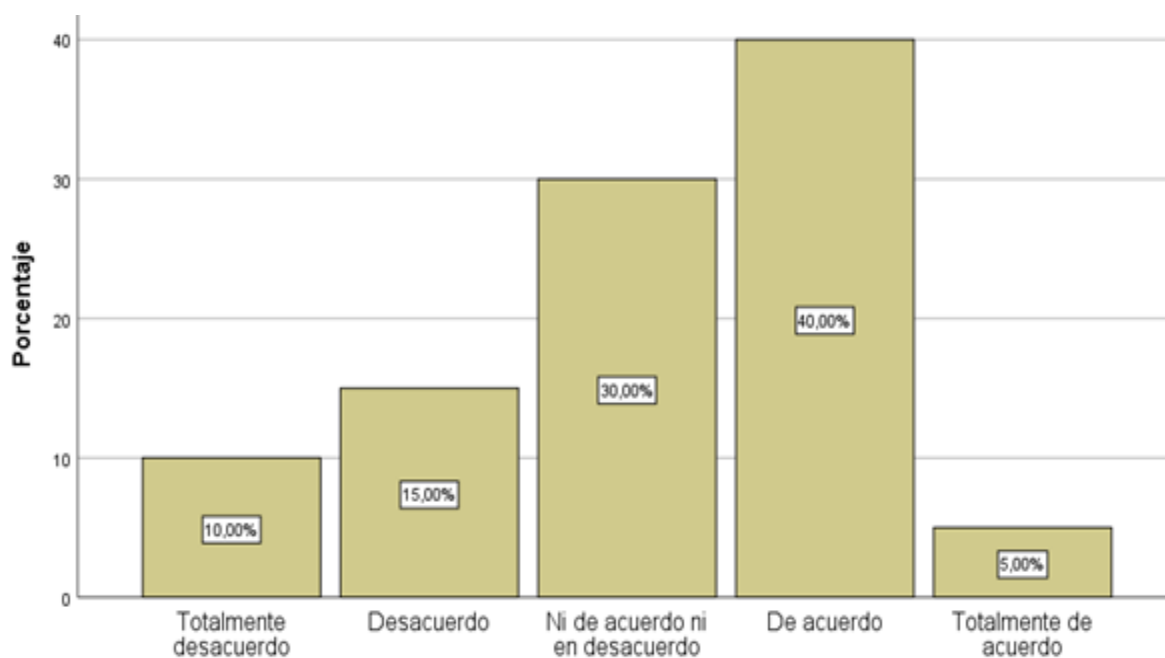


Gráfico 13: Horarios establecidos para los vehículos de transporte de mercancías

Interpretación: el 40% considera estar de acuerdo con los horarios establecidos para la circulación de los vehículos de transporte de mercadería, un 30% se muestra indiferente, es decir, ni de acuerdo ni en desacuerdo, y el 10% y 15% están totalmente en desacuerdo y en desacuerdo respectivamente con los horarios definidos.

Tabla 14: ¿Considera usted que esta ordenanza municipal ayudara a evitar accidentes peatonales y daños a las pistas o veredas en el centro de la ciudad?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente desacuerdo	1	5,0	5,0	5,0
Desacuerdo	1	5,0	5,0	10,0
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	5,0	5,0	15,0
Válido De acuerdo	3	15,0	15,0	30,0
Totalmente de acuerdo	14	70,0	70,0	100,0
Total	20	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario

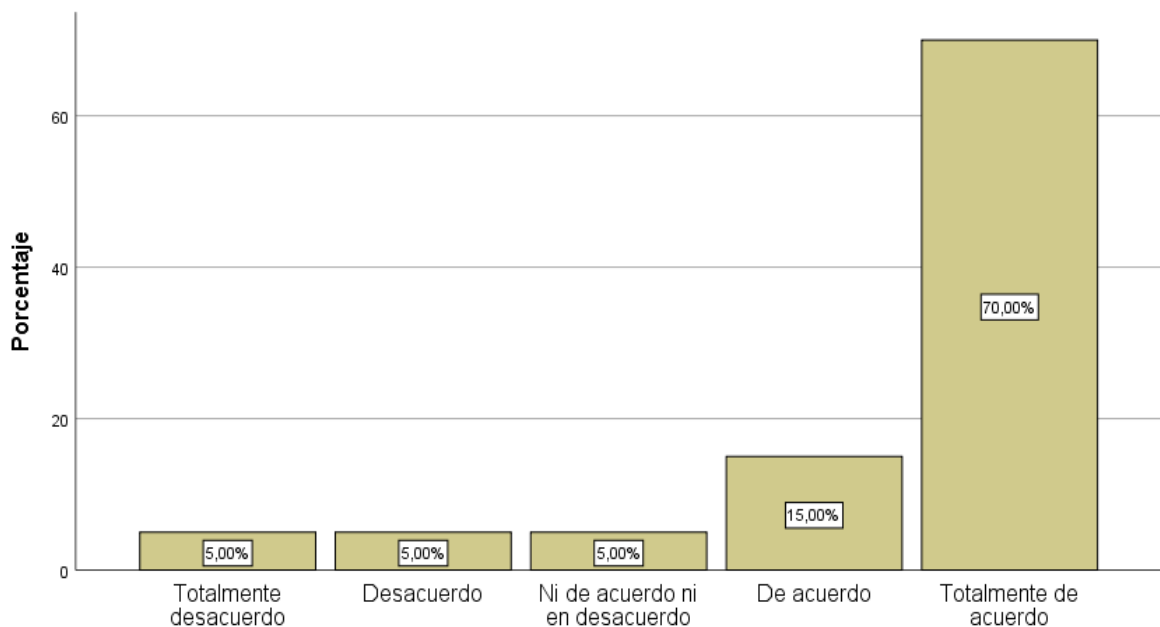


Gráfico 14: Ordenanza Municipal evitará accidentes peatonales

Interpretación: el 70% de los encuestados se muestra en total acuerdo en que dicha ordenanza municipal permite a reducir el número de accidentes y daños, un 15% dice estar de acuerdo y el 5% se muestra desde totalmente en desacuerdo hasta una postura ni en acuerdo y en desacuerdo.

3.2. Discusión de resultados

En este estudio se encontró que uno de los factores que inciden en el incumplimiento de la ordenanza establecida en Chiclayo es el abuso de facultades existentes, según los entrevistados, esto es del 60%, debido a que algunas empresas de transporte aún se les siguen autorizando a seguir transitando, lo cual conlleva a un quebrantamiento de la ordenanza. Los resultados anteriores son similares a los del antecedente de Figueroa (2008), quien concluyó en base a su investigación que las normas establecidas deben ser justas, lo que significa que no sólo debe beneficiar a ciertos empresarios del transporte; esto ayudará a solucionar este problema, el cual sigue existiendo en nuestra ciudad. Al respecto, mostramos una postura de consenso, pues según la bibliografía revisada, por ejemplo, el autor Ruiz, J (2017) cree que la imparcialidad y objetividad de los responsables de realizar el proceso de fiscalización son importantes para lograr las metas, pues debe priorizarse los objetivos relacionados con la ejecución de la orden, porque este tipo de acciones finalmente afectarán directamente al tema del cumplimiento de una determinada ordenanza o norma, según sea el caso.

Por otro lado, se encontró que el 70% se encuentra en total acuerdo en que la ordenanza municipal propuesta permitirá que se reduzcan accidentes peatonales y otro tipo de daños; y además el 40% se muestra en total desacuerdo con el accionar de los inspectores municipales, fiscalizadores y PNP durante el proceso de intervención. Dicho resultado se asemeja con la conclusión a la que llegó el autor Arrieta (2013) en su estudio, pues manifiesta que son muy pocas las empresas que

son capaces de someterse a las leyes u ordenanzas que puedan darse en un determinado rubro, pues se carece de capacitaciones eficientes que orienten de forma oportuna a los involucrados. En este punto estamos de acuerdo con la postura del Arrieta ya que, según el autor Martínez (2015) manifiesta que para que una ordenanza o cambio propuesto llegue a tener éxito es importante que el ente encargado de su ejecución este conformado por personas capacitadas, lo cual permita que el mensaje que llegue a los transportistas sea el correcto y el que se planteó desde un principio.

Finalmente, el 45% de los encuestados no está ni de acuerdo ni en desacuerdo con las reglas de transporte establecidas y que son emitidas por el MTC, pero el 55% está de acuerdo en que deben agregarse algunas sugerencias y/o modificaciones a las normas ya existentes. Los resultados anteriores están estrechamente relacionados con la investigación de López (2011), quien señaló que las normas que regula el MTC pueden brindar orientación no sólo para la planificación de rutas, sino también para la planificación de nuevas vías. Hemos optado por una posición a favor porque de acuerdo con la base teórica revisada de Emparanza (2013), expresó que, si bien las normas deben implementar como tal, se debe tener en cuenta las opiniones del personal relevante (involucrados directos) y porque no decir posibles afectados, para que puedan proponerse nuevas medidas, estándares u otros que permitan obtener una mejor recepción, apoyo y respaldo.

3.3. Aporte practico

Proyecto de Ley N°

PROPUESTA LEGISLATIVA PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2019-MPCH/A DE LA CIUDAD DE CHICLAYO EN EL RUBRO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA

El Bachiller Elvis Anthony Urcia Carrillo, estudiante de la carrera de Derecho de la Universidad Señor de Sipán, ejerciendo el Derecho de iniciativa Legislativa que confiere el Artículo N. ° 107 de la Constitución Política del Perú, y conforme a lo establecido en el Artículo 75° y 76° del Reglamento del Congreso de la Republica, presenta la siguiente propuesta legislativa:

PROPUESTA LEGISLATIVA PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2019-MPCH/A DE LA CIUDAD DE CHICLAYO EN EL RUBRO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS, CARGA Y DESCARGA

ARTÍCULO 1. Nivel de cumplimiento de la Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH/A; artículo 2° Y 3°, normatividad que refiere las vías y horarios por donde los vehículos destinados a trasladar mercancías puedan transitar y dentro de que horarios se realizaría ello en la ciudad de Chiclayo. El mismo que será redactado de la siguiente forma:

ARTICULO 2. Del Título Preliminar de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece que los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia. La autonomía que la Constitución Política del Perú establece para las municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.

Que las Municipalidades Provinciales de acuerdo al Art. 81 numeral 1.2 de la Ley 27972- Ley Orgánica de Municipalidades, corresponde a las Municipalidades provinciales normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia.

ARTICULO 3. Que, la Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH/A, en su artículo 2° Y 3°, señala que rutas y horarios deben transitar las unidades vehiculares destinadas a llevar mercancías de un punto a otro en caso las Municipalidad Provincial de Chiclayo; y a manera general conforme lo dispone la Ley N° 27181 y el presente Reglamento, quedan facultadas para supervisar y fiscalizar, dentro del ámbito de su jurisdicción, a los transportistas y/o conductores que han sido autorizados por la otra autoridad municipal, remitiendo los actuados a la autoridad competente para el inicio del procedimiento sancionador correspondiente. Por lo que la propuesta va por llegar a un consenso entre conductores y autoridades a cargo para así establecer un mejor plan de rutas y señalización para evitar caos y congestión vehicular al centro de la provincia de Chiclayo y distritos colindantes.

Asimismo, el artículo 77° de la Ley N° 27444 regula los medios de colaboración institucional, así en su inciso 3 menciona como uno de dichos medios a los convenios de colaboración, mediante los cuales los representantes autorizados de las entidades celebran dentro de la ley los acuerdos en el ámbito de su respectiva competencia, de naturaleza obligatoria para las partes y con cláusula expresa de libre adhesión y separación.

ANALISIS DE COSTO DE BENEFICIO

El proyecto de ley no genera costo de beneficio alguno, debido a que una entidad como el MTC que conoce y maneja el sistema de transportes y comunicaciones con su objetivo de Fiscalizar y supervisar el cumplimiento del marco normativo relacionado con su ámbito de competencia; también el de planificar, promover y administrar la provisión y prestación de servicios públicos, de acuerdo a las leyes de la materia.; y

hacer cumplir funciones ejecutivas en todo el territorio nacional directamente o mediante proyectos especiales o entidades similares que los sustituyan respecto a las actividades que se señalan en su Reglamento de Organización y Funciones.

