



**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

TESIS

“El ordenamiento vehicular de los paraderos de empresas de taxi y servicio urbano – interurbano de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, recomendaciones para su mejor administración”

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL
DE ABOGADO**

Autor:

Bach. Fernandez Arce Fernando Jose
<https://orcid.org/0009-0001-8826-3168>

Asesor:

Dr. Gonzales Herrera Jesus Manuel
<https://orcid.org/0000-0002-8587-9741>

Línea de Investigación:

Desarrollo Humano, comunicación y ciencias jurídicas para enfrentar los desafíos globales

Sublínea de Investigación:

Derecho Público y Derecho Privado

**Pimentel – Perú
2023**

**“EL ORDENAMIENTO VEHICULAR DE LOS PARADEROS DE EMPRESAS DE
TAXI Y SERVICIO URBANO – INTERURBANO DE LA MUNICIPALIDAD
PROVINCIAL DE CHICLAYO, RECOMENDACIONES PARA SU MEJOR
ADMINISTRACIÓN”**

Aprobación de jurado

**DR. BARRIO DE MENDOZA VASQUEZ ROBINSON
Presidente del Jurado de Tesis**

**MG. CARMONA BRENIS MARCO ANTONIO
Secretario del Jurado de Tesis**

**MG. CUEVA RUESTA WILMER CESAR ENRIQUE
Vocal del Jurado de Tesis**

DECLARACIÓN JURADA DE ORIGINALIDAD

Quien suscribe la DECLARACIÓN JURADA, soy el Bachiller Fernández Arce Fernando José de la Escuela de Derecho de la Universidad Señor de Sipán S.A.C, declaro bajo juramento que soy autor del trabajo titulado:

“EL ORDENAMIENTO VEHICULAR DE LOS PARADEROS DE EMPRESAS DE TAXI Y SERVICIO URBANO – INTERURBANO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO, RECOMENDACIONES PARA SU MEJOR ADMINISTRACIÓN”

El texto de mi trabajo de investigación responde y respeta lo indicado en el Código de Ética del Comité Institucional de Ética en Investigación de la Universidad Señor de Sipán, conforme a los principios y lineamientos detallados en dicho documento, en relación con las citas y referencias bibliográficas, respetando el derecho de propiedad intelectual, por lo cual informo que la investigación cumple con ser inédito, original y autentico.

En virtud de lo antes mencionado, firman:

Fernandez Arce Fernando Jose	DNI: 44455951	Firma 
------------------------------	----------------------	---

Pimentel, 14 de diciembre de 2023

Dedicatoria

A mi madre Ana María

A mi padre José

A Jenny mi esposa

A mis hijos y mis

hermanos

Agradecimientos

A mis profesores de la Universidad Señor de Sipán quienes sabiamente me impartieron sus conocimientos que los he aprehendido para ponerlo al servicio de los más humildes de Lambayeque y el Perú.

Índice

Dedicatoria.....	4
Agradecimientos	5
Resumen	8
Abstract.....	9
I. INTRODUCCIÓN	10
1.1 Situación problemática	10
1.2 Formulación del problema	17
1.3 Objetivos	17
1.4 Justificación e importancia.....	17
1.5 Limitaciones de la Investigación	18
1.6 Antecedentes de la Investigación	18
1.7 Definición de los términos básicos.....	40
II. MATERIAL Y MÉTODO	44
3.1 Tipo de la investigación	44
3.2 Tipo de diseño de la Investigación.....	44
3.3 Población y muestra	44
3.4 Hipótesis.....	44
3.5 Variables	44
3.6 Operacionalización	45
3.7 Métodos, Técnicas e instrumentos de recolección de datos	46
3.8 Procedimiento para la recolección de datos	46
3.9 Análisis de datos	47
III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	48
4.1 Resultados	48
4.2 Discusión.....	56
IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	58
4.1 Conclusiones	58
4.2 Recomendaciones.....	59
REFERENCIAS	60
ANEXOS.....	64

Índice de tablas

Tabla 1: Tiempo de Atención del Procedimiento Administrativo	16
Tabla 2: Modelos de organización empresarial.....	38
Tabla 3: Operacionalización de variables	45
Tabla 4: Proceso del trámite del Permiso Provisional de paraderos	49
Tabla 5: Preguntas realizadas en la entrevista	66

Resumen

La presente investigación de título “El Ordenamiento Vehicular de los paraderos de las Empresas de Taxi y Servicio Urbano – Interurbano de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, Recomendaciones para su mejor Administración.”, pretende contribuir a la mejora de la gestión municipal de la provincia de Chiclayo. El problema consiste en que hay ausencia de mecanismos legales y administrativos adecuados para una eficiente gestión de la administración de los paraderos del transporte urbano e interurbano, toda vez que se ha otorgan autorizaciones de funcionamiento de paraderos provisionales de manera indiscriminada, hasta la falsificación de las “Resoluciones de autorización de paraderos”; así como el uso no autorizado de los espacios públicos. Situación que demanda la elaboración de normas que contribuyan al establecimiento de un transporte publico ordenado, así como se superen las malas prácticas informales a través del diálogo y el fortalecimiento de capacidades de los actores involucrados.

Mediante la investigación se ha logrado obtener la información que nos permite sostener la necesidad de revisar la normativa y establecer mecanismos de concertación con el sector involucrado, así como el fortalecimiento de capacidades del personal de la Gerencia de transportes de la municipalidad de Chiclayo y de los transportistas para el logro del ordenamiento de los vehículos de transporte urbano e interurbano.

Palabras clave: Transporte público, Procedimiento 23 y Normas legales, fortalecimiento de capacidades, ordenamiento vehicular.

Abstract

The present investigation entitled "The Vehicle Management of the whereabouts of the Taxi Companies and Urban - Interurban Service of the Provincial Municipality of Chiclayo, Recommendations for its better Administration." Aims to contribute to the improvement of the municipal management of the province of Chiclayo. The problem is that there is a lack of adequate legal and administrative mechanisms for an efficient management of the administration of the stops of urban and interurban transport, since authorizations have been granted for the operation of provisional stops indiscriminately, up to the falsification of the stops. "Resolutions for the authorization of whereabouts"; as well as the unauthorized use of public spaces. Situation that demands the revision of the regulations that correct administrative errors and informal bad practices through dialogue and the strengthening of the capacities of the actors involved.

Through research, it has been possible to obtain information that allows us to support the need to review the regulations and establish consultation mechanisms with the sector involved, as well as strengthening the capacities of the personnel of the Transportation Management of the municipality of Chiclayo and the transporters to achieve the organization of urban and interurban transport vehicles.

Keywords: Public transportation, Procedure 23 and legal standards, capacity building, vehicle regulation.

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Situación problemática

La ciudad de Chiclayo entre sus principales problemas se caracteriza por el caos vehicular urbano e interurbano, de manera específica me refiero a los paraderos de colectivos y taxis caracterizados por sus prácticas informales en perjuicio de los usuarios y la población en general, con impactos negativos en la urbe, principalmente en lo relativo al orden, la seguridad ciudadana y el medio ambiente, cabe la pregunta qué papel juega las autoridades del transporte municipal de Chiclayo.

En la investigación se encontraron obstáculos burocráticos que ocasionan la demora para la entrega de las resoluciones de autorización de los servicios provisionales del paradero, así como autorizaciones de paraderos provisionales no planificadas y la existencia de paraderos informales y documentación fraudulenta que alimentan el desorden y caos de la ciudad.

Específicamente se concluye en la necesidad de revisar el “procedimiento 23” del TUPA relacionado a las licencias de paraderos, reordenar el transporte público urbano e interurbano, siendo necesario involucrar a los actores del transporte a través del fortalecimiento de sus capacidades incluyendo al personal de la Gerencia de Transporte, erradicar las prácticas informales en el transporte local de la provincia y se plantea la anulación del procedimiento N° 23 sobre el “Permiso Provisional de Paraderos de Empresas de Taxi y Servicio Urbano e Interurbano”, siendo necesario la implementación de una mesa técnica permanente de trabajo como instancia de concertación para el ordenamiento de este sub sector del transporte local.

En el presente informe se pretende contribuir a la mejora del servicio, así como aportar a la gestión del transporte público, que, de ser pertinente, se podrá promover en los diferentes municipios de la región Lambayeque que lo requieran, solo se necesitará voluntad política de parte de nuestras autoridades municipales y la voluntad de cambio de parte del sector del transporte de colectivos y taxis.

El transporte público es parte constituye la base esencial del desarrollo de nuestros pueblos, se requiere de un marco jurídico que este legitimado ante la sociedad a efectos que este constituya una herramienta para la buena administración del transporte.

La Generalitat de Catalunya, establece que para el otorgamiento de autorizaciones para el transporte público de pasajeros de vehículos de 9 asientos. También el ayuntamiento en el marco de la regulación del transporte urbano e interurbano establece que “Desde el 1 de enero de 2017 los trámites de autorizaciones de transporte por carretera deben solicitarse telemáticamente. Sin embargo, el formulario web del Ministerio de Fomento no permite hacer solicitudes sobre vehículos aún no matriculados (altas, ampliaciones de flota o sustituciones en las que el nuevo vehículo sea un vehículo de pasajeros nuevo de más de 9 plazas o un camión nuevo con MMA > 6 toneladas y capacidad de carga > 3,5 toneladas). Para hacer una solicitud de este tipo y para llevar a cabo trámites exentos de tasa, debe ir a la oficina del Servicio Territorial de Transportes que le corresponda (en el caso de Barcelona, hay que pedir siempre cita previa (apoyo a la tramitación y realización de trámites)” Autoritat Catalana de la Competència (2019).

En tal sentido, el Ministerio del interior de España mediante Real Decreto 76311979, del 16 de marzo de 1979, aprueba el “Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, en Capítulo II, Art. 28. El vehículo -auto-taxi" provisto de la licencia local correspondiente, está obligado a concurrir diariamente a las paradas para la prestación de los servicios de su clase, combinando el horario de manera que aquéllas sé encuentren en todo caso debidamente atendidas. Las Entidades Locales otorgantes de las licencias podrán establecer la obligación de prestación de servicios en áreas, zonas o paradas del territorio jurisdiccional y en horas determinadas del día o de la noche” Villa (1979).

La Municipalidad de Lima Metropolitana en el año 2012 mediante Resolución de Subgerencia N° 12394-2012-MML/GTU-SRT “Autorizan la implementación de Paradero Oficial de Taxi Transitorio (modalidad de Taxi Independiente) ubicado en el Cercado de Lima para uso de conductores y vehículos”, con licencia hasta el 15 de enero del 2013, para uso

exclusivo de conductores y vehículos. También se estableció la señalización de casilleros conforme a lo que dicta la normativa vigente del MTC.

La Sub Gerencia de Fiscalización de Transporte, y la Policía Nacional serán los órganos competentes para la supervisión, fiscalización y velar por su cumplimiento; y los segundos por el control del tránsito conforme a ley., El Peruano (2012).

La ciudad de Chiclayo está situada al noreste del Perú, con su capital Chiclayo, de la Región Lambayeque. Se ubica a 13 kilómetros de la costa del Pacífico y 770 kilómetros de la capital del país. La provincia de Chiclayo tiene una población de 857,405 al 2015 según INEI y el distrito de Chiclayo registra una población de 291,777 habitantes. Chiclayo constituye una de las metrópolis más pobladas del país. La importancia terrestre de Chiclayo es por su ubicación estratégica, la misma que sirve como punto de interconexión para diferentes ciudades del norte y nororiente del país, MPCH (2015).

El transporte interprovincial de Chiclayo tiene dos terminales terrestres, ubicados en la Av. Victor Raúl Haya de la Torre, hacia el Sur con referencia hacia la ciudad de Lima etc. y el Segundo Terminal en la Av. Panamericana de la Carretera Norte con referencia a Jaén, Bagua Grande, Chachachapoyas, etc., Recorrido (2022).

En el caso del transporte urbano e interurbano un alta cantidad de empresas de transporte terrestre, cuentan con paraderos formales e informales, en una de las entrevistas efectuadas con la Asesoría Legal de la Gerencia de Transportes del municipio se nos hizo saber que no hay un censo que establezca el número de paraderos formales e informales dentro de la ciudad, pero se señaló que se calcula la existencia de 500 paraderos, la gran mayoría de estos están ubicados en el casco urbano de Chiclayo y en zonas aledañas de la ciudad, ocupando pistas y en algunos casos entorpeciendo el libre tránsito de vehículos. Incluso se puede ver un desplazamiento frecuente de buses interprovinciales de empresas reconocidas como Transportes Cruz del Sur, Transportes Línea, Transportes Oltursa, Transportes El Cumbe, Transportes CIVA, etc. por esta zona, La República (2022).

En el distrito existen diferentes servicios de transporte público (autobuses, furgonetas, taxis y moto taxis, trimotos), el ayuntamiento de Chiclayo a partir del 1 de junio del presente

año prohibió la circulación de los vehículos menores como moto taxis y furgonetas, estas unidades están prohibidas de realizar desplazamientos dentro de la ciudad de Chiclayo, solo pueden operar fuera del cercado de la ciudad, La República (2022).

Para la gran mayoría de la población de la ciudad de Chiclayo el transporte en sus diferentes modalidades, es un problema cotidiano, principalmente por el incremento de los paraderos informales, el poco interés que tienen los ofertantes del sector del transporte urbano e interurbano y taxi en realizar su formalización ante la autoridad competente, además de la ausencia de una política municipal que contribuyan a la solución de dicho problema, La República (2022).

Unas de las causas del problema de los paraderos en Chiclayo, es que a partir del año 2006 desde la misma municipalidad de Chiclayo se otorga la autorización de múltiples paraderos provisionales cuyo funcionamiento sólo puede ser hasta por 3 meses, asimismo, hay la presencia de usuarios del taxi urbano e interurbano quienes de manera unilateral hacen uso y ponen a la venta los espacios públicos sin que se les haya otorgado permiso municipal alguno mediante resolución. Es sabido que la anterior administración municipal marcada por los actos de corrupción ha sido responsabilizada de pago de coimas para la obtención de un paradero provisional, situación que ha originado la intervención de la Contraloría general de la República, esto es evidenciado por la Resolución Municipal 054-2016-MPCH-GM e informaciones periodísticas, La República (2022).

Ha quedado establecido que se han autorizado paraderos provisionales sin el correspondiente informe técnico, incluso se han otorgado estas licencias sin haberse emitido la resolución correspondiente, situación que ha originado que la actual administración municipal aplica sanciones drásticas a quienes infringen las disposiciones; igualmente se ha detectado la falsificación de las "Resoluciones de autorización de paraderos"; así como el uso ilegal de los espacios no autorizados como es el caso del paradero Chiclayo-Lambayeque-Chiclayo donde su paradero autorizado queda en la avenida Pedro Ruiz N° Cuadra 7, pero creó un paradero informal ubicado en la calle San José cuadra # 01.

De igual manera bastaría comprobar que en paradero al distrito de Pomalca existen dos paraderos, uno con 5 años de antigüedad y el segundo con 2 años de antigüedad, lo incongruente es que la empresa más reciente posee la Resolución de autorización de paraderos y la empresa más antigua aún no tiene la autorización y aún brinda sus servicios de transporte de manera informal, Ysela Vega - La República (2022).

Además, esta situación de denuncia de pagos irregulares y la existencia de irregularidades persista como veremos en los gráficos siguientes.

El problema se agrava por cuanto nuestra Policía Nacional participa otorgando garantías a los paraderos informales los mismo que gozan vigilancia y protección, con el apoyo colateral del servicio público del serenazgo cuando la policía se lo solicita. Esta situación ha ocasionado que los usuarios ilegales de los paraderos provisionales se sientan con el derecho de seguir ocupando dichos lugares por cuanto la municipalidad de Chiclayo no corrigió estas irregularidades en su momento, aduciendo los reclamantes que es su derecho permanecer en dichos paraderos amparándose en la “Ley del silencio administrativo positivo”. Cuyo caso es el de la empresa de transportes Cruz de Chalpón que más adelante lo demostraremos, Ysela Vega - La República (2022).

El caos vehicular a través de la congestión de la calles y avenidas en perjuicio de la población y el medio ambiente se agrava con las presencia de las Mototaxis, las mismas que transportan pasajeros y que también han constituido paraderos provisionales con el permiso de la Municipalidad de Chiclayo, estas unidades además de inseguras en su mayoría tienen una mala presentación y entorpecen el tráfico, además algunos malos conductores de moto taxi están asociados con la delincuencia por cuanto a través de ellos se cometen asaltos y en algunos casos con pérdidas de vida humana.

Esta situación se da por los considerandos arriba mencionados y por la ausencia de planificación a través de un Plan de Regulación de Rutas, y los administrados del servicio público tampoco asumen responsabilidades e iniciativas frente al municipio ni frente a los usuarios por su misma naturaleza de informales. Ante este escenario la Municipalidad Provincial de Chiclayo emitió el informe 003-2017-MPCH-GPP, del 22 de Noviembre del 2017,

donde establece los lineamientos para efectuar la simplificación administrativa, empleando la metodología autorizada por el Decreto Supremo N° 007-2011/PCM, el mismo que designa al Sub Gerente de Planeamiento y Racionalización, Sub Gerente de Contabilidad y Costos; Gerente de Asesoría Jurídica; y todas las unidades orgánicas involucradas que lleven el control de procedimientos y servicios administrativos.

El informe señala que se viene dando el incumplimiento del Trámite Único de Procedimientos Administrativos TUPA, ocasionando una larga espera de semanas a meses de los administrados para efectuar sus trámites; cuyas causas son la duplicidad de funciones, falta de formación laboral para el cumplimiento de la función, débil infraestructura, falta de equipamiento, inadecuada logística, excesiva burocracia que ocasiona que el área de Trámite Documentario de la Gerencia de Transporte tenga los expedientes acumulados, sin dar la atención adecuada.