De la misma forma, este proyecto de ley tendría un impacto de motivación a los agentes económicos de incrementar la competitividad en el rubro de transportes.

IMPACTO LEGAL DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

La propuesta legislativa implica un mecanismo de incrementar los niveles de competencia en transporte, por parte de los empresarios transportistas en distintos tipos de servicios; creando una mejor organización y planificación.

Pimentel, 09 de Diciembre 2020

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. CONCLUSIONES

- Con respecto al análisis de la normativa del rubro de transportes; podemos decir que en mayor parte nuestra población referida para esta investigación conoce las leyes asignadas a este estudio pero el tudio se basa en la falta de interpretación correcta de estas mismas; por lo que conlleva a que muchas veces nuestras autoridades no lleguen a consensos con los transportistas o personas que su trabajo lo basan en este rubro, específicamente en transporte de mercancías.
- Se verifico las normas correspondientes del rubro de transporte juntamente con los requisitos solicitados para cada tipo de vehículo; dando énfasis a que antes de transitar o adquirir alguna autorización especial, se debe cumplir con todas las características plasmadas para así evitar problemas a futuro o de lo contrario pasarían a sumarse al porcentaje mayor de transportistas informales.
- Se determinó que la relación entre autoridades y transportistas es de nunca ponerse de acuerdo; ya que cada uno ve desde su punto de ventaja sin pensar en el perjuicio de la otra parte; por ello es que llegamos a la conclusión que al mejor interpretarse las leyes y conocer otras figuras jurídicas podría llegar a mejores consensos; como por ejemplo el plantear y confirmar un mejor plan de rutas en la provincia de Chiclayo.
- Mediante nuestra técnica de recolección de datos pudimos obtener propuestas por parte de los transportistas para mejorar las presentes normas, sin infringir las leyes superiores frente a este rubro de transporte; logrando así un acuerdo mutuo en ambas partes teniendo

como finalidad realizar nuestro trabajo junto con nuestras autoridades sin que nadie se vea perjudicado. Tal así como mejorar las señalizaciones, logran un mejor plan de rutas y vías y sobre todo la capacitación correcta a nuestros inspectores municipales y fiscalizadores también para evitar abusos de autoridad, tal y como lo vemos en la actualidad frente a las múltiples denuncias por esa materia.

4.2. RECOMENDACIONES

- Capacitar o instruir con los nuevos ordenamientos municipales a los consultores de otras regiones u zonas; puesto que las mercaderías que se reciben no exclusivamente deviene de nuestra región; algunos vienen de lugares de la selva o sierra y cuando ingresan a nuestra provincia desconocen las rutas o vías por donde transitar por falta de conocimiento y hasta desconocimiento la documentación que se solicita primordialmente en cada municipio respecto a territorio.
- Seguido a lo anterior, es de menester saber que al informarnos nos ayudara a la vez cumplir con lo ordenado en la empresa de transporte, o también a nuestros vehículos particulares de mercancías y ofrecer buen servicio de traslado evitando cualquier inconveniente ya sea técnico o legal.
- Para el bien de nuestra sociedad es correcto abarcar un consenso correcto y comunicativo entre pueblo y autoridades; en este caso abarcaría mejor organizar más reuniones o puntos de debate en los que mensualmente se puedan comunicar los dilemas que se están dando en el transporte o también plantear mejoras, para así evitar lo que estamos viviendo actualmente.
- En suma a ello algún gobierno de nuestra provincia se pueda impulsar el Plan de rutas para así tanto colectivos, taxis, combis y vehículos de carga tenga mejor orden de vías y la gente sepa ubicarse también mediante paraderos.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

1. Arias, S. (2015). *Aproximación teórica para el análisis de la accesibilidad del sistema de transporte como factor de desarrollo sustentable*. Recuperado de la siguiente dirección Web: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333042522009> el día 26 de abril del año 2019. Buenos Aires, Argentina: Revista de Transporte y Territorio de la Universidad Buenos Aires – Argentina.
2. Arroyo, I. (2010). *Ley de contrato de transporte terrestre de mercancías*. Lima- Perú. Editoriales Tecnos
3. Arrieta, E. (2013). *Propuesta de mejora en un operador logístico: análisis, evaluación y mejora de los flujos logísticos de su centro de distribución*. Recuperado de la siguiente dirección Web: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/4483> el día 11 de abril del año 2018. Lima, Perú: Repositorio de tesis de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
4. Berru, E. (2019). *Diseño de una estructura de costo de servicio de transporte de carga para la mejora de rentabilidad de la empresa M&B SAC*. Recuperado de la siguiente dirección Web: <http://tesis.usat.edu.pe/handle/20.500.12423/2035> el día 23 de octubre del 2020. Lambayeque, Perú: Repositorio de tesis de la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo.
5. Código Civil Peruano. (2018) lima Perú. Editorial Mv fénix E.I.R.L.
6. Creamer, B. (2017). *Implementación del cabotaje para mejorar el transporte de mercancías dentro del territorio nacional*. Recuperado de la siguiente direcciónWeb:<https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/62155>

1 el día 16 de septiembre del año 2019. Lima, Perú: Repositorio de tesis de la Universidad Peruana de ciencias aplicadas.

7. Echeandia, T. (2018). *Propuesta para mejorar la carretera de Chiclayo a Paita*. Recuperado de la siguiente dirección Web: <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/4332> el día 26 de agosto del 2019. Lambayeque, Perú: Repositorio de tesis de la Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo.
8. Emparanza, A. (2013). Seguros de transporte terrestre de mercancías. Madrid- España. Editorial Marcial Pons, Edición jurídicas y sociales.
9. Ley Orgánica de municipalidades Ley N° 27972. (2018) lima Perú. Editorial Edigraber.
10. Martínez, P. (2015). El transporte terrestre de mercancías. Lima- Perú. Editorial Díaz de Santos.
11. Nueva Ley de procedimiento administrativo general. (2018) lima Perú. Editorial Edigraber.
12. Ruiz, J. (2012). Transporte de mercancía por carretera. Lima- Perú. Editorial Marge Books.

REFERENCIAS LEGALES

- ✓ Corte Superior de Justicia (2020, 13 de marzo). Sentencia N° 00529-2019 (RuedaFernández). https://app.vlex.com/#search/jurisdiction:PE+content_type:2/transporte+pesado/WW/vid/847365210
- ✓ Corte Superior de Justicia (2017, 14 de septiembre). Sentencia N° 019585-2015(ToledoToribio). https://app.vlex.com/#search/jurisdiction:PE+content_type:2/transporte+publico/WW/vid/738782965.

ANEXOS

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TITULO: NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2019-MOCH7/A DE LA CIUDAD DE CHICLAYO EN EL RUBRO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS, CARGA Y DESCARGA.

VARIABLES	PROBLEMA	HIPOTESIS	OBJETIVOS
<p>INDEPENDIENTE: ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2019-MPCH/A</p>	<p>¿Cuáles son las deficiencias en el nivel de cumplimiento de la Ordenanza Municipal N° 007-2019- MPCH/A de la ciudad de Chiclayo en el rubro de transporte de Mercancías, carga y descarga?</p>	<p>Si se conociera el porcentaje de las personas naturales o jurídicas, entonces se ayudará a percibir el nivel de cumplimiento de la Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH emitida en la provincia de Chiclayo</p>	<p>GENERAL: Determinar el nivel de cumplimiento de la Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH/A de la ciudad de Chiclayo en el rubro de transporte de Mercancías, carga y descarga.</p> <p>ESPECIFICOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fundamentar la normativa correspondiente de transporte. 2. Verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos para transportes en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. 3. Determinar los factores que ocasionan falta de cumplimiento de la Ordenanza Municipal. 4. Proponer medidas de cumplimiento para la Ordenanza Municipal.
<p>DEPENDIENTE: TRANSPORTE DE MERCANCIAS, CARGA Y DESCARGA</p>			

**ENCUESTA SOBRE: NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA ORDENANZA
MUNICIPAL N° 0007-2019-MPCH/A EN EL RUBRO DE TRANSPORTE DE
MERCANCIAS, CARGA Y DESCARGA.**

Mediante esta técnica de recopilación de datos se podrá obtener la información que posteriormente será analizada e incorporada al trabajo de investigación que permitirá contrastar la variable dependiente con la independiente, los datos recogidos serán sometidos a presiones porcentuales para ser presentados como averiguaciones en forma de cuadro.

Para cada pregunta, marque con una X la casilla correspondiente a su valoración en cada uno de los aspectos a evaluar.

1. Totalmente Desacuerdo	2. Desacuerdo	3. Ni de acuerdo, ni en desacuerdo
	4. De acuerdo	5. Totalmente de acuerdo

N°	PREGUNTAS	CATEGORIA				
		1	2	3	4	5
1	¿Considera usted conocer en su mayoría las leyes y reglamentos de transportes en sus diversas modalidades?					
2	¿Está de acuerdo con las actuales políticas que se realizan a las empresas de transportes de mercancías?					
3	¿Conoce usted el contenido de la Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH/A?					
4	¿Aprueba lo que menciona la ley referente a la jurisdicción (perímetro de recorrido) que tiene usted como transportista de realizar viajes de mercancía?					
5	¿Afirma usted obtener respaldo y apoyo por parte de sus autoridades provinciales y municipales en cuanto al rubro que labora: Transportes?					
6	¿Aprueba usted la responsabilidad e interés que tienen sus autoridades al momento de ejecutar y cumplir las normas de transportes en sus unidades vehiculares?					
7	¿Está de acuerdo con las normas que rigen exclusivamente para el transporte de mercancías, como es el peso, tonelaje, antigüedad, etc?					

8	¿Cree usted que deberían ser modificadas aquellas normas de transporte de mercancías?					
9	¿Considera usted que habría que añadir alguna propuesta más a las normas y reglas que existen para el rubro de transporte de mercancías?					
10	¿Aprueba usted el proceso de fiscalización que se realiza en cada empresa de transporte?					
11	Considera usted en su totalidad correcta la intervención de inspectores municipales y fiscalizadores?					
12	Considera usted en su totalidad correcta la intervención de inspectores municipales y Policía Nacional del Perú?					
13	¿Cree usted que es abuso de autoridad el seguir otorgando autorización para transitar por el centro de la ciudad a algunas empresas de transporte de mercancías sin respetar lo normal en la ordenanza municipal 0007-2019?					
14	¿Está de acuerdo con los horarios establecidos para los vehículos de transporte de mercancías a la ciudad dentro y fuera, según lo regulado en la Ordenanza Municipal N° 007-2019?					
15	¿Considera usted que esta Ordenanza Municipal ayudara a evitar accidentes peatonales y daños a las pistas o veredas en el centro de la ciudad?					

FICHA DE VALIDACION



FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO POR JUICIO DE EXPERTOS

1. NOMBRE DEL JUEZ		LLANOS CARDENAS ANTONIO
2.	PROFESIÓN	ABOGADO
	ESPECIALIDAD	ADMINISTRATIVO
	GRADO ACADÉMICO	COLEGIADO
	EXPERIENCIA PROFESIONAL (AÑOS)	15 AÑOS DE EXPERIENCIA LABORAL
	CARGO	-ASESOR LEGAL -AESOR LEGAL DE LA GERENCIA DE TRANSPORTE DE LA CIUDAD DE LIMA -GERENTE GENERAL DEL ESTUDIO VERTICE EMPRESARIAL
TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:		
NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA ORDENANZA MUNICIPAL N° 007-2019-MPCH/A DE LA CIUDAD DE CHICLAYO EN EL RUBRO DE TRANSPORTE DE MERCANCIA, CARGA Y DESCARGA		
3. DATOS DEL TESISISTA		
3.1	NOMBRES Y APELLIDOS	ELVIS ANTHONY URCIA CARRILO
3.2	ESCUELA PROFESIONAL	DERECHO
4. INSTRUMENTO EVALUADO		1. Entrevista () 2. Cuestionario (X) 3. Lista de Cotejo () 4. Diario de campo ()
5. OBJETIVOS DEL INSTRUMENTO		GENERAL: Determinar el nivel de cumplimiento de la Ordenanza Municipal N° 007-2019MPCH/A de la ciudad de Chiclayo en el rubro de transporte de Mercancías, carga y descarga. ESPECÍFICOS:

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fundamentar la normativa correspondiente de transporte. 2. Verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos para transporte en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. 3. Determinar los factores que ocasionan falta de cumplimiento de la Ordenanza Municipal. 4. Proponer medidas de cumplimiento para la Ordenanza Municipal.
--	---

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 conocer en su mayoría las leyes y reglamentos de transporte en sus diversas modalidades?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
02	<p>¿Está de acuerdo con las actuales políticas que se realizan a las empresas de transportes de mercancías?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>

03	<p>¿Conoce usted el contenido de la Ordenanza Municipal N° 007-2019-MPCH/A?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
04	<p>¿Aprueba lo que menciona la ley referente a la jurisdicción (perímetro de recorrido) que tiene usted como transportista de realizar viajes de mercancía?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Si por que permitiría reducir los accidentes peatonales y otro tipo de daños</p>
05	<p>¿Afirma usted obtener respaldo y apoyo por parte de sus autoridades provinciales y municipales en cuanto al rubro que labora: transporte?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
06	<p>¿Aprueba usted la responsabilidad e interés que tienen sus autoridades al momento de ejecutar y cumplir las normas de transportes en sus unidades vehiculares?</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

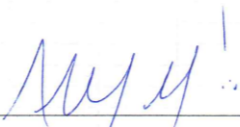
	1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo
07	¿Está de acuerdo con las normas que rigen exclusivamente para el transporte de mercancías, como es el peso, tonelaje, antigüedad, etc? 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo	A(x) D() SUGERENCIAS:
08	¿Cree usted que deberían ser modificadas aquellas normas de transporte de mercancías? 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo	A(x) D() SUGERENCIAS: Si por que así ayudaría al orden y la congestión vehicular que a menudo en el centro de la ciudad Chiclayo.
09	¿Considera usted que habría que añadir alguna propuesta más a las normas y reglas que existen para el rubro de transporte de mercancías? 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo	A(x) D() SUGERENCIAS:

10	<p>¿Aprueba usted el proceso de fiscalización que se realiza en cada empresa de transporte?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D ())</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
11	<p>¿Considera usted en su totalidad correcta la intervención de inspectores municipales y fiscalizadores?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D ())</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
12	<p>¿Considera usted en su totalidad correcta la intervención de inspectores municipales y Policía Nacional del Perú?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D ())</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
13	<p>¿Cree usted que es abuso de autoridad el seguir otorgando autorización para transitar por el centro de la ciudad a algunas empresas de transporte de mercancías sin respetar lo normal en la ordenanza municipal 0007-2019?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p>	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D ())</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

	<p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	
14	<p>¿Está de acuerdo con los horarios establecidos para los vehículos de transporte de mercancías a la ciudad dentro y fuera, según lo regulado en la Ordenanza Municipal N° 007-2019?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>No estoy de acuerdo porque en la actualidad ocasionaría más congestión vehicular y accidentes peatonales, por lo que están otorgando un horario donde tanto profesionales como escolares transitan.</p>
15	<p>¿Considera usted que esta Ordenanza Municipal ayudara a evitar accidentes peatonales y daños a las pistas o veredas en el centro de la ciudad?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Debido a que algunas empresas de transporte aún se les siguen autorizando a seguir transitando, lo cual conlleva a un quebrantamiento de la ordenanza</p>

PROMEDIO OBTENIDO:	A (x) D ()
<p>7.COMENTARIOS GENERALES</p> <p>La presente investigación es importante porque mejoraría el transporte dentro de la ciudad de Chiclayo en los recorridos y horarios que se establezcan, actualmente hay mucho desorden y congestionamiento vehicular.</p>	
<p>8. OBSERVACIONES:</p>	

infecta



ABG. LLANOS CARDENAS ANTONIO
DNI: 25767872

JURISPRUDENCIA

CASO N° 1

Corte Suprema de Justicia de la República
Sala de Derecho Constitucional y Social Permanente

Sistema de Notificaciones Electrónicas SINOE
SEDE PALACIO DE JUSTICIA
Secretario De Sala - Suprema: MAYAUTE SUAREZ
DE VERA Marlene Dal Carmen (FAU20159981216)
Fecha: 4/3/2018 08:28:03 Razón: RESOLUCION
JUDICIAL D. Judicial: CORTE SUPREMA /
LIMA FIRMA DIGITAL - CERTIFICACION DEL
CONTENIDO

SENTENCIA CASACIÓN N° 19585 - 2015 LIMA

SUMILLA: El otorgamiento de las autorizaciones para prestar el servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana se encuentra sujeto a la aprobación del Plan Regulador de Rutas conforme lo establece el artículo 10 y la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1338-MML

Lima, catorce de setiembre
de dos mil diecisiete.-

LA SALA DE DERECHO CONSTITUCIONAL Y SOCIAL PERMANENTE DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA.-

I. VISTOS; con el acompañado en cuatro tomos, la causa diecinueve mil quinientos ochenta y cinco – dos mil quince; en audiencia pública llevada a cabo en la fecha con los señores Jueces Supremos Rueda Fernández – Presidenta, Wong Abad, Toledo Toribio, Cartolin Pastor y Bustamante Zegarra; de conformidad con el Dictamen del señor Fiscal Supremo en lo Contencioso Administrativo; luego de verificada la votación con arreglo a ley, se emite la siguiente sentencia:

1.1. OBJETO DEL RECURSO DE CASACIÓN:

Se trata del recurso de casación interpuesto por la **Municipalidad Metropolitana de Lima**, de fecha veintidós de julio del dos mil quince, obrante a fojas cuatrocientos noventa y seis, contra la sentencia de vista contenida en la resolución número veintiocho, de fecha veintisiete de mayo de dos mil quince, obrante a fojas cuatrocientos sesenta y cuatro, emitida por la Cuarta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo, que **revocó** la sentencia de primera instancia contenida en la resolución número cinco, de fecha quince de marzo de dos mil trece, obrante a fojas ciento sesenta y uno, que declaró **infundada** la demanda; y, reformándola la declara **fundada**, en los seguidos por San Felipe Express Sociedad Anónima contra la

SENTENCIA
CASACIÓN N°19585 - 2015
LIMA

Municipalidad Metropolitana de Lima, sobre Acción Contenciosa Administrativa.

1.2. CAUSALES POR LAS CUALES SE HA DECLARADO PROCEDENTE EL RECURSO DE CASACIÓN:

Mediante auto calificadorio de fecha dieciocho de julio de dos mil dieciséis, obrante a fojas sesenta y cinco del cuaderno de casación formado en esta Sala Suprema, se declaró **PROCEDENTE** el recurso de casación interpuesto por la **Municipalidad Metropolitana de Lima**, por la causal de **infracción normativa del artículo 10 y de la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1338-MML**; señala que la sentencia de vista no ha considerado que cuando la empresa demandante presentó su solicitud de autorización con fecha veintinueve de diciembre de dos mil diez, se encontraba vigente la Ordenanza N° 1338-MML, modificada por la Ordenanza N° 1365-MML de fecha dieciséis de abril de dos mil diez, norma que en su artículo 10 prescribe sobre los requisitos para solicitar la autorización de servicio, disponiendo *que la persona jurídica que desee obtener la autorización para la prestación de servicio público regular de personas en una o más rutas que se encuentre en el Plan Regulador de Rutas, deberán presentar una solicitud cuya información y contenido tendrá carácter de Declaración Jurada, adjuntando los requisitos que se consigna.* Asimismo, refiere que no ha considerado lo dispuesto en la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1338-MML que dispone *"que la autorización de servicio se otorgará con el carácter de provisional con una vigencia no mayor a 10 años, a partir del uno de enero de dos mil diez; estando supeditada al ordenamiento del transporte y tránsito de Lima Metropolitana, debiendo ser automáticamente dejada sin efecto si interfiere con los proyectos metropolitanos de transporte creados o por crearse, y con la adecuación progresiva que la presente ordenanza establece"*, al ordenar que la Municipalidad Metropolitana de Lima conceda la autorización correspondiente a efectos de que la demandante pueda prestar

SENTENCIA
CASACIÓN N°19585 - 2015
LIMA

el servicio de transporte en la jurisdicción de Lima en las Rutas SO-94 y ECR-02 por el plazo de diez años; lo que convierte al mandato en inejecutable, dado que actualmente la Ordenanza 1338-MML ha sido derogada, siendo la Ordenanza N° 1599-2015, modificada por la Ordenanza N° 1878 y las Ordenanzas N° 1876 y N° 1893 son las que actualmente aprueban el Sistema de Rutas del Servicio de Transporte Regular de Personas en Lima Metropolitana.

1.3. DICTAMEN FISCAL SUPREMO:

La Fiscalía Suprema en lo Contencioso Administrativo mediante Dictamen Fiscal Supremo N° 742-2017-MP-FN-FSCA, de fojas setenta y tres del cuaderno de casación, opina que se declare *fundado* el recurso de casación, se case la sentencia de vista; y, *actuando en sede de instancia*, se confirme la sentencia apelada que declara *infundada* la demanda.

II. CONSIDERANDO:

PRIMERO.- Antecedentes:

Previo al análisis y evaluación de la causal expuesta en el recurso de casación, resulta menester realizar un breve recuento de las principales actuaciones procesales:

1.1.- Mediante escrito de demanda de fecha veinticinco de junio de dos mil doce, obrante a fojas veintinueve, **San Felipe Express Sociedad Anónima** interpone demanda de acción contenciosa administrativa contra la Municipalidad Metropolitana de Lima, a fin de que se declare **la nulidad de la Carta N° 1153-2012-MML/GTU-SRT de fecha veintinueve de marzo de dos mil doce**, mediante la cual se deniega la petición de autorización para prestar servicio público de pasajeros por un plazo de diez años en las Rutas SO-94 y ECR-02, en la jurisdicción de Lima Metropolitana; y en forma

SENTENCIA
CASACIÓN N°19585 - 2015
LIMA

accesoria, se **declare que la referida entidad edil satisface los requisitos exigidos en la Ordenanza N° 1338-MML**; y, por tanto se conceda la autorización correspondiente para prestar el servicio de transporte petitionado.

La parte demandante sustenta su pretensión en los siguientes hechos: **a)** Con fecha veintinueve de diciembre de dos mil diez, acogiéndose a lo dispuesto en la Ordenanza N° 1338-MML, solicitó a la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, autorización de diez (10) años para prestar servicio público de transporte, en las Rutas S0-94 y ECR-02, para lo cual cumplió con presentar todos los requisitos señalados en el artículo 10 de la citada Ordenanza; **b)** la Gerencia de Transporte Urbano de la referida Municipalidad, prescindiendo de las normas, no dio trámite a su solicitud y omitió pronunciarse de lo petitionado, por lo que por documento simple de fecha veintisiete de febrero de dos mil doce, y acogiéndose al silencio administrativo negativo, interpuso recurso de apelación contra la resolución ficta que denegaba la solicitud en razón de haberse vencido el plazo que establece la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General; **c)** no obstante, con fecha tres de abril de dos mil doce fue notificada con la Carta N° 1153-2012-MML/GTU-SRT de fecha veintinueve de marzo de dos mil doce, a través del cual la Sub Gerencia de Regulación de Transporte de dicha entidad edil declaró improcedente su solicitud, en razón de que aún no se había publicado el Plan Regulador de Rutas señalado en la Ordenanza N° 1135-MML; y que, por ende, no correspondía dar autorizaciones en tanto no se lleve a cabo la Reforma Integral de Transporte en Lima Metropolitana; **d)** sin embargo, la referida Carta es nula porque ha sido emitida por autoridad incompetente, pues su recurso de apelación que interpuso contra la resolución ficta que deniega su solicitud debió ser resuelto por la mayor autoridad jerárquica de la autoridad administrativa que en el presente caso es la Gerencia de Transporte Urbano, a lo que se agrega que no se ha tomado en cuenta toda la documentación presentada, tampoco se ha pronunciado sobre todos los puntos expuestos en su solicitud, ni sustenta la decisión adoptada.