El Informe 003-2017-MPCH-GPP/SGPR/EMC de la Sub gerencia de Planificación y Presupuesto de la Municipalidad Provincial de Chiclayo refiriéndose a la tramitología del Procedimiento 23 del TUPA y otros procedimientos, señala que el flujo de las actividades contiene acciones reiterativas como las de orientación, revisión, recepción, registros en SISGEDO y libros, entre otras acciones, lo que genera una demora en el trámite de los expedientes, siendo éstas trabas para el administrado". Continúa diciendo el informe "Por lo que tomando como indicador de línea base el "Tiempo del procedimiento administrativo", se ha podido tomar una muestra del Sistema de Gestión Documentaría (SISGEDO), detectando. veamos el cuadro que sigue:

Tabla 1*Tiempo de Atención del Procedimiento Administrativo*

Nº	Procedimiento	Tiempo de Atención TUPA	Expediente evaluado	Tiempo de atención	Tiempo promedio de atención	Tiempo promedio de exceso
1	Autorización de acceso para transporte regular de personas y habilitación vehicular (urbano e interurbano)/auto colectivo (m1)-camioneta rural (m2)-ómnibus (m3) – 10 años	30 días	EXP. Nº 118033	112 (*)	104 días	74 días
			EXP. Nº 132202	96 (*)		
2	Renovación de autorización de permanencia para transporte público y habilitación vehicular (urbano e interurbano)/camioneta rural (m2) – ómnibus (m3) y auto colectivo (m1) – 10 años	30 días	EXP. Nº 6764	381 (*)	341 días	311 días
			EXP. Nº 36512	324 (*)		
			EXP. Nº 38517	318 (*)		
5	Renovación de autorización de permanencia para transporte especial: taxi turístico, estudiantes o trabajadores	30 días	EXP. Nº 9929	365 (*)	350 días	320 días
			EXP. Nº 21050	356 (*)		
			EXP. Nº 34286	329 (*)		
8	Actualización de datos de tarjeta única de circulación	30 días	EXP. Nº 8297	378 (*)	362 días	332 días
			EXP. Nº 21179	356 (*)		
			EXP. Nº 23655	351 (*)		
9	Duplicado de tarjeta única de circulación por pérdida o deterioro	5 días	EXP. Nº 43746	312 (*)	285 días	280 días
			EXP. Nº 58887	275		
			EXP. Nº 61474	269 (*)		

Fuente: SISGEDO

(*) Expediente aún en proceso de atención (30/10/2017)

Esta situación de demora para el otorgamiento de la Resolución del permiso provisional ha generado que algunos transportistas amparados en la Ley 27444 del Silencio Administrativo Positivo, de manera unilateral ocupan los espacios públicos por cuanto no han sido atendidos en su debido tiempo. Originando que la Municipalidad provincial, en su actual gestión, interponga las acciones legales correspondientes, quedando nulo todo tipo de acto unilateral, toda vez que el Tribunal Constitucional declara improcedente la demanda interpuesta por la Empresa de Transportes Cruz de Chalpón.

Es obvio que ante una norma que promueve los paraderos provisionales y estos se otorgan de manera desordenada, por lo tanto, no es adecuadamente administrada y será imposible el ordenamiento vehicular, así como brindar un mejor servicio a los administrados, consecuentemente mejorar el medio ambiente y por ende consolidar el transporte formal, este análisis constituye el principal problema.

1.2 Formulación del problema

¿De qué manera la revisión del procedimiento 23 del Texto Único de Procedimientos Administrativos TUPA contribuirá en la mejora del servicio de “licencias de paraderos” del transporte urbano e interurbano de la Municipalidad Provincial de Chiclayo-2018?, para su mejor administración.

1.3 Objetivos

Objetivo general

Formular recomendaciones legales que contribuyan al ordenamiento vehicular para la mejora de la calidad del servicio a través del otorgamiento de la licencia de paraderos provisionales en la Municipalidad Provincial de Chiclayo, Gerencia de Transportes y la Sub Gerencia de Transportes.

Objetivos específicos

- Realizar un diagnóstico situacional del sistema de otorgamiento de licencias para paraderos.
- Elaborar recomendaciones legales con la finalidad de mejorar la entrega de licencia de paraderos.
- Establecer lineamientos para el fortalecimiento de capacidades del personal de la municipalidad y actores sociales involucrados.

1.4 Justificación e importancia

Nuestro tema de investigación se justifica y la importancia de su estudio, por las siguientes razones:

- Nos permitirá analizar el contexto administrativo para el otorgamiento de la licencia de paradero de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, a través de la Subgerencia de transportes.

- Mejorará la calidad del servicio municipal para el otorgamiento de licencias de paradero.
- Favorecerá la formalización del servicio de transporte urbano e interurbano informal.
- Fortalecerá las políticas de ordenamiento del transporte urbano e interurbano en beneficio de la población y el medio ambiente.

1.5 Limitaciones de la Investigación

Limitación espacial: La muestra se limita al espacio de la Municipalidad Provincial de Chiclayo.

Limitación Temporal: El tiempo de permanencia de los actuales funcionarios de municipalidad de Chiclayo, además de las reservas para otorgar información relacionada al tema de la investigación.

1.6 Antecedentes de la Investigación

Me motiva el análisis del procedimiento 23 del Texto Único de Procedimientos Administrativos TUPA, fundamentalmente su vigencia y validez. El doctor Marcial Rubio no se equivoca cuando señala en su artículo que “Para que una norma jurídica se encuentre vigente, sólo es necesario que haya sido producida siguiendo los procedimientos mínimos y necesarios previstos en el ordenamiento jurídico, y que haya sido aprobada por el órgano competente. En tanto que su validez depende de su coherencia y conformidad con las normas que regulan el proceso (formal y material) de su producción jurídica (STC N.º 0010-2002-AI/TC)”, Rubio (2005).

Por lo tanto, el ordenamiento legal y la vigencia de sus normas serán coherentes en tanto fortalecen y legitiman contribuyan en el cambio de la realidad, las normas que aprueben y promulguen los estados deben contribuir al orden y la gobernabilidad en beneficio de la ciudadanía.

Internacional

Arévalo (2014) en su tesis titulada “La regulación administrativa del transporte terrestre, a la luz de la Constitución de la República del Ecuador”, para obtener el título de abogado y Licenciado en Ciencias Políticas y Sociales; de la Universidad de Cuenca; concluye señalando que un gobierno municipal en función a sus atribuciones regula el servicio de transporte y precisa que es necesario identificar: “en detalle los inconvenientes existentes en el transporte terrestre que requieren ser organizados y como por la vía administrativa se puede adecuar la conducta del sector del transporte y así contrarrestar el irrespeto a la norma jurídica, que es de observancia obligatoria y más si el acto administrativo emana de un nivel de gobierno descentralizado que tiene cabal y directo conocimiento de causa para una óptima movilidad en su circunscripción territorial”. (p.187)

Avelar (2014) en su tesis titulada “Sistema de Transporte de Tijuana: Análisis de su Proceso de Modernización e Implicaciones en la Movilidad Urbana. Un Acercamiento Desde la Sustentabilidad” para obtener el grado de Maestro en Desarrollo Social, del Colegio de la Frontera Norte, Tijuana; en el marco del proceso de cambios en el transporte masivo de Tijuana precisa que luego del análisis de los cambios implementados inicialmente al Plan de modernización del transporte con enfoque de movilidad sustentable se constató el avance del “primer corredor de transporte masivo en Tijuana con vía segregada, así como la incorporación de facilidades para la movilidad no motorizada” (P.1), así mismo dicho dispositivo regula el uso de “los paraderos”; en cuyas conclusiones señala que existiendo consensos y diferencias entre los dirigentes del transporte público y privado es necesaria la creación de un nuevo sistema que ofrezca un servicio de calidad para la población y la ciudad (p.117)

Estupiñan, y otros (2018) en la revista titulada: "Transporte y Desarrollo en América Latina", nos explica que el transporte compartido puede ser eficiente en la medida que haya un mejor uso de los espacios públicos mediante una infraestructura adecuada, distribución equitativa, con actividades de innovación en un marco normativo adecuado para una mejor prestación del servicio para los usuarios, de una manera sostenible en el tiempo (p. 21).

Salazar, y otros (2017) en su tesis titulada "Análisis de la posible sujeción del servicio de transporte de personas prestado mediante plataformas tecnológicas al régimen jurídico del transporte de personas modalidad individual en Costa Rica" para optar el grado de Licenciatura de Derecho de la Universidad de Costa Rica, concluye que es posible la implementación plataformas tecnológicas con un adecuado sistema jurídico administrativo para el transporte urbano a fin de beneficiar al público usuario (p.168).

Villalta (2014) en su tesis titulada: "Marco legal aplicable al transporte comercial terrestre en Centroamérica", para optar el grado de Licenciada en Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad Rafael Landívar de Guatemala de la Asunción, en una perspectiva legal para el ordenamiento del transporte y su regulación en el marco del comercio, precisa en sus conclusiones que el Decreto Legislativo 132-1996, Ley del Tránsito en Guatemala, "incluye todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización, semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas" (p. 57). Siendo la regulación del transporte un mecanismo adecuado para los estados por un mejor servicio y orden de la ciudad.

Salazar (2015) en su tesis titulada: "Propuesta de Planificación de Transporte Público Urbano Considerando las Variables de Desarrollo Local y Nacional. Caso de Estudio: Ciudad Santo Domingo" para optar el grado de Magíster en Ingeniería del Transporte de la Pontificia Universidad Católica concluye que es necesario mejorar la administración del transporte, así como planificar y regular el uso del suelo, siendo necesario establecer una oficina autónoma del transporte que remplace el Consejo nacional de Competencias (p. 128).

Espinoza (2016) en su tesis titulada "La planeación en los sistemas de Transporte Público como base de la movilidad Urbana: Caso del estudio del Municipio de Zinacantepec", para optar el título de Licenciado en Planeación territorial de la Universidad Autónoma del Estado de México concluye que es necesario efectuar un adecuado estudio del transporte público y debe buscarse modelos alternativos que no colisionen con el transporte privado,

que tome en cuenta las distancias, tiempo y costos en el uso del servicio para beneficio de los usuarios (p. 100).

Giménez (2016) en su tesis titulada: "El Transporte Público de Pasajeros en la Ciudad de Santa Fe: Un Análisis de Accesibilidad y Vulnerabilidad Social Sobre el Territorio" para optar el título de master en administración pública de la Universidad Nacional del Litoral, Facultad de Ciencias Económicas, concluye que "ante la situación actual de una demanda condicionada del servicio de transporte público de pasajeros en zonas de vulnerabilidad social, la presente tesis se propuso a través de un diagnóstico actualizado de la situación de la oferta y la demanda del tipo contribuir al diseño de políticas públicas que permitan tener una mirada sobre el territorio contemplando, principalmente, aquella población de menores recursos. Para ello se utilizó una técnica mixta que conjugó diferentes elementos que lograron caracterizar la población según los estatus socioeconómicos" (p.71).

Carranca (2017) en su tesis titulada: "Diagnóstico, Análisis y Propuestas Sobre el Transporte Público del Área Metropolitana de Monterrey" para optar el Máster Universitario en Gestión y Valoración Urbana de la Universidad Politécnica de Cataluña, concluye que es necesario estudiar las condiciones técnicas del transporte así como conocer condiciones legales para una mejora del servicio que contribuya en el establecimiento de un mejor medio ambiente, tarifas módicas, así como recorridos adecuados que brinden un buen servicio (p. 95). Esta conclusión, considero un aspecto importante para la legitimación de las normas del transporte en cualquier ámbito.

Torres (2014) en su tesis titulada: "El Transporte Público Urbano de Autobuses en la Ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de Licitación Pública". Para optar el grado de Doctorado de la Universidad de Lleida, concluye en que las deficiencias existentes en el transporte de la ciudad de Santiago de Chile se deben a un mal origen en el ordenamiento de este a trves de la Licitacion Publica fectuada por el Ministerio de Transportes en la que plantea mayor de presencia de autobuses de servicio, itinerarios debidamente planificados, una adecuada infraestructura vial rápida, la debida información para el público usuario, adecuado uso de los tiempos, mayor número de paraderos, renovación del parque

automotor que cumpla con los estándares de calidad y la debida fiscalización de los órganos de control (p.5). Siendo en este caso una evidencia que, ante la ausencia de políticas de gestión, el sector transporte se convierte en un caos.

García (2019) en su tesis, “La Gestión del Transporte Urbano. Una Oportunidad Para Un Modelo Integrado De Transporte En Santiago De Chile” para optar al grado de Magíster en Desarrollo Urbano en la Pontificia Universidad Católica, precisa que sería importante la descentralización del servicio del transporte en tanto que es el poder central quien norma el servicio, ocasionando deficiencias y falta de capacidad para la solución de los problemas del transporte local. Sugiere el fortalecimiento de la capacidad técnica de los municipios y que estos soliciten al gobierno central mayor autonomía mediante propuestas (p.70), se rescata el aporte que plantea el fortalecimiento de las capacidades institucionales a partir la formación técnica del personal municipal del transporte y el rol de los municipios.

Gordillo, y otros (2016) en su tesis titulada “Diagnósticos de las Tipologías de Paraderos del SITP - Sistema Integrado del Transporte Público - Planteamiento de Propuestas de Mejoramiento en Bogotá”, de la Universidad de La Salle, de la Facultad de Ingeniería Civil, para la optar el Título de Ingeniero Civil; efectúa propuestas para la mejora del transporte público, la necesidad en Bogotá es que se requiere de paraderos provisionales pero en condiciones de calidad, seguridad, accesibilidad y complementariedad con el SITP(p. 25), concluye precisando que debe mejorarse la infraestructura y publicidad mediante e iluminación de paraderos, la información de las rutas(p. 141); lo que nos indica que todo proceso de ordenamiento vehicular debe ser integral en el sentido que también debe incluir publicidad a efectos de orientar a los profesionales del transporte.

Cardozo, y otros (2019) en su tesis titulada “Propuesta metodológica para la determinación de paraderos tipo, según la demanda de usuarios. Caso: zonas de espera SITP-Bogotá” diseño una propuesta metodológica operacional para el ordenamiento del transporte consistente en el análisis y estudio de la Zona de Espera frente al ancho de andén y su localización vial en base a la fluidez de la demanda del servicio en nivel alto, medio y bajo. El planteamiento se resume en dimensionar las áreas de pasajeros en función a la

demanda existente en la ciudad de Bogotá, con la perspectiva de poder replicarse en otras localidades (p.15).

Nacional

Ruiz (2016) en su estudio titulado: “Gestión de las Instituciones Públicas del Sector y su Influencia en la Performance de las Empresas Formales de Transporte Interprovincial”, para optar por el título de Licenciado en Administración, de la Universidad Nacional de Trujillo; puntualiza que la inversión privada y el sector público a través de algunos municipios del país vienen invirtiendo en la mejora del servicio de transporte interprovincial, con la finalidad de erradicar los paraderos informales con servicios deficientes en seguridad y comodidad. Quedando pendiente la solución del transporte de carga pesada.

Puntualiza que cumplen un papel estratégico los directivos y el personal vinculado a la actividad policial y municipal, por cuanto deberán cumplir el papel de control así como debe mayor esfuerzo por controlar el transporte informal(p. 84), precisando que el papel tuitivo de los funcionarios públicos le corresponde al ayuntamiento, asimismo señala que, para la aplicación de los mecanismos de control debe darse normas sectoriales resalta que la presencia policial debe cumplir parámetros de eficiencia y tiempos adecuados en la intervención ...”Las autoridades correspondientes deben combatir la informalidad de un sector de las empresas de transportes, las mismas que dañan el mercado creando competencia desleal, creando incomodidad en los pasajeros y un alto riesgo de inseguridad contra accidentes durante el viaje” (p. 88).

Rejas (2016) en su tesis “Terminal terrestre: Lima sur”, de la Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas, para optar el título de Arquitecto, hace énfasis en la problemática del Transporte Interprovincial de Lima Metropolitana, debido a la existencia de la presencia excesivas rutas de transporte público, parque automotor excesivo, y en mal estado, abuso en los tiempos del transporte, tráfico vehicular congestionado, pistas deterioradas, competencia informal. Concluye señalando que se debe “ofrecer un Terminal Terrestre como lugar público de reunión, con plazas y áreas verdes, diseñado no solo para el pasajero sino también para

el residente, es decir, se considerarán las carencias urbanas del entorno complementándolo con los equipamientos urbanos existentes” (p. 49).

Chique & Chique (2019) en sus tesis titulada: “Propuesta Urbana del Transporte Público en la Ciudad de Cajamarca”, para optar por el grado de Maestro en Ingeniería, de la Universidad Privada “Antenor Orrego”; concluye diciendo que la presencia del servicio del transporte informal interprovincial sin ningún tipo de regulación genera una competencia desleal frente al transporte formal de Cajamarca, por cuanto aplican tarifas más reducidas, y ofrecen el centro de la ciudad como paradero, situación que ocasiona el caos vehicular en perjuicio de la imagen de la ciudad,. Frente al problema plantea la implementación de un Plan de Rutas (p”. 69), el autor de la investigación propone implementar la capacitación del personal del transporte y pasajeros a efectos de ofrecer un buen servicio (p. 82).

Pacheco, y otros (2019) en su tesis, “Paradero Inteligente para Mejorar El Nivel de Satisfacción de Usuarios de la Empresa de Transporte Nuevo California de Trujillo 2019” para optar el título profesional de: Ingeniero de Sistemas de la Universidad Cesar Vallejo concluye que la implementación del Paradero Inteligente se reduce el número de faltas de tránsito, consecuentemente se reduce el número de papeletas en un 100% (p. 54) conforme lo demuestra en su trabajo de investigación.

Flores (2018) en su tesis titulada: “Calidad del servicio y la satisfacción del cliente de la empresa de Transporte Huapaya S.A. - 2018”. Para optar el título de Licenciado en Administración de empresas de la Universidad Autónoma del Perú, concluye que calidad y satisfacción del cliente son elementos importantes en el servicio que brinda la empresa de transporte Huapaya (p. 75). Cabe resaltar que la calidad del servicio está garantizada en una empresa de transportes formal que tiene como política cumplir y aplicar estándares internacionales, a diferencia de la calidad de servicio que brindan el sector informal del transporte.

Gamarra, y otros (2016) en su tesis titulada: "Calidad del Servicio De Transporte Público Urbano en la Ciudad del Cusco 2014", de la Universidad San Antonio de Abad, de la Escuela Profesional de Economía, para optar el título profesional de Economista, nos explica

que siendo responsabilidad del municipio quien establece la política local del transporte interprovincial, normada por la Ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972, este organismo debe velar por que el parque automotor esté debidamente renovado, con conductores eficientes que ofrezcan buen trato al cliente y el cumplimiento adecuado en los tiempos del viaje (p. 145).

Molina y otros (2016) en su tesis titulada: "Análisis de la calidad de la prestación del servicio de Transporte Público Urbano, Trujillo 2014" para optar el título profesional de Abogado de la Universidad Nacional de Trujillo identifica las deficiencias del transporte público como son la contaminación ambiental, la congestión vehicular, vehículos viejos y paraderos aglomerados, situación que afecta al público consumidor; se debe a una falta de fiscalización (p.113). Evidenciándose que ante la ausencia de normas de administración adecuadas el desorden y la contaminación son las negativas consecuencias en la ciudad.