SENTENCIA
CASACIÓN N° 19585 - 2015
LIMA

1.2.- A través del escrito de contestación de demanda de fecha veinte de agosto de dos mil doce, obrante a fojas sesenta y ocho, la Municipalidad Metropolitana de Lima, solicita que la demanda sea desestimada puesto que se solicitó el otorgamiento de las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte público regular de pasajeros al amparo de la Ordenanza N° 1338-MML, sin que se haya publicado el Plan Regulador de Rutas, cuando la misma ordenanza establecía que todas las rutas de los servicios de transporte que se autoricen tenían que encontrarse en el Plan Regulador de Rutas, por tanto, la referida solicitud de autorización de servicio debía ser desestimada.

1.3.- **Sentencia de primera instancia**, emitida por el Décimo Juzgado Permanente Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima, de fecha quince de marzo de dos mil trece, obrante a fojas ciento sesenta y uno, que declaró **infundada** la demanda. Sostiene el Juzgado -entre otros aspectos- que la Carta impugnada que resuelve la petición del demandante fue emitida por autoridad competente, la misma que se ha pronunciado sobre la solicitud de autorización para brindar el servicio de transporte regular de personas en Lima Metropolitana en el marco de la Ordenanza N° 1338-MML, esto es, sustentando su decisión de acuerdo al principio de tipicidad y aplicando la norma vigente al momento en que ocurrieron los hechos.

1.4.- **Sentencia de Vista**, emitida por la Cuarta Sala Especializada en lo Contencioso Administrativo de la Corte Superior de Justicia de Lima, de fecha veintisiete de mayo de dos mil quince, obrante a fojas cuatrocientos sesenta y cuatro, que **revocó la sentencia** apelada, reformándola declara **fundada** la demanda. Sostiene la Sala Superior -entre otros aspectos- que en la fecha en que la demandante presentó su solicitud, las empresas que deseaban obtener la autorización para la prestación de servicio de transporte público debían adjuntar únicamente los documentos previstos en los

SENTENCIA
CASACIÓN N° 19585 - 2015
LIMA

numerales 1 a 9 del artículo 10 de la Ordenanza N° 1338-MML; que no era un requisito indispensable el tener que encontrarse en el Plan Regulador de Rutas, pues el dispositivo en mención indicaba "que se encuentren o no en el Plan regulador de rutas". Asimismo se agrega que si bien es cierto que mediante Ordenanza N° 1535 de fecha primero de julio de dos mil once se modificó la Séptima Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1338-MML, el Plan Regulador de Rutas recién sería publicado con posterioridad a julio de dos mil once, por lo que habiéndose presentado la solicitud con fecha veintinueve de diciembre de dos mil diez, bajo el principio de irretroactividad de las leyes no podría exigírsele a la actora que presente o se encuentre en un plan de rutas, cuando este no era requisito para otorgar la autorización peticionada.

SEGUNDO.- Consideraciones previas del recurso de casación:

2.1. En primer lugar, debe tenerse en cuenta que la finalidad esencial del recurso extraordinario de casación es el control jurídico de las resoluciones judiciales con el propósito de lograr la adecuada aplicación del derecho objetivo al caso en concreto y la uniformidad de la jurisprudencia nacional de la Corte Suprema.

2.2. En el presente caso, corresponde emitir pronunciamiento de fondo en relación a la causal del recurso de casación formulado por la Municipalidad Metropolitana de Lima cuya procedencia se ha declarado por la causal de **infracción normativa del artículo 10 y de la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1338-MML .**

2.3. Existe infracción normativa cuando la resolución impugnada padece de anomalía, exceso, error o vicio de derecho en el razonamiento judicial decisorio, en el que incurrió el juzgador, perjudicial para la resolución de la controversia y nocivo para el sistema jurídico, que se debe subsanar mediante las funciones del recurso de casación.

SENTENCIA
CASACIÓN N° 19585 - 2015
LIMA

2.4. En tal sentido, atendiendo a que se ha denunciado infracción normativa de una norma material, es importante anotar que la labor casatoria de la Sala Suprema se orienta al control de Derecho y no de hechos, de tal forma que para resolver la infracción denunciada es necesario acudir a la base fáctica fijada en el resolución impugnada y a los argumentos esgrimidos en la misma.

TERCERO.- De la Infracción normativa del artículo 10 y de la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1338-MML.

3.1. Sobre esta causal la recurrente sostiene que, la sentencia de vista no ha considerado que cuando la empresa demandante presentó su solicitud de autorización con fecha veintinueve de diciembre de dos mil diez estaba vigente la Ordenanza N° 1338-MML, modificada por la Ordenanza N° 1365-MML de fecha dieciseis de abril de dos mil diez, que regulaba la autorización para la prestación del servicio público regular de personas en una o más rutas que se encuentre en el Plan Regulador de Rutas. Asimismo, refiere que no se ha considerado lo dispuesto en la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1338-MML al ordenar que la Municipalidad Metropolitana de Lima conceda la autorización correspondiente a efectos de que la demandante pueda prestar el servicio de transporte por el plazo de diez años, lo que convierte al mandato en inejecutable, dado que actualmente la Ordenanza N° 1338-MML ha sido derogada, siendo la Ordenanza N° 1599-2015, modificada por la Ordenanza N° 1878, y las Ordenanzas N° 1876 y N° 1893, las que actualmente aprueban al Sistema de Rutas del Servicio de Transporte Regular de personas en Lima Metropolitana.

3.2. Precisado lo anterior, a fin de establecer si ha existido la infracción normativa denunciada, debemos revisar el texto de la norma en cuestión,

SENTENCIA
CASACIÓN N°19585 - 2015
LIMA

Ordenanza N° 1338-MML, publicada el **tres de enero de dos mil diez**, que señala en su artículo 10: "*Requisitos para solicitar la Autorización de Servicio. La persona jurídica que desee obtener la autorización para la prestación del servicio de transporte público regular de personas en una o más Rutas que se encuentren o no en el Plan Regulador de Rutas, deberán presentar a través de su representante legal una solicitud cuya información y contenido tendrá carácter de Declaración Jurada, adjuntando los requisitos siguientes: 1. Hoja Resumen de la Empresa (...), 2. Las declaraciones Juradas suscritas por el representante legal, los socios, accionistas, asociados, directores, administradores de no encontrarse condenados por la comisión de los delitos de tráfico ilícito de drogas, lavado de activos (...), 3. Declaración Jurada de contar con el patrimonio mínimo mayor o igual a 100 UIT (...), 4. La relación de conductores con las que pretende prestar el servicio, adjuntando las copias de sus credenciales vigentes (...), 5. La Relación de cobradores con las que pretende prestar el servicio, 6. La relación de las placas de los vehículos con los vehículos con los que pretende prestar el servicio (...), 7. Declaración Jurada de no haber recibido sanción firme de cancelación o inhabilitación respecto del servicio que solicita; 8. Presentar un Estudio Técnico para la Asignación de Ruta en impreso y en digital (...), 9. Copia legalizada de los Contratos de Cesión de Uso suscrito con los propietarios de las unidades vehiculares (...)*"; y en la **Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final** dispone: "*la Autorización de Servicio se otorgará con una vigencia no mayor de diez años, a partir del 01 de enero del 2010; estando supeditada la autorización al ordenamiento del transporte y tránsito de Lima Metropolitana, debiendo ser automáticamente dejada sin efecto si interfiere con los proyectos metropolitanos y/o concesiones de transporte creadas o por crearse y con la adecuación que establece la presente Ordenanza*".

3.3. Dicho dispositivo legal fue modificado por la Ordenanza N° 1365-MML, publicada el **dieciséis de abril de dos mil diez**, prescribiendo que la persona jurídica que desee obtener la autorización para **la prestación del**

SENTENCIA
CASACIÓN N° 19585 - 2015
LIMA

servicio de transporte público regular de personas en una o más rutas que se encuentren en el plan regulador de rutas, deberá presentar una solicitud cuya información y contenido tendrá carácter de Declaración Jurada, adjuntando los requisitos contenidos en los numerales 1 al 9 de la Ordenanza N° 1338-MML.

3.4. En tal sentido, considerando el tenor de las disposiciones legales precitadas se puede determinar que el otorgamiento de las autorizaciones para prestar el servicio de transporte público regular de personas en Lima Metropolitana **se encuentra sujeto a la publicación y vigencia del Plan Regulador de Rutas**, el cual además y conforme a la Séptima Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1338-MML¹, **debía ser publicado hasta el treinta y uno de marzo de dos mil once.**

3.5. Sobre el Plan Regulador de Rutas, corresponde señalar que es la herramienta técnica de la Municipalidad Metropolitana de Lima para la gestión e implementación del Sistema Integrado de Transporte Público²; en ese sentido es el documento que contiene el plan estratégico de transformación del sistema de transporte urbano que incluye las principales rutas de transporte público de la ciudad, y, constituye un instrumento técnico de vital importancia para la continuación de la reforma del transporte.

3.6. En el presente caso, **San Felipe Express Sociedad Anónima** con fecha **veintinueve de diciembre de dos mil once**, esto es, durante la vigencia de la Ordenanza 1338-MML, modificada por la Ordenanza N° 1365-MML, solicitó a la Municipalidad demandada **autorización** para prestar servicio de transporte público de personas en las Rutas SO-94 y ECR-02 por el periodo de diez años, siendo presentada ante la Gerencia de Transportes Urbano de

¹ **Sétima.** Disponer que la Gerencia de Transporte Urbano, hasta el treinta y uno de marzo de dos mil once, publique el Plan Regulador de Rutas, determinando la condición de las mismas e indicando expresamente si son rutas urbanas o rutas periféricas. – Disposición modificada por el artículo primero de la Ordenanza N° 1419, publicada el veinticinco de agosto de dos mil diez.

² Anexo I, de la Ordenanza N° 1613 de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

SENTENCIA
CASACIÓN N° 19585 - 2015
LIMA

la Municipalidad Metropolitana de Lima, conforme lo establecía el artículo 4 de la citada Ordenanza³; sin embargo, a la fecha de presentación de su solicitud de autorización -veintinueve de diciembre de dos mil diez-, **aún no se encontraba publicado el Plan Regulador de Rutas**, consecuentemente, no podía otorgarse la autorización que solicita la empresa demandante.

3.7. No obstante a lo antes expuesto, se advierte que la Sala Superior al señalar en el considerando quinto –Rubro respecto al Plan Regulador de Rutas, cuarto punto, que *“siendo que no era una requisito indispensable el tener que encontrarse en el Plan Regulador de Rutas, toda vez que el referido artículo indicaba que se encuentren “o” no en el Plan Regulador de Rutas”*, no ha interpretado de manera correcta y sistemática el artículo 10 y la Primera Disposición Complementaria, Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1338-MML, en tanto no ha tenido en cuenta que a la fecha en que la empresa demandante presentó su solicitud de autorización, dicha Ordenanza se encontraba modificada por la Ordenanza N° 1365-MML, en la cual se establece la **condición** de autorizar la prestación de servicios de transporte regular en rutas que se **encuentren** en el Plan Regulador de Rutas; en consecuencia, el otorgamiento de la autorización solicitada por la empresa actora no era automática, con el sólo cumplimiento de requisitos, sino que estaba sujeta a la condición indicada anteriormente, tan cierto es ello, que a la empresa San Felipe Express Sociedad Anónima, como a todas las demás empresas que se encontraban en la misma situación, se les amplió la vigencia de sus autorizaciones para prestar el Servicio de Transporte Público Regular de Personas como aparece de la Resolución de Gerencia N° 246-2012.MML/GTU de fecha veintiocho de Junio de dos mil doce, obrante a fojas cincuenta y cuatro, con la finalidad de implementar gradualmente el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana - SIT, motivo

³**Artículo 4.-** De la Autoridad Competente: La Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través de las subgerencias a su cargo, es el órgano de línea competente para otorgar los títulos habilitantes necesarios para la prestación del servicio público de transporte regular de personas en la Provincia de Lima, así como para fiscalizar el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ordenanza.