Lucano y otros (2017) en su tesis titulada: "Terminal Terrestre de Buses Interprovincial en la Ciudad de Chiclayo", de la Universidad Privada Antenor Orrego, para optar el título profesional de Arquitecto; nos explica de la necesidad de efectuar cambios en la política del transporte, pero estos se darán a partir de la implementación de políticas públicas sostenibles en el tiempo. Focaliza la ciudad de Chiclayo como un centro importante para los servicios de la salud, la educación, el comercio al cual confluyen la población de todas las regiones del nororiente del país (p. 83). Por lo tanto, Chiclayo concentra una importante actividad no solo económica y financiera por su ubicación geográfica, entonces se requiere el ordenamiento y formalización de los paraderos de taxis urbano e interurbano, hasta la construcción de un Terminal Terrestre, indicador que nos señala que se requiere de la implementación de una política de transporte integral como necesidad o exigencia de una ciudad metrópoli.

Ravines (2016) en su tesis titulada: "Propuesta del Plan Regulador de Rutas Interdistrital y Evaluación Mediante SIG Del Transporte Urbano Público De Pasajeros En Cajamarca, 2016" para optar Maestría en Ciencias en Ingeniería y Gerencia de la construcción de la Universidad Nacional de Cajamarca atribuye que la falta de infraestructura de la municipalidad los mecanismos de operación y control son insuficientes y señala que de

igual manera el servicio del transporte es ineficientes y no han mejorado en el tiempo, detectandose deficiencias en la estructura organizativa de la Gerencia de Vialidad y Transporte; así como que las unidades móviles de transportes no cumplen las características técnicas requeridas toda vez que transportan pasajeros en camionetas rurales, requiriéndose un nuevo Plan Regulador con vigencia a 10 años de servicio (p. 112).

Rodríguez, y otros (2018) en su tesis titulada: “La Renovación del Transporte Público en el Régimen de Permanencia Ante Las Políticas Ambientales y la Seguridad Pública en Lima Metropolitana 2017 – 2018” para optar el título profesional de abogada de la Universidad Cesar Vallejo en su análisis de la situación del parque automotor recomienda una política de renovación estratégica que tenga la participación del estado para que facilite la adquisición de los vehículos con la fecha de vencimiento que establezca el municipio y precisa que no existe una política de transporte y una actuación deficiente de los funcionarios del sector, se permite la informalidad y debe regularse el tiempo de uso de los vehículos del transporte, esto disminuiría la contaminación ambiental y se daría modernización del parque automotor (p. 62).

Correa (2018) en su tesis titulada: “El Sistema de Transporte y el Caos Vehicular en La Ciudad De Huacho Periodo 2016”, para optar el grado académico de Maestro en Ingeniería de Transporte de la Universidad Nacional Federico Villarreal, concluye "Que el sistema de transporte y el caos vehicular en la ciudad de Huacho período 2016, ocasiona una turgencia incontrolable y cuantiosas pérdidas económicas por el excesivo tiempo que se demora para trasladarse de un lugar a otro dentro de la misma ciudad" (p. 136), recomendando el autor la elaboración de un “Plan Vial” considerando que este debe ser participativo a efectos de involucrar a las partes administradas.

Poole (2016) en su tesis titulada: “Rectificando las fallas del mercado: balance del proceso de implementación en Lima del Sistema Integrado de Transporte (SIT) y propuestas para su perfeccionamiento bajo un régimen de servicio público”, para optar el título de abogado de la Pontificia Universidad Católica del Perú; nos comenta que Lima se encuentra en un proceso de reorganización en lo que respecta al transporte público, y la integración del

Derecho para la contribución de la mejora en el transporte público, y que el SIT (Sistema Integrado de Transporte), considero que sería la mejor opción y la más adecuada para la reorganización y la estructuración del transporte público, también nos dice que económicamente sería más accesible y se ganaría tiempo más que cualquier opción en cuanto a propuestas de transporte, nos dice que “En el plano jurídico, bajo la nueva regulación se corrige los excesos de la liberalización y desregulación que desde la emisión del DL 651. Para ello se necesita implementar herramientas jurídicas para la mejora del transporte público (p. 141); el autor nos explica sobre la inmersión del derecho y la nueva regulación con ella, la cual subsanaría excesos de la anterior legislación y conduciría al transporte hacia la verdadera transformación la cual por efecto perduraría en el tiempo. Asimismo, alega la reducción de lo que genera el transporte público como son los accidentes de tránsito, la eminente contaminación ambiental, comenta el autor de la tesis que se propiciaría mejores condiciones laborales para los transportistas y la renovación, modernización y estandarización de la flota de buses. Como todo cambio es inevitable que acarree circunstancias negativas; pero lo más preponderante es el papel que tiene el Derecho en esta nueva etapa del transporte público, de las cuales destaca:

“Declarar legalmente al transporte urbano colectivo como servicio público, Crear una autoridad autónoma metropolitana del transporte público que asuma funciones de coordinación, supervisión, regulación tarifaria, emisión de normativa sectorial y planificación” (p. 142).

El autor propone una serie de medidas legislativas, para así permitir que el transporte público obedezca a las necesidades de los usuarios y ofrezca una mejor calidad de servicio, los costos sean más accesibles y justos, y el usuario también encuentre comodidad en las horas de viaje y que los tiempos en los recorridos sean en menos tiempos a los acostumbrados; lo que se busca en la propuesta es el establecimiento de un servicio de modo que el bus resulte una alternativa al automóvil con itinerarios eficientes que contribuyan al “desarrollo urbano”(p. 142),

Guerrero (2018) en su tesis titulada: "Terminal Terrestre Interprovincial Pucallpa – Perú", para optar el título profesional de Arquitecto, de la Universidad Ricardo Palma, establece que no basta con la generación de infraestructura adecuada para el transporte público, sino que debe promoverse la generación de infraestructura complementaria que genere fuentes de trabajo en turismo, comercio, servicios, ambientes de distracción que sean de utilidad a los usuarios del transporte (p. 76). En el caso de Lambayeque la condición de informalidad en el uso de los paraderos del transporte de taxis y colectivos permite que importante sector brinde un servicio precario e inseguro, siendo necesario impulsar desde la gestión municipal la construcción de terminales para la mejora del servicio.

Local

Incio (2014) en su tesis "Evaluación del congestionamiento Vehicular en la ciudad de Chiclayo y Propuestas de mejora", de la Escuela Profesional de Ingeniería Civil de la Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo, para optar el título de Ingeniero Civil, en su estudio para establecer la situación del transporte público referente a la circulación de los vehículos y como estos influye en el congestionamiento vehicular dentro del anillo vial de la ciudad de Chiclayo. Concluye que según las encuestas que se realizó, los principales problemas que dificultan la circulación dentro del anillo vial son la centralización de las vías a la ciudad, la falta de más rutas alternas, el desinterés de los que están a cargo de resolver estos problemas, falta de señalización, falta de semaforización en zonas estratégicas y la evidente informalidad de varios sectores.

Quiroga (2017) en su tesis titulada: "Terminal Terrestre de Sullana Ordenamiento del Servicio de Transporte Internacional, Interprovincial e Interurbano", de la Universidad San Martín de Porras, para optar el título profesional de Arquitecto, explica el desorden y caos que se vive en la ciudad en mención con la presencia de paraderos urbanos mal ubicados y algunos informales y con ellos la afluencia de taxis y mototaxis que se usan para el traslado tanto hacia las agencias como de las agencias a sus destinos, finaliza y enfatiza en que la Ciudad de Sullana y la Ciudad de Chiclayo guardan cierto orden en lo que respecta a su

ubicación estratégica, por ello se convierte en un centro de acopio y distribución de diferentes productos, considerándose en ese sentido en el núcleo de mayor magnitud económico y humano: Piura-Sullana-Tumbes (p. 232); el problema de mayor énfasis y que se tiene que solucionar con urgencia es hallando un sistema integrado de transportes, se pretende que se solucionaría y mejoraría el ordenamiento vehicular, se daría tranquilidad y seguridad a los usuarios y se combatiría el congestionamiento y caos que son ocasionados principalmente por los mototaxis (p. 233)

Maldonado, y otros (2017) en su tesis titulada: “Estrategia de Ordenamiento Territorial para Reducir el Congestionamiento Vehicular Generado por el Transporte Interprovincial en la Ciudad de Chiclayo”, de la Universidad Particular Señor de Sipán, para obtener el título de Ingeniero Economista; da cuenta que como consecuencia de un informe del caos vehicular por el año 2009 y mediante ordenanza municipal se establece la creación de los paraderos provisionales que estamos analizando: “La Municipalidad Provincial de Chiclayo....., Dio a conocer a través de una ordenanza que detalla lo siguiente en su artículo primero, párrafo analizado:

“De manera provisional los recorridos de ingreso y salidas que de manera obligatoria darán cumplimiento los vehículos de las empresas de transporte de diferentes modalidades, y con ellos busca garantizar un buen servicio a la comuna chiclayana (Municipalidad Provincial de Chiclayo, 2009)” (p. 16).

Como podrá verse la experiencia de los paraderos provisionales desde el año 2009 proyectó controlar el congestionamiento vehicular mediante dicha ordenanza, pero luego de la investigación se concluye señalando que existe un plan de cuadro de usos del suelo elaborado por el Centro Metropolitano de Planificación Territorial y Gestión Catastral, mediante el cual se espera contribuir con la reubicación de paraderos y el incremento de los valores del suelo, asimismo se sugiere de nuevas rutas que coadyuven a la reducción de tiempos de viaje y de esa manera brindar un mejor servicio a los usuarios del transporte (p: 99), y recomienda “la creación de una ordenanza donde se manifieste la fiscalización y a través de ellos hacer respetar los usos del suelo designados por el Centro Metropolitano de

Planificación Territorial y Gestión Catastral – MPCH. De igual manera se recomienda a los responsables de las agencias de viaje a que se apertura mesas de diálogo con las autoridades competentes y de esa forma de logre medidas de solución a los problemas que tiene el sector Transporte. (p. 101).

Merino (2016) en su tesis titulada: “Intervención Urbana como solución a la degradación y al caos generado en la avenida Francisco Bolognesi, en la ciudad de Chiclayo” de la Universidad Particular Señor de Sipán de Chiclayo, para obtener el grado de Arquitecto, evaluó los factores e indicadores en el cual busca la propuesta de una infraestructura arquitectónica que logre contribuir y solucionar el tema de la degradación y el caos que se presenta principalmente y con enfoque en esta av. Francisco Bolognesi, luego de hacer un estudio y un mapeo a nivel macro de la Ciudad en mención, se obtuvo una serie de falencias como son el caso del desorden, también se conoció que hay un crecimiento acelerado de vehículos al cual no se le ha prestado de debida atención, problema que sería de consideración, también existe la falta de criterios de planificación urbana que ya tiene mucho tiempo sin solución; en la parte de sus conclusiones destaca el rol de la Municipalidad de Chiclayo en el cambio de uso del espacio a Empresa interprovincial Tepsa (p.259), y agrega la arquitectura de nuestro tiempo debe ir en busca de la compensación entre el usuario, el espacio y su uso (p.259), lo que nos da entender que el ordenamiento de los paraderos urbano e interurbano debe darse en función al interés de la población y los transportistas.

Pérez (2018) en su tesis titulada: “Análisis del deber de idoneidad en la calidad del servicio del transporte público urbano en la Provincia de Chiclayo”, para optar el título profesional de abogado, de la Universidad Señor de Sipán, advierte que “el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y Protección de la Propiedad Intelectual “(INDECOPI), es quien debe velar por la idoneidad en la calidad del servicio de transporte público urbano, no han conseguido aplicar medidas efectivas de acuerdo a la atribución de sus competencias, para proteger y garantizar los derechos de los usuarios consumidores”, “el servicio del transporte público urbano, es poco controlado y fiscalizado por parte de las autoridades que emanan competencia”, “es necesario implementar el fortalecimiento de las capacidades y

Chiclayo necesita un desarrollo continuo para mejorar la calidad del servicio”(p. 81), del transporte local urbano.

Chafloque, y otros (2016) en su tesis titulada: “Estrategias de ordenamiento urbano en el distrito de Chiclayo por efectos de la migración”, para optar el título profesional de Ingeniería Económica, de la universidad señor de Sipán, concluye que con respecto a la falta de ordenamiento vehicular una de las causas fueron el llamado fenómeno migratorio y la ausencia de un plan de desarrollo urbano. Christaller nos dice que el distrito de Chiclayo debió de crecer de manera jerarquizada y ordenada, explica que se debería subdividir los sectores económicos con la urbe del mismo distrito en anillos de mayor a menor significación, considerando la estructura urbana a implementar (p. 58).

Debo agregar que por la falta de planificación urbana y la creciente migración incluyendo a los aproximadamente trece mil venezolanos que radican en Chiclayo incrementan el desorden urbano especialmente en el transporte, más aun cuando Chiclayo es una ciudad eminentemente comercial en el que Confluyen “agentes económicos de costa, sierra y selva”, con paraderos del transporte informales por doquier, por ejemplo en la avenida Francisco Bolognesi siendo una de las avenidas principales presenta un alto congestionamiento vehicular. Siendo necesario empezar por formalizar y regular los paraderos del transporte en sus diferentes modalidades, así como sancionar los actos de corrupción vinculados a este sector económico.

Palacios, y otros (2018) en su tesis titulada: “La gestión administrativa y la calidad de servicio en el transporte público de vehículos menores motorizados (moto taxis) en la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, año 2018.” Para optar el título profesional de licenciado en administración, de la Universidad Señor de Sipán, concluye que la Municipalidad de Chiclayo y sus órganos correspondientes no están dando un correcto y conduciendo un correcto proceso administrativo, señalando que debería darse cambios y mejorar dichos procesos para una mejor evaluación y así lograr resultados favorables tanto para los usuarios como para los transportistas (p. 131).

Suárez, y otros (2017) en su tesis titulada: “Nivel de agresión en los conductores de transporte público, de una línea de combis del distrito de Chiclayo. Agosto, 2016”, para optar el título profesional de licenciado en Psicología, de la Universidad Privada Juan Mejía Baca, en su investigación se deduce que la informalidad en el transporte si bien es cierto tiene sus causas en la administración del transporte y sus modalidades por parte de la municipalidad provincial de Chiclayo, una de sus variadas consecuencias es el estrés que ocasiona violencia física y violencia verbal, por ejemplo “un porcentaje de la población encuestada está ubicada en un nivel medio de agresión general, seguida de un porcentaje menor de nivel alto de agresión” (p. 25). Consecuentemente los organismos tutelares del transporte de servicio no solo deben regularlo, sino que también debe incluir la realización de “programas de nivel psicológico que contribuyan al control de las emociones de las relaciones intra e interpersonales, para ellos es necesario subvencionar los gastos que generen este tipo de programas y la finalidad de estos es mejorar y ayudar a la reducción de los niveles de agresión que actualmente tiene la población (p. 25).

Por lo tanto como autor de la presente investigación el origen del problema se da a partir del Procedimiento 23 del TUPA, el mismo que vulnera el servicio urbano e interurbano por cuanto aproximadamente el 60% de los paraderos urbanos e interurbanos tienen el carácter de provisional como consecuencia de la ausencia de terminales que cumplan con los requisitos técnicos para su normal funcionamiento y por la falta de voluntad de los transportistas para establecer paraderos técnicamente factibles. Además, se constata la ausencia de un reglamento para la aplicación de dicho procedimiento 23, el mismo que debe regular los paraderos a través de terminales y establecer las penalidades por el establecimiento de paraderos no autorizados.

Sánchez (2021) en su tesis titulada: “El procedimiento administrativo y la informalidad presente en la Municipalidad para los propietarios de vehículos de servicio de transporte público – Chiclayo” para optar el Título Profesional de Abogado de la Universidad Señor de Sipán, concluye que “Se puede evidenciar que el servicio de transporte público informal no es controlado y fiscalizado por parte de las autoridades como son los Inspectores de la

municipalidad y los efectivos policiales de tránsito, y esto nos ha conllevado a la realidad actual donde se ven afectados los propietarios, conductores y pasajeros del servicio de transporte público, debido a la incapacidad que existe dentro de la municipalidad en la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte al momento de tramitar los permisos o autorizaciones para brindar este servicio de transporte público” (p. 117).

Gordillo (2021) en su tesis titulada: “el régimen de gestión común para dinamizar el transporte público especial -taxi en las Provincias de Chiclayo y Lambayeque” de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad Señor de Sipán para optar el Título de Abogado, indica que con relación al transporte público especial en la Ciudad de Chiclayo en la situación actual, comenta que existe un excesivo número de vehículos que ostentan con la Tarjeta Única de Circulación, autorización para prestar servicio público (p. 81), y como consecuencias de esta problemática es que existe el caos y congestión vehicular y esto generaría malestar tanto entre conductores como también el malestar se dirige a los vecinos Chiclayanos; asimismo planteando el Régimen de Gestión Común a la población ofrecen total respaldo y afirman que se daría una solución frente a esta crisis que afronta actualmente la Ciudad de Chiclayo.

Romero (2021) en su tesis titulada: “Propuesta de Ordenanza Municipal, para ordenar el transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo” de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad Cesar Vallejo para optar el Título de Abogado, concluye que “si se piensa en alcanzar una propuesta normativa, con rango de ley, como es la creación de una Ordenanza Municipal, es preciso tener claro el entorno a la situación real que configura la problemática, asimismo se identifica evidencias como: el pésimo estado de las vías pistas, calles y avenidas, las cuales muchas de ellas llevan años sin arreglar y siguen en la misma situación la cual genera un desconcierto y malestar en la población; zonas saturadas por presencia de comercio, muchos de ellos ambulatorios y elevada circulación de personas al ser el centro de la ciudad de calles angostas y mal conservadas; una inadecuada ubicación de empresas de transporte interprovincial, que también no hay cuando solucionar este tema pues genera un caos terrible cuando los buses de las empresas tiene que partir de sus

paraderos que están en pleno centro de Chiclayo hacia sus destinos; también está el crecimiento desmesurado del parque auto motor el cual no existe el debido control de partes de las autoridades correspondientes; unidades en pésimo estado de conservación que generan contaminación, etc.” (p. 57).

Teorías

Debo empezar reiterando que el rol del estado en la sociedad es tuitivo, el Filósofo, jurista y sociólogo Max Weber en su interpretación del estado señala que el monopolio del control social lo ejerce el estado y que este establece los límites de la violencia física de los individuos y las sociedades. El Estado es la única fuente del “derecho” a la violencia” (p.83-84), Weber prevalece el papel del estado en su rol de ordenamiento y del establecimiento de normas y disposiciones que regulan la vida de la sociedad, normas que deben ser cumplidas bajo responsabilidad que se apliquen acciones coercitivas a quienes infrinjan la ley, Gonzáles (2015).