SENTENCIA
CASACIÓN N° 19585 - 2015
LIMA

por el cual debe estimarse el recurso de casación y casarse la sentencia de vista.

CUARTO.- Actuación en Sede de Instancia.

La sentencia de primera instancia que obra a fojas ciento sesenta y uno, declaró infundada la demanda y se pronunció expresamente sobre las pretensiones deducidas por la empresa demandante en su escrito de demanda de fojas veintinueve, referidas a la nulidad de la Carta N° 1153-2012-MML/GTU-SRT de fecha veintinueve de marzo de dos mil doce mediante la cual se denegó su pedido para que se le conceda autorización para prestar el servicio público de pasajeros por diez años en las Rutas S0-94 y ECR-02, y accesoriamente se ordene a la Municipalidad Metropolitana de Lima que proceda a conceder la indicada autorización, al haber sido emitida por autoridad incompetente y por no encontrarse debidamente fundamentada y sustentada su decisión; en efecto, el Juez de la causa concluyó que la Carta antes referida, fue emitida por la Sub Gerencia del Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, y contiene el pronunciamiento del pedido de concesión de autorización y no del recurso de apelación, aunque incorrectamente se consignó en la referencia el número del escrito del recurso impugnatorio de apelación presentado por la empresa accionante, lo cual constituye un error intrascendente y no invalida el acto administrativo conforme lo previsto por el artículo 14 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General; en cuanto a la falta de motivación, refiere en el séptimo considerando de la sentencia de primera instancia que se ha emitido pronunciamiento al respecto; por tanto, actuando en sede de instancia debe confirmarse la sentencia apelada.

III. DECISION:

Por tales consideraciones; y en atención a lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 396 del Código Procesal Civil, modificado por la Ley N° 29364;

SENTENCIA
CASACIÓN N° 19585 - 2015
LIMA

declararon: **FUNDADO** el recurso de casación interpuesto por la **Municipalidad Metropolitana de Lima** de fecha veintidós de julio del dos mil quince, obrante a fojas cuatrocientos noventa y seis; en consecuencia, **CASARON** la sentencia de vista contenida en la resolución número veintiocho, de fecha veintisiete de mayo de dos mil quince, obrante a fojas cuatrocientos sesenta y cuatro; y, **actuando en sede de instancia, CONFIRMARON** la sentencia de primera instancia contenida en la resolución número cinco, de fecha quince de marzo de dos mil trece, obrante a fojas ciento sesenta y uno, que declaró **infundada** la demanda; en los seguidos por San Felipe Express Sociedad Anónima contra la Municipalidad Metropolitana de Lima, sobre Acción Contencioso Administrativa; **DISPUSIERON** la publicación de la presente resolución en el Diario Oficial “El Peruano”, conforme a ley; y, *los devolvieron*. **Interviene como Juez Supremo Ponente el señor Bustamante Zegarra.-**
S.S.

RUEDA FERNÁNDEZ

WONG ABAD

TOLEDO TORIBIO

CARTOLIN PASTOR

BUSTAMANTE ZEGARRA

Toq/Cmp

Notificaciones Electrónicas SINOE
SEDE LA MAR
Secretario De Sala: CONDOR CANALES DORA CECILIA / Servicio
- Poder Judicial del Perú
Fecha: 22/07/2020 09:06:09, Razón: RESOLUCIÓN JUDICIAL, D.J.
LIMA / COMERCIALES, FIRMA DIGITAL

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA LIMA - Sistema de Notificaciones Electrónicas SINOE
SEDE LA MAR
JUECES: MARTEL CHANG ROLANDO / PONZO / Servicio Digital - Poder Judicial del Perú
Fecha: 19/07/2020 19:07:03, Razón: RESOLUCIÓN JUDICIAL, D.J. LIMA / COMERCIALES, FIRMA DIGITAL

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA LIMA - Sistema de Notificaciones Electrónicas SINOE
SEDE LA MAR
JUECES: PRADO CASTAÑEDA ANA / ARILU / Servicio Digital - Poder Judicial del Perú
Fecha: 13/07/2020 21:44:41, Razón: RESOLUCIÓN JUDICIAL, D.J. LIMA / COMERCIALES, FIRMA DIGITAL

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA LIMA - Sistema de Notificaciones Electrónicas SINOE
SEDE LA MAR
JUECES: ESCUDERO LÓPEZ JOSE / FLORENTINE / Servicio Digital - Poder Judicial del Perú
Fecha: 20/07/2020 18:24:57, Razón: RESOLUCIÓN JUDICIAL, D.J. LIMA / COMERCIALES, FIRMA DIGITAL



PODER JUDICIAL
DEL PERÚ

**CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA
PRIMERA SALA CIVIL SUBESPECIALIDAD COMERCIAL**

EXPEDIENTE : 00529-2019-0-1817-SP-CO-01
DEMANDANTE : MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
DEMANDADO : METRO DE LIMA LÍNEA 2 SA
MATERIA : ANULACIÓN DE LAUDO ARBITRAL

Es infundado es recurso de anulación por la causal b) del artículo 63 de la ley de arbitraje, porque el Tribunal no ha incurrido en inexistencia de motivación o motivación aparente así como motivación incongruente, ello se colige del propio contenido del mismo, ya que las premisas de la decisión arbitral y que constituyen su razonamiento están en relación a su discurso lógico y coherente; y las justificaciones expresadas corresponden a la valoración expuesta por el Tribunal Arbitral.

RESOLUCIÓN NÚMERO: ONCE
Miraflores, trece de marzo
del año dos mil veinte.

I. VISTOS:

Habiéndose analizado y debatido la causa, conforme lo prescriben los Artículos 131° y 133° de la Ley Orgánica del Poder Judicial, este colegiado integrado por los señores Jueces Superiores: Martel Chang, Prado Castañeda, quien interviene como ponente, y, Escudero López emiten la siguiente decisión judicial:

II. RESULTA DE AUTOS:

Del recurso de anulación:

- 2.1. A fojas 409 a 421 del visor del Expediente Judicial Electrónico (en adelante EJE), obra el Recurso de **Anulación Parcial del Laudo Arbitral**, esto es, de los puntos resolutivos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo, emitido por **resolución número 25**, de fecha 15 de julio de 2019¹, invocando la causal contenida en el **inciso b)** del numeral 01 del

¹Fojas 330/385 del visor del EJE.

artículo 63° del Decreto Legislativo N° 1071, interpuesto por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante el MINISTERIO) .

2.2. Fundamentos de su petitorio:

Inexistencia de Motivación o Motivación Aparente:

- i) En virtud del Contrato de Concesión, METRO estaba obligado a desarrollar un Estudio Definitivo de Ingeniería (en adelante EDI), el cual debía ser presentado al MTC para su aprobación. Asimismo, conforme al referido contrato, las partes otorgaron facultades al OSITRAN para que ante cualquier incumplimiento por parte de METRO imponga las penalidades correspondientes.
- ii) Dentro del EDI se encuentra un capítulo específico referido al Plan de Desvío. Este plan de desvíos es un informe elaborado por el propio METRO que sirve para explicar, por ejemplo, los estudios realizados sobre la densidad de autos que pasarán por las zonas afectadas por las obras del Contrato, los cambios de sentido de las pistas, así como también, y lo más importante, dónde irán las señaléticas verticales y horizontales y el desvío del tráfico. Este plan es presentado por METRO a la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad de Lima, por ser el órgano competente para que autorice, es decir, determine cómo es que se cambiarán los sentidos de las calle, donde irán las señales para que los transeúntes estén informados de la obra y de las rutas a seguir, etc.
- iii) Es el caso que el OSITRAN, al advertir incumplimiento de sus prestaciones por parte de METRO, le impuso una serie de penalidades, las cuales han sido materia de cuestionamiento a través del proceso arbitral por parte de este último.
- iv) Es así que, METRO postuló cinco pretensiones principales con el objeto de que se dejen sin efecto las penalidades impuestas y cinco pretensiones subordinadas a efectos de que, de no ampararse las anteriores, se ordene la reducción de las mismas.
- v) Es el caso que, en el laudo, el tribunal arbitral declaró fundadas todas las pretensiones principales y fundadas todas las pretensiones subordinadas, ordenando que las penalidades impuestas sean reducidas en 75%; sin embargo, dicha decisión no se encuentra motivada; toda vez que no se explica en el laudo las razones que justifican la reducción del quantum en el porcentaje indicado.
- vi) No se explica de manera coherente cómo el tribunal arbitral adoptó dicha decisión y que la misma sea producto de un razonamiento acorde con los medios de prueba que le sirvieron de base.

vii) En el laudo, al margen de no compartirla, si bien se advierte la existencia de motivación con relación a la decisión del tribunal arbitral de reducir las penalidades, no existe fundamento o sustento que justifique la reducción en un 75%; y así se advierte de los Fundamentos 256, 257 y 258 (página 51) del laudo.

En el Fundamento 258, el tribunal arbitral concluye que las penalidades deben ser reducidas en un 75% y señala que ello lo efectúa en base a que considera que se probado que:

- (i) METRO ha sufrido en diversas oportunidades el hurto de las señales verticales y horizontales; y aun así, ha sido penalizado por OSITRAN inclusive por espacios de tiempo que razonablemente hubiera necesitado para reponer dichas señales.
- (ii) A METRO no se le puede imputar la falta de control policial.
- (iii) METRO ha sido fiscalizado por periodos superiores a los 30 días. En ese sentido, el actuar de OSITRAN no buscó el cumplimiento real de la obligación contractual, generó un perjuicio económico a METRO y no siguió un procedimiento razonable a fin de aplicar las penalidades correspondientes.

No existe ni una sola razón que justifique por qué la reducción establecida por el tribunal arbitral debe efectuarse en un 75%. Al contrario, lo que aquí se advierte son las razones para la reducción, pero no, las razones para que dicha reducción se realice en el porcentaje señalado.

viii) Ello queda claro, dado que, según lo señalado por el tribunal en el Fundamento 259, éste, supuestamente, recién ahí expone las razones que sustentarían la reducción del quantum:

259. Esta reducción del quantum de la penalidad en setenta y cinco (75%) por ciento, se sustenta en lo expuesto en los numerales siguientes:

260. Como este Colegiado ya ha destacado, tanto el MTC, OSITRAN y METRO reconocen que el concepto Mantenimiento de Tránsito incluye tres elementos: i) implementación de señalización horizontal, ii) implementación de señales verticales; y, iii) control policial; mientras que el desvío de tránsito está compuesto por las rutas que evitan las zonas de obra para el Transporte Público, Transporte Privado, Transporte Pasado y de Carga. En total, cuatro conceptos.

261. Pues bien, respecto a las señalizaciones vertical y horizontal, este Colegiado se ha pronunciado²⁵⁹, considerando que si bien la prueba de los hurtos no alcanza a todo el periodo bajo análisis, "si merecen ser consideradas a efecto de reducir las penalidades impuestas por OSITRAN en virtud al hurto de las señales verticales y horizontales".

Es decir, si bien METRO no ha probado que el incumplimiento se hubiera debido a hurtos en todo el periodo bajo análisis, si ha probado que fue significativo, arribando este Colegiado a la convicción racional que, respecto de estos dos conceptos, es válido afirmar que parte sustancial de los hechos imputados a METRO no le son realmente imputables por esta razón. A lo que hay que agregar el hecho de cómo OSITRAN notifica y agrupa las penalidades por estos conceptos²⁶⁰, lo que en los hechos impidió a METRO cumplir con subsanar el incumplimiento y evitar así una nueva penalidad por el mismo hecho.

En consecuencia, al tratarse de dos de los cuatro conceptos que fueron objeto de sanción, este Colegiado considera que respecto de ellos se debe considerar que únicamente corresponde el cincuenta por ciento (50%) de lo penalizado por estos conceptos.

262. Por su parte, respecto al control policial y desvío de tránsito, este Colegiado se ha pronunciado²⁶¹, respecto a que a METRO no se le pueda imputar supuestos incumplimientos. En consecuencia, respecto de estos dos conceptos, no corresponde penalidad alguna.

263. El siguiente cuadro muestra la reducción de las penalidades que el Tribunal Arbitral considera adecuada:

Control Policial	Componente del Plan de Desvío		Desvío de Tráfico
	Señales Horizontales	Señales Verticales	
0% penalización	12.5% reducción (12.5% penalización)	12.5% reducción (12.5% penalización)	0% penalización

TOTAL PENALIZABLE: 25%

264. En consecuencia, el quantum de las penalidades aplicadas mediante los Oficios N° 0014-2016-GSF-OSITRAN, 0020-2016-GDF-OSITRAN, 0027-2016-GDF-OSITRAN, 0140-2016-GDF-OSITRAN, 0201-2016-GDF-OSITRAN, 0209-2016-GDF-OSITRAN, 0266-2016-GDF-OSITRAN y 0311-2016-GDF-OSITRAN, correspondientes al periodo total materia de la presente controversia, deben ser reducidas en un setenta y cinco por ciento (75%).

265. En consecuencia, se deben declarar fundadas las Pretensiones Subordinadas de la demanda planteada por METRO.

ix) Es decir, no obstante a que el tribunal arbitral señala que pasará a exponer las razones que sustentan la reducción del quantum, en ningún extremo establece justificación alguna que sustenta dicha reducción, pues conforme su argumentación éste sigue justificando su decisión de reducir las penalidades, pero no justifica su decisión de reducirlas al 75%.

El tribunal arbitral señala que OSITRAN ha agrupado las penalidades y que al tratarse de dos de los cuatro conceptos que fueron objeto de sanción (**se entiende**, porque no es claro, que se refiere a las señales horizontales y señales verticales), considera que corresponde el 50% de lo penalizado por estos conceptos. Empero, no explica porqué respecto de dichos conceptos se debe considerar que corresponde el 50%. Bajo esa misma premisa, pudo decir que correspondía el 25%, 60%, etc, y se seguiría desconociendo en base a qué establece a que con relación a dichos conceptos se debe considerar el 50%.

No obstante a ello, el tribunal introduce, en el considerando 263, un cuadro, donde con relación a las señales horizontales y señales verticales, se indica que la reducción (o aplicación, porque es confuso) de la penalidad es del 12.5%; sin embargo, tampoco expone razón alguna en la que sustente la reducción de cada una de ellas en un 12.5%.

Asimismo, tampoco sustenta por qué con relación al control policial y desvío de tráfico la reducción de la penalidad sería al 0%. Este hecho es relevante, dado que, si bien en el considerando 262 el tribunal se refiere al control policial y desvío de tránsito y concluye que no corresponde penalidad alguna, a través de ello puede evidenciarse que lo que está haciendo el tribunal arbitral es dejar sin efecto la penalidad y no reduciendo conforme ellos mismos habían señalado.

Además lo expresado por el tribunal resulta totalmente contradictorio con sus afirmaciones previas efectuadas en el considerando 245 y 246 del laudo (conforme el propio tribunal señala en su pie de página 27 que se encontraría justificado este extremo), donde señala expresamente que lo expuesto “no da lugar a dejar sin efecto las penalidades” y que “constituye otro elemento objetivo que conlleva razonablemente a reducir las penalidades impuestas por OSITRAN”, así se aprecia de los Fundamentos:

245. Este Colegiado considera que el control policial es un hecho que traspasa la esfera de control de hecho y de derecho de METRO, pues está asegurando el cumplimiento de la obligación por parte de un tercero, que por lo demás pertenece al Estado al cual también pertenece el MTC. Por lo tanto, METRO no puede ser imputado por el incumplimiento del control policial, pues es un hecho que dependía de un tercero, la Policía Nacional del Perú. Por lo tanto, tampoco puede ser imputado en virtud al mencionado artículo 1343 del Código Civil.

246. En ese aspecto concreto, nos encontramos frente a un eximente de responsabilidad; sin embargo, este Colegiado advierte que al ser el control policial solamente uno de los componentes del Plan de Desvío, no da lugar a dejar sin efecto las penalidades. Sin perjuicio de ello, se constituye otro elemento objetivo que conlleva razonablemente a reducir las penalidades impuestas por OSITRAN.

Sin perjuicio de este último hecho, lo cierto es que el tribunal si bien ha motivado y expuesto las razones por las cuales considera que las penalidades deben ser reducidas, no ha expuesto por qué las mismas deben ser reducidas en un 75% aunando al hecho que no expone justificación alguna de por qué los dos conceptos de los cuatro por lo que se impuso la penalidad corresponden a un 50% y cómo así llega a establecer que de dicho porcentaje éstos conceptos deben ser reducidos o mantenidos en un 12.5% de las penalidades, todo lo cual da lugar a la existencia de motivación aparente que determina la nulidad del laudo impugnado.

De la absolución del recurso de anulación:

2.3. El emplazado, Metro de Lima Línea 2 S.A; en adelante, METRO, mediante escrito de fecha 5 de diciembre de 2019², absolvió el traslado del recurso de anulación, negándola y contradiciéndola en todos sus extremos, siendo en síntesis, los fundamentos de la misma:

- i) Lo que pretende el demandante es una revisión de los fundamentos y del razonamiento adoptados por el Tribunal Arbitral al momento de decidir la controversia, lo que está prohibido por el ordenamiento jurídico peruano.
- ii) Las penalidades impuestas al Concesionario y el MTC se originó a raíz de la imposición de penalidades contractuales por parte del OSITRAN, en el marco de la ejecución del Contrato de Concesión y como consecuencia de un supuesto incumplimiento contractual.
- iii) El OSITRAN sostuvo que entre agosto de 2015 y mayo de 2016 el Concesionario incurrió en tres concretos incumplimientos derivados de la obligación prevista en el numeral 6.74 de la Sección VI-Inversiones Obligatorias y Pruebas de Puesta en Marcha del Contrato de Concesión. De esta manera, se imputaron, unilateral y arbitrariamente diversos incumplimientos, como la falta de colocación de la totalidad de señales verticales y horizontales en el área del Micro Desvío correspondiente al PV23; falta de implementación de todos los puntos de control en las intersecciones de las rutas que conforman el Plan de Desvíos; y, la falta de implementación del desvío de tráfico de acuerdo al Plan de Desvíos aprobado por la Municipalidad Metropolitana de Lima.

² Folios 852/881

Los supuestos incumplimientos se imputaron, únicamente, en relación a la ejecución del Pozo de Ventilación N° 23 (PV23) y no respecto a la totalidad de Estaciones y Pozos que fueron autorizados como parte del Plan de Desvíos.

- iv) Según el criterio del Concedente “no existe ni una sola razón que justifique por qué la reducción establecida por el tribunal arbitral debe efectuarse en un 75%. Sobre el particular, y tal como se desprende de un análisis liminar de los argumentos que sustentarían la presente causal de anulación de laudo, en concreto, el MTC ha cuestionado y/o denunciado una vez más un defecto de motivación (motivación aparente) en los considerandos del laudo en virtud de los cuales se determinó la reducción de las penalidades impuestas por el OSITRAN en un 75%; lo curioso es que el propio MTC quien a lo largo de su recurso de anulación de laudo, ha citado los considerandos del laudo en virtud de los cuales el tribunal arbitral determinó la reducción de las penalidades; por lo que en realidad pretende un nuevo análisis y revisión de sustento, criterio, razonamiento y justificación del tribunal.
- v) Lo señalado en los Fundamentos 259 y 260 del laudo, es fundamental de cara a la posterior determinación del quantum de la reducción de penalidades dispuesta. Y es que, debe tenerse en cuenta que, en plena ejecución del Contrato de Concesión, se imputaron una serie de incumplimientos al Plan de Desvíos. Como ha señalado el tribunal, en la línea de lo reconocido por el Concedente, el Concesionario y el Regulador, este plan de desvíos, a su vez, se encuentra conformado por 4 conceptos: control policial, señalización horizontal, señalización vertical; y, desvío del tráfico.
- vi) Bajo dicha premisa, el análisis de los incumplimientos contractuales imputados al Concesionario debía realizarse, en función a estos 4 componentes, en la medida que el Contrato de Concesión regula, entre otros, un supuesto específico de aplicación de penalidad cuando se verifique un incumplimiento en el mantenimiento del tránsito (control policial, señalización horizontal y señalización vertical) y en los desvíos de tráfico (desvíos del tráfico).
- vii) Luego de analizar, en el Fundamento 261, los incumplimientos contractuales imputados en relación a la Señalización Horizontal y Señalización Vertical, el Tribunal Arbitral determinó que debía reducirse un 50% de lo penalizado por dichos conceptos. En ese sentido, habida cuenta que tanto la Señalización Horizontal como la Señalización Vertical constituyen componentes o elementos que fueron penalizados de manera independiente por el OSITRAN la reducción del 50% que fue dispuesta por el tribunal arbitral, se calculó, precisamente, sobre la base del porcentaje que representa cada uno de estos componentes en relación al Plan de Desvíos. Es decir, cada uno de

los 4 componentes de este Plan, representa un 25%, y en este extremo en concreto, el tribunal arbitral dispuso una reducción de la penalidad de 2 de los 4 componentes: Señalización Horizontal y Señalización Vertical. Por tanto, aplicando el porcentaje de la reducción dispuesta (50%) sobre la base que representa cada uno de dichos componentes en cuanto al Plan de Desvíos, la penalidad impuesta a Señalización Horizontal y Señalización Vertical debía ser reducida a un total del 12.5%. Operación aritmética que se encuentra en el Considerando 263 del laudo.

- viii) En relación a los 2 componentes restantes del Plan de Desvíos (Control policial y desvío del tráfico), el tribunal arbitral determinó que, en estricto, el incumplimiento a dichos componentes no podía ser imputable al Concesionario; y, en consecuencia, la penalidad impuesta debía ser reducida en su totalidad.
- ix) En el Considerando 263, un cuadro resume el quantum de la reducción de penalidades dispuesta; ratificando que dos componentes no debieron ser objeto de penalidades y que los restantes (Señalización Horizontal y Señalización Vertical) debían ser reducidos, en cuanto a las penalidades impuestas, en un 12.5%, por lo que el tribunal arbitral sí ha desarrollado una serie de considerandos adicionales que cumplen con explicar y justificar los motivos y el razonamiento que determinó el quantum de la reducción de penalidades ordenada.

III. ANÁLISIS DEL CASO:

Del recurso de anulación de laudo arbitral:

- 3.1. Nuestro esquema constitucional permite el control judicial de laudos arbitrales que comprometan normas de orden público constitucional y legal. Si bien el proceso arbitral, con fuente en la Constitución, nace por libre voluntad de las partes y se caracteriza por ser autónomo e independiente, es constitucional que ante eventuales afectaciones de derechos fundamentales y principios jurisdiccionales exista un sistema de protección y control judicial, a fin de garantizar la seguridad jurídica y la predictibilidad del sistema de justicia.

El Tribunal Constitucional ha precisado este carácter señalando en la STC Expediente N°00142-2011-AA/TC, lo siguiente:

"[...] la naturaleza de jurisdicción independiente del arbitraje, no significa que establezca el ejercicio de sus atribuciones con inobservancia de los principios constitucionales que informan la actividad de todo órgano que administra justicia, tales como el de independencia e imparcialidad de la función jurisdiccional, así como los principios y derechos de la función jurisdiccional. En particular, en tanto jurisdicción, no se encuentra exceptuada de observar directamente todas aquellas garantías que componen el derecho al debido proceso".

En esta línea argumentativa, es importante invocar el principio constitucional contenido en el artículo 139, inciso 1³, de la Constitución, y las disposiciones legales previstas en el artículo 62, inciso 1 y 2 del Decreto Legislativo N° 1071-Ley de Arbitraje- las cuales habilitan el control judicial de laudos arbitrales, en tanto los supuestos que se invoquen se sustenten en las causales de anulación previstas taxativamente en el artículo 63 del referido decreto, según el cual: *"Contra el laudo sólo podrá interponerse recurso de anulación. Este recurso constituye la única vía de impugnación del laudo y tiene por objeto la revisión de su validez por las causales taxativamente establecidas en el artículo 63. El recurso se resuelve declarando la validez o la nulidad del laudo"*.