Skocpol (2014) en su obra titulada “El Estado regresa al primer plano”, sostiene que “Lecturas sobre el Estado y las políticas públicas: Retomando el debate de ayer para fortalecer el actual” afirma que “La autonomía del Estado no es un rasgo estructural fijo de ningún sistema de gobierno. Esto es cierto no sólo debido a que las crisis pueden precipitar la formulación de estrategias y políticas oficiales por parte de elites o administradores que de otro modo no podrían materializar sus posibilidades de acción autónoma; también es cierto porque las mismas posibilidades estructurales de acciones estatales autónomas cambian con el tiempo, a medida que las organizaciones de coerción y administración experimentan transformaciones, tanto internamente como en sus relaciones con grupos sociales y con sectores representativos del gobierno”(p.7).

Kelsen (1994), en su libro Teoría General de las Normas, nos explica sobre la Validez de la Norma y precisa la importancia de la “Validez” al momento de ser creada, por cuanto la norma nos establece en el sentido más amplio un principio fundamental que es “el deber ser”. (p.19). Por lo tanto, una norma jurídica se da para regular el comportamiento contrario, al que

se le puede imponer castigo o sanción; ahí radica la validez y “existencia específica” (p.21) de esta al momento de su aplicación a pesar de las observancias que se puedan presentar contra dicha norma.

Guerrero (2000) en su obra Teoría Administrativa del Estado, en la parte introductoria y en el marco de la aplicación de las normas señala que las naturalezas de las normas se sustentan en la necesidad social, por lo tanto, estas deben “producir, hacer, llevar a cabo, ejecutar, desempeñar, realizar, completar, efectuar y aproximar” (p.21), cuyo propósito en “la administración pública, es el instinto de conservación social y la voluntad de mantenerse en comunidad”.

Pisón (2013) en su libro Curso de la Teoría del Derecho, pág. 18, cuando se refiere a las Teorías sobre la justificación del Derecho, dice “parece probarse sobre la necesidad del Derecho, como conjunto de normas que regulan las relaciones humanas”(p.18), reconociendo al derecho como un espacio de regulación de las personas y que las normas jurídicas deben cumplirse por parte de la sociedad, siendo necesario que el estado juegue su papel de control social para el cumplimiento de estas y refiere que “Kelsen (1881-1973) citado por Pisón (2013) mantiene una posición muy similar cuando afirma que el Derecho es, en realidad, la fuerza organizada, institucionalizada en su ejercicio al estar regulada por el Derecho y al ser ejercida por la Administración. Para el autor, el mandato jurídico tiene fuerza coactiva en la medida que la respalda una burocracia que “impone conductas” (p.35), mientras que un mandato moral adolece de fuerza institucionalizada.

Además, Leiva, y otros (2011), refiriéndose a la validez y eficacia de las normas jurídicas parafrasea al jurista Norberto Bobbio cuando precisa que una norma es eficaz cuando es cumplida y de acontecer lo contrario se deben aplicar los medios de coerción por la “autoridad que el impuesto” (p.140).

Pisón Cavero, parafrasea al filósofo del derecho Herbert Lionel Adolphus Hart, estable que una norma jurídica presenta “dos caras”(p.159) ante la sociedad administrada, uno de los lados es quienes aceptan la norma por tener bondades y considerarlas correctas y necesarias; mientras que el otro lado de los administrados la obedecen a fin de evitar

sanciones en caso de incumplimiento. Como podrá analizarse, que si bien es cierto existe una norma TUPA denominada procedimiento 23 que establece la autorización de paraderos provisionales, pero está no es respetada por los usuarios o transportistas y tampoco es debidamente aplicada por las autoridades municipales, lo que nos demuestra que las caras de la moneda, tanto administrados como administradores no cumplen lo normado.

Frente al escenario antes mencionado cabe mencionar que Gordillo (2011), en su libro *Tratado de derecho administrativo y obras selectas*, señala los diferentes recursos administrativos y legales a los que se puede acudir frente a una norma inaplicable y dice que “Entre los límites adjetivos o procedimentales encontramos los recursos y remedios del procedimiento administrativo (recursos de reconsideración o revocatoria, jerárquico, jerárquico menor, alzada, reclamación administrativa previa, denuncias, etc.) y las acciones y recursos del proceso judicial (acción ordinaria, acción de amparo, amparo por derechos de incidencia colectiva, amparo por mora de la administración, habeas data, interdictos, recursos especiales de apelación; en el orden provincial, acciones de plena jurisdicción, de anulación, de interpretación, etc.); por último, la sanción por el agravio causado, a través de la responsabilidad de los funcionarios públicos (civil, penal, administrativa, política) y del Estado (responsabilidad extra contractual por hechos y actos ilícitos de sus agentes)”(p. V2).

Gordillo (2011) precisa la diferencia entre una norma judicial y la norma administrativa, mientras que en la administración pública una norma mal elaborada puede declararse inoportuna e ilegítima; en el fuero judicial una norma puede declararse ilegítima al ser inconveniente en su aplicación y podrá ser revocada mediante la anulación (p.33). Por lo tanto, corresponde la revisión de las normas “cuando considere legítimo hacerlo” (p.32).

Mescon, y otros (1988) en su obra *Management Individual and Organizational Effectiveness*, definen que el concepto de administración no es único o universal, es dialéctico, por lo tanto, todo diseño de gestión administrativa es relativa, modificable en el tiempo por las controversias que se puedan presentar “además las definiciones cambian en la medida que cambian las circunstancias de las organizaciones”. (p.158). El autor recoge un conjunto de definiciones sobre el concepto de administración la caracteriza como una ciencia,

técnica o arte que a través de personas especializadas busca el cumplimiento de metas y objetivos para el logro de mayores beneficios, para ello se requiere organización, liderazgo, dirección a los integrantes de la organización y el adecuado uso de los recursos existentes para el cumplimiento de los programas establecidos. Este argumento nos permite reafirmarnos que son necesarios recursos humanos para la gestión de la administración desde una perspectiva de cambio en la medida que estos sean necesarios, consecuentemente las normas también son susceptibles de ser mejoradas o derogadas de acuerdo a la circunstancia que lo amerite.

Pinto, y otros (2007), en su libro “Buenas prácticas de Transporte Público en Europa y América Latina: Conclusiones del Proyecto Europeo PROMETEO”, establece tres niveles de responsabilidad en la gestión del transporte público, estas son “estratégico a cargo de la autoridad pública, táctico que corresponde a la planificación y sus estrategias y el operativo que les corresponde a los operadores del servicio” (p. 12). Asimismo, define cuatro modelos de organización empresarial en los servicios públicos que son los siguientes: la existencia de paraderos provisionales en la ciudad de Chiclayo no se asemeja a ninguno de los modelos arriba descritos toda vez el modus operandi local consiste en que al haber cumplido los tres meses de provisionalidad conforme lo establece la norma municipal se convierten en paraderos informales, situación que origina que las labores de los taxistas afincados en estos paraderos sean también informales a través de un conjunto de personas que cumplen la labor de choferes propietarios y choferes contratistas de unidades móviles que hacen uso de estas para brindar un servicio a la población que integran parte del sector informal de la economía. Dicho servicio del transporte urbano e interurbano cumple un papel importante en la producción y el desarrollo de la población, así como también tiene un impacto en los hogares de cada una de las familias de los operadores del transporte y está sujeto al cumplimiento de una normativa nacional y municipal que regula la actividad de este segmento pero que en muchos casos no se cumple.

Entonces podemos afirmar que al definir al transportista urbano e interurbano estamos en identificando a un fragmento significativo de la estructura social local y constituye una unidad fundamental para el distrito, como grupo social de servicio, que ocupa un espacio, una infraestructura y una posición de trabajo, desempeños, e interacciones sociales y laborales. En este grupo de trabajadores existe la asociatividad con una organización propia, con reglamentos y códigos de conducta propios y un desempeño laboral únicos, o supuestamente formales porque están al margen del ordenamiento del transporte y de la ley. Para comprender mejor a este grupo social acudiremos a Bourdieu (1987) en su libro “Cosas Dichas”, París, Minuit, denomina Espacio Social al mundo objetivo de la sociedad compuesto por “campos” (p.147). Se trata de estructuras sociales concretas y externas.

Tabla 2

Modelos de organización empresarial

MODELOS DE ORGANIZACIÓN EMPRESARIAL		
1	Producción directa de servicios	Cuando la autoridad se encarga tanto de la definición como del funcionamiento de los servicios.
2	Gestión delegada	Cuando la autoridad solicita a los operadores que gestionen los servicios que ésta ha definido.
3	Sistemas regulados	Cuando los operadores tienen la iniciativa para cambiar los servicios, pero necesitan la autorización de las autoridades públicas.
4	Libre competencia	Cuando las autoridades no pueden intervenir en los servicios de transporte público llevados a cabo por las empresas”

Bourdieu (2002) en su obra “Campo de Poder, Campo Intelectual, Itinerario de un Concepto”. Define que los campos de estudio poseen una estructura, una organización con intereses particulares, los mismos que pueden estudiarse de forma independiente (p.119), dentro de esta lógica, el sector del transporte constituye un campo de producción simbólica. Además, Bourdieu (1995) libro “Respuestas Para una antropología reflexiva” precisa que estos campos si bien es cierto se someten a normas ellos también tienen las propias y sus límites entre los agentes que se encuentran interactuando (P.72).