De acuerdo a lo expuesto, el Recurso de Anulación de Laudo Arbitral, *tiene por objeto revisar únicamente* la validez del laudo, controlándose el cumplimiento de los recaudos legales, sin entrar a valorar los fundamentos de la decisión; es decir, el Juez se encuentra limitado a revisar la forma del laudo arbitral más no el fondo de la materia sometida a arbitraje. En tal sentido, y conforme a las normas mencionadas, las causales legales para interponer el recurso de anulación contra el laudo arbitral se encuentran contempladas de manera taxativa en el artículo 63 del Decreto Legislativo N° 1071, siendo los únicos supuestos que conllevarían a la nulidad del laudo arbitral. Por cuya razón, será nulo el laudo arbitral cuando se alegue y acredite que el recurso de anulación incurre en alguna de las causales enumeradas en la norma legal mencionada.

Del reclamo previo en sede arbitral:

3.2. De conformidad con lo establecido en el numeral 2 del artículo 63° de la Ley de Arbitraje, sólo serán procedentes las causales previstas en los incisos b) del numeral 01 del artículo en mención, si fue objeto de reclamo expreso en su momento ante el tribunal arbitral por la parte afectada y fueran desestimados. Esto se explica porque la anulación de laudo constituye un mecanismo de *última ratio*, y en consonancia con el principio de autonomía del arbitraje, antes de acudir a sede judicial se debe agotar, previamente, todo recurso o reclamo ante el Tribunal Arbitral, al ser dicho órgano el escogido por las partes para resolver sus controversias⁴. El fundamento del principio de **reclamo expreso** radica en que en sede arbitral se haya reclamado expresamente el mismo vicio que se denuncia vía recurso de anulación; esto es, que no puede formularse en términos genéricos u omitiendo sustentarlo en base a fundamentos concretos referidos al vicio que luego será usado para pedir la nulidad del laudo. En tal sentido, el recurrente deberá haber

³ Esta norma constitucional reconoce la jurisdicción arbitral al señalar que no existe ni puede establecerse jurisdicción alguna independiente, con excepción de la militar y la arbitral.

⁴ "Es decir se permite al Tribunal Arbitral, una vez firmadas las resoluciones y sin variar su contenido esencial, aclarar algún concepto oscuro, rectificar cualquier error material que adolezca, así como subsanar y/o complementar resoluciones defectuosas" GARBIERI LLOBREGAT J. "COMENTARIOS A LA LEY 60/2003 DE 23 DE DICIEMBRE, DE ARBITRAJE" Tomo II Página 926 Edición BOSH- Barcelona - España.

reclamado expresamente ante los árbitros el vicio que ahora menciona para pedir la nulidad del laudo; y en cuanto a que debe ser **oportuno**, esto es, formulado ante el Tribunal Arbitral en la primera oportunidad que el interesado tenga para hacerlo, pues lo contrario importaría una convalidación del hecho cuestionando, a tenor del artículo 11° del acotado Decreto Legislativo.

- 3.3. De los recaudos que obran en el expediente judicial electrónico, se colige que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones [en adelante, El Ministerio] solicitó con fecha 1 de agosto de 2019 –fojas 386 a 393-, la interpretación del laudo, por lo que del mismo se colige que el **MINISTERIO cumplió con formular reclamo expreso y oportuno ante el Tribunal Arbitral** respecto a los ítems señalados en el recurso de anulación de laudo; por lo que el Colegiado se encuentra habilitado para conocer del presente recurso.

De las actuaciones realizadas en el proceso arbitral sub materia:

- 3.4. A fin de ubicarnos en el contexto pertinente, debemos tenerse presente, lo indicado en la parte introductoria del laudo sub-materia, la Primera Sala Civil Subespecialidad Comercial, en sentencia de fecha 7 de marzo de 2019, anuló el laudo, “única y exclusivamente porque en su opinión, “lo que ha hecho el Tribunal Arbitral es dar las razones que justifiquen el quantum de la reducción de la penalidad”. Pues si bien se justificó la reducción de la penalidad *“lo que viene a ser cuestionado es que el Tribunal Arbitral no ha fundamentado el porcentaje de la reducción de penalidad impuesta”*.

Del análisis del Laudo Arbitral cuestionado:

- 3.5. En lo concerniente a la inexistencia de motivación o motivación aparente en que habría incurrido el Tribunal, debemos precisar que conforme lo dispone el numeral 01 artículo 63° del Decreto Legislativo N° 1071:

“El laudo solo podrá ser anulado cuando la parte que solicita la anulación, alegue y pruebe:

[...]

- b. *Que una de las partes no ha sido debidamente notificada del nombramiento de un árbitro o de las actuaciones arbitrales, o no ha podido por cualquier otra razón hacer valer sus derechos”*

En tal sentido, para el presente caso, el MINISTERIO no invoca en estricto la falta de notificación del nombramiento de un árbitro o de las actuaciones arbitrales, o que no pudo por cualquier razón hacer valer sus derechos; *sino que acusa falta de motivación en el laudo emitido por el Tribunal Arbitral.*

3.6. El derecho fundamental a la debida motivación de las resoluciones, se encuentra reconocido en el artículo 139, inciso 5, de la Constitución Política. Se trata de una manifestación del derecho fundamental al debido proceso; y que tal como lo indica la doctrina "[...] se inserta en el sistema de garantías que las constituciones democráticas crean para tutelar las situaciones jurídicas de los individuos ante el Poder Estatal y, en particular, ante las manifestaciones del mismo en el ámbito de la jurisdicción"⁵. "La motivación de la sentencia consiste en la construcción de un razonamiento suficiente para que de los hechos que el juez percibe, un hombre sensato pueda sacar la última conclusión contenida en la parte dispositiva [...]. La motivación está impuesta para que muestre el Juez que ha razonado"⁶.

En similar sentido debe entenderse lo concerniente a la **motivación de un laudo**, ya que esta es necesaria a fin que "el contenido del Laudo sea producto de una exégesis racional, y no el fruto de la arbitrariedad; se entiende que la motivación es un deber consistente en la expresión de los motivos o razones que explican la decisión y los argumentos en que se ha basado el Tribunal, constituyendo así una garantía procesal de las partes que les permite conocer las razones por las que sus pretensiones fueron estimadas o desestimadas"⁷. Subrayado nuestro

3.7. Claro está, que la verificación por parte de la Corte Superior, debe tener como límites, los establecidos por la propia Ley de Arbitraje en su artículo 62° numeral 2), que prohíbe expresamente analizar, no solo el fondo de la controversia o contenido de la decisión, sino también calificar los criterios, ó interpretaciones expuestas por el Tribunal Arbitral. Es por ello que la doctrina arbitral proclama que: "[...] las determinaciones del árbitro tanto en cuanto a los hechos materia de controversia como a la interpretación que haga de los hechos, derecho aplicable y las conclusiones jurídicas a las que llegue, por más erradas que estas pudieran estar, son inamovibles"⁸ [énfasis nuestro]

3.8. En este contexto, en síntesis, el Ministerio señala que:

- i) Lo expresado por el tribunal arbitral resulta totalmente contradictorio con sus afirmaciones efectuadas en los considerandos 245 y 246, en los que señala que lo expuesto no da lugar a dejar sin efecto las penalidades y que constituye otro elemento objetivo que conlleva razonablemente a reducir las penalidades impuestas por OSITRAN.
- ii) El tribunal arbitral declaró fundadas todas las pretensiones subordinadas, ordenando que las penalidades impuestas sean reducidas en 75%; decisión que no se encuentra motivada; pues no existe ni una sola razón que justifique la reducción hasta por dicho porcentaje.

⁵ TARUFFO, Michele, "La Motivación de la Sentencia Civil" traducción de Lorenzo Córdova Vianello, México, Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación, 2006 Página.349.

⁶ CARNELUTTI, Francesco. "DERECHO Y PROCESO" EJE A. Bs. As. 1966. pág. 187.

⁷ SILVIA BARONA VILAR y otros, "Comentarios a la Ley de Arbitraje. Ley 60/2003, de 23 de diciembre" CIVITAS Ediciones, 1era Edición, Madrid, 2004.

⁸ BOZA DIBÓS Beatriz: "Reconocimiento y Ejecución en el Perú de Laudos Arbitrales Extranjeros" En Revista THEMIS de Derecho PUCP N° 16. 1990. Página 63.

iii) En el Fundamento 259, se sustentaría la reducción del quantum; empero, en ningún extremo establece justificación alguna que sustenta dicha reducción.

iv) El tribunal arbitral señala que OSITRAN ha agrupado las penalidades y que al tratarse de 2 de los 4 conceptos que fueron objeto de sanción (se entiende que se refiere a las señales horizontales y señales verticales), considera que corresponde el 50% de lo penalizado por estos conceptos. No explica por qué respecto de dichos conceptos se debe considerar que corresponde el 50%. Bajo esa misma premisa, el tribunal arbitral pudo decir que correspondía el 25%, 60%, etc, pero se seguiría desconociendo en base a qué establece a que con relación a dichos conceptos se debe considerar el 50%.

v) En el Fundamento 263, el tribunal arbitral indica con relación a las señales horizontales y señales verticales, que la reducción de la penalidad es del 12.5%; sin embargo, tampoco expone razón alguna en la que sustente la reducción o aplicación de cada una de ellas en un 12.5%.

vi) Tampoco sustenta por qué con relación al control policial y desvío de tráfico la reducción de la penalidad sería al 0%.

3.9. En ese sentido, en mérito a los cuestionamientos precedentemente señalados corresponde a este Superior Colegiado verificar los defectos de motivación que se denuncian, esto es la inexistencia o aparente motivación respecto al quantum de la reducción de penalidad impuesta; por cuya razón además, se declaró nulo el laudo de fecha 3 de enero de 2018, conforme quedó precisado en el fundamento 9.1 de la resolución número 16 del Expediente Nro. 159-2018-0-1817-SP-CO-01:

9.1 *Del fundamento anterior, único contenido en el laudo donde se dispone la reducción de la penalidad en un 75%, se puede colegir que efectivamente el Tribunal Arbitral expone las razones por las cuales considera aplicar la reducción de penalidad, sin embargo, lo que no ha hecho el Tribunal Arbitral es dar las razones que justifiquen el quantum de la reducción de la penalidad. Esta omisión revela infracción al principio de motivación, pues si el Tribunal ha decidido reducir en un 75% las penalidades impuestas, está obligado a exponer las razones de hecho y de derecho que expliquen la reducción de las penalidades en dicho porcentaje, tal como exige el inciso 4 del artículo 139 de la Constitución."*

3.10. Al respecto, es de apreciarse del Laudo (resolución 25) que el tribunal arbitral en los **Fundamentos 220 a 265**, ítem XVI - Análisis de las pretensiones subordinadas de la demanda-, analiza en conjunto dichas pretensiones, las que están referidas a la reducción de las penalidades contractuales impuestas por OSITRAN a METRO.

3.11. En los Fundamentos 247 a 265 el tribunal arbitral, bajo el ítem “Sobre los plazos de notificación y la agrupación de las penalidades” emite pronunciamiento respecto a la reducción de penalidades.

En el Fundamento 258⁹, señala que: “A efecto de dicha reducción (que por cierto está sujeta a la discreción del juzgador, aun cuando no a su arbitrariedad), este Tribunal Arbitral considera que las penalidades aplicadas mediante [...] correspondientes al periodo total materia de la presente controversia, deben ser reducidas en un setenta y cinco 75%, debido que para este Colegiado se ha probado que:

- (i) METRO ha sufrido en diversas oportunidades el hurto de las señales verticales y horizontales; y aun así, ha sido penalizado por OSITRAN inclusive por espacios de tiempo que razonablemente hubiera necesitado para reponer dichas señales.
- (ii) A METRO no se le puede imputar la falta de control policial.
- (iii) METRO ha sido fiscalizado por periodos superiores a los 30 días. En ese sentido, el actuar de OSITRAN no buscó el cumplimiento real de la obligación contractual, generó un perjuicio económico a METRO y no siguió un procedimiento razonable a fin de aplicar las penalidades correspondientes.
- (iv) Además, METRO si ha cumplido parcialmente con las prestaciones a su cargo, pues de acuerdo con los propios informes del Supervisor sí existía un gran número de señales verticales y horizontales y sí se había realizado un desvío de tráfico en las zonas de la obra. Además, este Colegiado verifica a partir de la prueba aportada por las partes que la autoridad competente -GTU- no ha sancionado a METRO en ningún momento por el incumplimiento del Plan de Desvíos en el PV23, materia de la presente controversia.

3.12. En el Fundamento 259 del Laudo, se señala que esta reducción del quantum en 75% se sustenta en lo siguiente:

260. Como este Colegiado ya ha destacado, tanto el MTC, OSITRAN y METRO reconocen que el concepto Mantenimiento de Tránsito incluye tres elementos: i) implementación de señalización horizontal; ii) implementación de señales verticales; y, iii) control policial; mientras que el desvío de tránsito está compuesto por las rutas que evitan las zonas de obra para el Transporte Público, Transporte Privado, Transporte Pesado y de Carga. En total, cuatro conceptos.

261. Pues bien, respecto a las señalizaciones vertical y horizontal, este Colegiado se ha pronunciado, considerando que si bien la prueba de los hurtos no alcanza a todo el periodo bajo análisis, “si merecen ser consideradas a efecto de reducir las penalidades impuestas por OSITRAN en virtud al hurto de las señales verticales y horizontales”.

Es decir, si bien METRO no ha probado que el incumplimiento se hubiera debido a hurtos en todo el periodo bajo análisis, **sí ha probado que fue significativo**, arribando este Colegiado a la convicción racional que, respecto de estos dos conceptos, es válido afirmar que parte sustancial de los hechos imputados a METRO no le son realmente imputables por esta razón. A lo que hay que agregar el hecho de cómo OSITRAN notificó y agrupó las penalidades por estos conceptos, lo que en los hechos impidió a METRO cumplir con subsanar el incumplimiento y evitar así una nueva penalidad por el mismo hecho.

En consecuencia, al tratarse de dos de los cuatro conceptos que fueron objeto de sanción, este Colegiado considera que respecto de ellos se debe considerar que

⁹ Fundamento 254 del Laudo anterior.

únicamente corresponde el cincuenta por ciento 50% de lo penalizado por estos conceptos.

262. *Por su parte, respecto al control policial y desvío de tránsito, este Colegiado se ha pronunciado, respecto a que a METRO no se le puede imputar supuestos incumplimientos. En consecuencia, respecto de estos dos conceptos, no corresponde penalidad alguna.*

3.13. De lo precedentemente citado, se extrae que:

- 3.13.1. En anterior resolución judicial quedó precisado que el Tribunal Arbitral expuso las razones por las cuales consideró aplicable la facultad excepcional atribuida en el artículo 1346 del Código Civil y reducir la penalidad aplicada por Ositran a Metro de Lima Línea 2 SA; en consecuencia, el reinicio y renovación del acto procesal debió circunscribirse a la motivación del quantum de la reducción de la penalidad
- 3.13.2. Es pertinente señalar que la lectura y análisis del laudo no debe ser sesgado, es decir, su lectura debe corresponder al texto íntegro o completo del mismo, por lo que mal se haría analizar y emitir conclusiones de un Fundamento, independientemente de otro, porque ello no permitiría tener una apreciación integral del mismo.
- 3.13.3. Bajo esta premisa, se colige de lo señalado en los Fundamentos 258 al 265, que el Tribunal Arbitral desarrolla de manera expresa y congruente las razones por las cuales considera los porcentajes asignados a las reducciones que posteriormente de manera didáctica explica en el cuadro que aparece en el Fundamento 263.
- 3.13.4. Así, señala principalmente que las partes y Ositran reconocen que el concepto de Mantenimiento de Tránsito incluye los elementos: Implementación de señalización horizontal; implementación de señales de verticales; control policial y desvío de Tránsito. **En total, cuatro conceptos.**
- 3.13.5. En ese sentido, se **entiende** como dice la propia Entidad en la página 10 del recurso de anulación, que: “El Tribunal arbitral ha agrupado las penalidades, y que al tratarse de dos de los cuatro conceptos que fueron objeto de sanción (**entendemos**, porque no es claro, que se refiere a las señales horizontales y señales verticales) considera que corresponde el 50% por ciento de lo penalizado por estos conceptos (...)” el resaltado y subrayo es nuestro, que el tribunal ha considerado el total del Componente del Plan de Desvío como un 100%; es decir, ha cuantificado en 25% cada uno de estos Componentes: Control Policial, Señales Horizontales, Señales Verticales; y, Desvío de Tráfico.

3.13.6. Siguiendo ese orden de ideas, debemos tener en cuenta que el cuadro que forma parte del Fundamento 263, es lo suficiente didáctico para comprender el porcentaje de reducción que establece el Tribunal:

263. El siguiente cuadro muestra la reducción de las penalidades que el Tribunal Arbitral considera adecuada

Componente del Plan de Desvío			
Control Policial	Señales Horizontales	Señales Verticales	Desvío de Tráfico
0% penalización	12.5% reducción (12.5% penalización)	12.5% reducción (12.5% penalización)	0 % penalización

3.13.7. Apreciándose que los Componentes: Señales Horizontales y Señales Verticales, representan cada uno, un 25%, ergo, la reducción de penalidad, es hasta el 50% para cada uno; es decir, de ese 25% que le corresponde, se ha reducido a 12.5%; la suma de reducción de ambos componentes (12.5% + 12.5%) hacen un total penalizable de 25%.

3.13.8. La explicación de por qué el Tribunal ha estimado en 12.5% la reducción de los Componentes Señales Horizontales y Señales Verticales, ha sido plasmada en el Fundamento 261, reseñado en el Fundamento 3.12 de la presente resolución (según su criterio y valoración probatoria, se probó los hurtos y que estos fueron significativos), y que deriva del pronunciamiento que el Tribunal hiciera en el Fundamento 239 del laudo: *“Si bien es cierto nos encontramos frente a un eximente de responsabilidad, este Colegiado advierte que la implementación de las señales verticales y horizontales es uno de los componentes del Plan de Desvío y que las denuncias presentadas por METRO no abarcan la totalidad del periodo, por lo que estos hechos alegados por METRO no dan lugar a dejar sin efecto las penalidades. Sin embargo, sí merecen ser consideradas a efecto de reducir las penalidades impuestas por OSITRAN en virtud al hurto de las señales verticales y horizontales”*.

3.13.9. El Tribunal, ha considerado también la alegación hecha por METRO en cuanto sostiene que OSITRAN ha incurrido en plazos excesivos para comunicar el incumplimiento y proceder a penalizarlo -Fundamento 247¹⁰- y elabora un cuadro con la penalidad, inicio del periodo, término del periodo, fecha de notificación y la demora en la imputación. Dicha información, permite al Tribunal sostener en el Fundamento 248, que: *“[...] los plazos en los que ha incurrido OSITRAN para notificar el incumplimiento a METRO, pues en algunos casos superan los 150 días”*. Este hecho habría impedido que METRO cumpla con subsanar el incumplimiento, “hecho que atenta contra la propia

¹⁰ Página 49 del Laudo

finalidad de la penalidad pactada en el Contrato, que es desviar el tráfico y mantener el tránsito en la zona" -Fundamento 250.

3.13.10. En cuanto, a la incongruencia que se acusa respecto a la motivación en relación a los Componentes Control Policial y Desvío de Tráfico, en el Fundamento 262 del laudo, sosteniendo que lo que está haciendo el Tribunal es dejar sin efecto la penalidad y no reduciendo conforme ellos mismos han señalado en los considerandos 245 y 246 del mismo laudo. En relación a ello, como antes se ha precisado, las razones y justificaciones expresadas por el Tribunal Arbitral deben ser leídas de manera sistemática y completa puesto que una lectura de forma aislada trae como consecuencia conclusiones descontextualizadas, en ese orden de ideas, de la lectura íntegra de los fundamentos antes acotados se colige que el Tribunal Arbitral no ha dejado sin efecto las penalidades sino que la reducción total es de un 75% quedando un total penalizable equivalente al 25%; sin perjuicio de ello, es criterio del Tribunal Arbitral que parte de los componentes sea reducido a 0%.

3.14. En ese sentido, se concluye:

3.14.1 El Tribunal Arbitral- independientemente que se comparta o no sus posiciones- ha expresado las razones que han determinado que según su criterio sean fundadas las pretensiones subordinadas, y responde a las alegaciones y pruebas presentadas por las partes, justificando las razones del quantum de la reducción de las penalidades.

3.14.2 La fundamentación que expone tiene un sustento fáctico y jurídico, sujetándose al mérito de lo actuado.

3.14.3 Debiendo tenerse presente que según lo dispuesto por el Tribunal Constitucional¹¹ respecto al principio de motivación, este: "[...] no garantiza una determinada extensión [...], por lo que su contenido se respeta siempre que exista una fundamentación jurídica, congruencia entre lo pedido y lo resuelto y, por sí misma, exprese una suficiente justificación de la decisión adoptada, aún si ésta es breve o concisa, o se presenta el supuesto de motivación por remisión. Tampoco garantiza que, de manera pormenorizada, todas las alegaciones que las partes puedan formular dentro del proceso sean objeto de pronunciamiento expreso y detallado. [...]. En suma, garantiza que el razonamiento guarde relación y sea proporcionado con el problema que al juez [...] corresponde resolver". (Énfasis y subrayado nuestro).

¹¹ <http://www.tc.gob.pe/jurisprudencia/2008/00966-2007-AA%20Resolucion.html>

- 3.15. Debe dejarse anotado que la valoración y calificación de los hechos y circunstancias sometidas a arbitraje son de exclusiva competencia del árbitro, el que debe resolver conforme a las reglas del arbitraje. Asimismo, es preciso mencionar que la demanda de anulación de laudo únicamente tiene por objeto la revisión de la validez formal de los laudos, quedando prohibido al órgano jurisdiccional el pronunciarse sobre el fondo de la controversia o sobre el contenido de la decisión o calificar los criterios, motivaciones o interpretaciones expuestas por el Tribunal arbitral.
- 3.16. En consecuencia, el laudo arbitral, no ha incurrido en inexistencia de motivación o motivación aparente e incongruencia, ello se colige del propio contenido del mismo, ya que las premisas de la decisión arbitral y que constituyen su razonamiento están en relación a su discurso lógico y coherente y responden a las alegaciones de las partes del proceso y corresponden a la valoración expuesta por el Tribunal Arbitral.
- 3.17. Estando a lo dispuesto en el artículo 413 del Código Procesal Civil se exonera a la Entidad, de costas y costos.

IV. DECISIÓN:

Por los fundamentos expuestos, este Colegiado, con la autoridad que le confiere el artículo 138° de la Constitución Política del Perú y la Ley, impartiendo justicia en nombre de la Nación, resuelve:

- 4.1. **Declarar INFUNDADO** el recurso de Anulación de Laudo de Derecho interpuesto por el **Ministerio de Transportes y Comunicaciones** contra el Laudo Arbitral emitido por Resolución N° 25 de fecha 15 de julio de 2019, de fojas 330 a 385, basado en la causal b) del numeral 01 del Artículo 63° del Decreto Legislativo N° 1071. En consecuencia: **VÁLIDO** el Laudo Arbitral de Derecho, emitido por el Tribunal Arbitral integrado por Fernando Cantuarias Salaverry, Sergio Tafur Sánchez; y, Lourdes Flores Nano.
- 4.2. Sin costas y costos.

En los seguidos por el **MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES** contra **METRO DE LIMA LÍNEA 2 S.A.** sobre **ANULACIÓN DE LAUDO ARBITRAL.**

APC/KGG

MARTEL CHANG

PRADO CASTAÑEDA

ESCUDERO LÓPEZ