Desde la perspectiva de la investigación del transporte opera de manera informal e ilegal, constituye un campo de fuerza (agrupa a los actores del transporte urbano e interurbano) y de lucha (por el capital y las posiciones dominantes de la municipalidad de Chiclayo), para Bourdieu (1995) en su libro “Respuestas, Por una antropología reflexiva”, nos dicen, que el sector del transporte a través de sus organizaciones y códigos internos definen sus límites, sus espacios los mismos que poseen sus fronteras y configuración”(p.24), donde se establecen relaciones entre los agentes o trabajadores chóferes con los pasajeros o usuarios quienes contratan sus servicios. Esta interrelación transportista estado, usuarios y su entorno laboral y familiar establecen el mundo subjetivo o el “habitus”, no está demás precisar también la interrelación existente con otros campos como el político, el religioso, el cultural, etc.

Peraltila (2009) en su libro “Guía para la aplicación de nuevo Texto Único de Procedimientos Administrativos» (TUPA) simplificado para Municipalidades Provinciales y Distritales”. Lima: Biblioteca Nacional del Perú, aclara que el Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) “es el instrumento de servicio hacia los usuarios en la cual agrupa los procedimientos administrativos que norma y ofrece una entidad pública. Dichos procedimientos a disposición de los ciudadanos tal como lo establecen las leyes, para ello se necesita de buena y suficiente información para que los usuarios en igualdad de condiciones realicen sus trámites correspondientes. Es de vital importancia porque establece de manera uniforme un conjunto de trámites, en dicho documento precisa su tiempo y costo, minimiza la discrecionalidad y parcialidad de los funcionarios y permite acelerar diversos trámites que los ciudadanos desean lleva a cabo. El TUPA debe de ofrecer claridad de qué cosas deben hacer los usuarios para efectuar la gestión ante la entidad respectiva y de esta manera haya menos reclamos y as gestiones a realizar sean más efectivas.” (p. 9).

Mállap en su libro “Comentarios al Régimen Normativo Municipal” nos recuerda que el “Artículo 79.- Este trata sobre la Organización del Espacio Físico y Uso del Suelo, el cual infiere que “Las municipalidades, en lo que concierne a la organización del espacio físico y uso del suelo, sus funciones son las siguientes: De manera directa o a través de concesiones

tiene la facultad de ejecutar obras que beneficien a la producción, el comercio, el transporte y la comunicación como corredores viales, vías troncales, puentes, parques, parques industriales, embarcaderos, terminales terrestres, y otras de igual significancia, todo esto de acuerdo al Plan de Desarrollo Municipal y el Plan de Desarrollo Regional”. Asimismo, en el Artículo 81.- En el rubro de Tránsito, Vialidad Y Transporte Público, Las municipalidades ejercen las siguientes atribuciones: 1.5. Promover la construcción de terminales terrestres y regular su funcionamiento. También tiene las siguientes funciones de “Otorgar certificado de compatibilidad de uso, licencia de construcción, certificado de conformidad de obra, licencia de funcionamiento y certificado de habilitación técnica a los terminales terrestres y estaciones de ruta del servicio de transporte provincial de personas de su competencia, de esta manera estaría regulando y otorgando la formalidad del caso a quien corresponda.” (p. 413).

Se puede presumir que el Procedimiento 23 durante la última década ha sido mal utilizado como norma, lo que ha ocasionado la presencia indiscriminada e ilegal de paraderos de taxis urbano e interurbano, reconociendo que el caos y el desorden partió desde la misma administración municipal; según el aporte de Agustín Gordillo, en su obra titulada “Tratado de derecho administrativo”: En la Parte general considera que toda “administración, puede disolver y anular sus propios actos, con el solo hecho irrefutable de considerarlos ilegítimos como si los estima estrictamente inconvenientes por carecer de legitimidad y no ser importantes y relevantes” (p. 250), por lo tanto ese es propósito de la presente tesis de grado, encontrar la salida a un problema administrativo y social por aplicarse normas ilegítimas, lesivas, consecuentemente ineficaces para el estado.

1.7 Definición de los términos básicos

Procedimiento administrativo: Es el cúmulo de acciones y diligencias gestionadas en las entidades, orientados a la resolución de una disposición que establezca efectos legales en lo unipersonal o grupal relacionado a aspectos de interés, compromisos o derechos de los administrados, (Leyes)

TUPA: El Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) es la documentación que ordena, regula un sistema administrativo de carácter público, clasifica la tramitología y servicios que ofrece una entidad del estado. Este documento debe estar a disposición de los ciudadanos de acuerdo a ley, a fin de que éstos puedan hacer las gestiones que consideren pertinentes en igualdad de condiciones y con su cliente informado, Peraltilla (2009).

La importancia del TUPA radica en que contribuye en el ordenamiento de la gestión mediante mecanismos regulados por una administración pública para los efectos de los trámites de los usuarios, para ello deberá cumplirse con algunas condiciones para el acceso a los servicios efectuando el pago de un tarifario y aplicándose un plazo de tiempo en la atención.

Autorización Administrativa: Acto administrativo mediante el cual la autoridad competente autoriza a brindar el servicio de transporte terrestre de personas o mercancías a una persona natural o jurídica, según corresponda, Sutran (2009). La primera postura teórica, formulada por Ranelletti (1893), los sujetos privados ostentan derechos cuyo ejercicio se halla subordinado por la ley a la necesidad de obtener un acto de consentimiento previo por parte de la Administración mediante el cual ésta declara la compatibilidad del ejercicio del derecho, tal y como el particular pretende utilizarlo, con el interés público. Al otorgarse esta autorización se estaría liberando cualquier impedimento al derecho preestablecido.

La segunda tesis, opuesta como veremos inmediatamente, se debe a Meyer citado por Crespo (2012). Se puede presentar casos fortuitos que puedan afectar los intereses del público, considerados como medidas prohibidas por la normativa; frente a esta situación es factible que la administración efectúe medidas de corrección una vez comprobado el error.

Al margen de la caracterización de la definición adoptada, en cada autorización puede darse fundamentos similares. En primer lugar, el mecanismo es siempre el mismo: la norma jurídica califica determinadas actividades como potencialmente lesivas para los intereses públicos, por eso subordina el ejercicio de dichas actividades a un acto de la Administración en el que se comprueba y declara que la modalidad del ejercicio pretendido no produce

ninguna lesión, o se establecen las condiciones bajo las que puede ser desarrollada la actividad, Crespo (2012).

Se pueda dar la circunstancia que las normas que regulan los derechos del público pueden ser incumplidas, sin embargo, esto no genera derecho alguno, porque no están autorizadas, lo que es de entenderse que toda normativa regula la actuación de los ciudadanos con la finalidad que haya compatibilidad con los beneficiarios.

Lo declarativo no puede contraponerse a lo constitutivo, de aquí que el problema no radica en saber si la autorización atribuye al sujeto, por primera vez, la posibilidad de actuación de la que antes carecía, Crespo (2012).

Autorización Provisional: La Licencia de Funcionamiento Provisional para la Apertura de un Establecimiento Comercial, Industrial, Profesional y/o Servicio, es la Autorización Temporal que otorga la Municipalidad por un periodo determinado para el desarrollo de actividades económicas, a favor del titular de un establecimiento, INDECOPI (2022).

Paraderos Urbano e Interurbano: Paradero urbano e interurbano: Infraestructura complementaria de transporte, localizada en una vía urbana o interurbana, que es utilizada por transportistas autorizados para prestar el servicio de transporte público de personas, de ámbito provincial, para el embarque y/o desembarque de usuarios, durante su itinerario, Sutran (2009).

Paradero de Ruta: Infraestructura complementaria del servicio de transporte terrestre, de uso exclusivo en los servicios de transporte de personas interurbano, regional, interregional y nacional con un recorrido de hasta 300 kilómetros; cuya función es la de permitir la subida y bajada de usuarios en condiciones de seguridad, higiene y comodidad, Sutran (2009).

Área urbana continua: Es la extensión delimitada establecida por dos (2) localidades aledañas, que dada sus extensiones geográficas constituyen una conurbación. Los factores que determinan la existencia de continuidad urbana son las estructuras de accesibilidad, los equipamientos urbanos, las redes de servicios básicos y las funciones urbanas que hacen

tangible la integración social, económica y física entre el conjunto al establecer y consolidar relaciones de conectividad entre unidades urbanas originalmente separadas, Sutran (2009).

Informalidad: Todas las actividades que, en la legislación o la práctica, no recaen en el ámbito de mecanismos formales o estos son insuficientes, OIT (2002)

Formalización: Proceso de precisión del contenido del conocimiento mediante la confrontación de determinado modo de los objetos y fenómenos en estudio con ciertas estructuras materiales que poseen un carácter relativamente estable y permiten, en virtud de ello, esclarecer y fijar los aspectos esenciales y lógicos de los objetos investigados.

II. MATERIAL Y MÉTODO

3.1 Tipo de la investigación

El tipo de investigación es cualitativa, dado que se conocerá la realidad problemática en búsqueda de la alternativa de solución.

3.2 Tipo de diseño de la Investigación

Diseño no experimental descriptivo, se recogió información relacionada con las actuales condiciones para el otorgamiento de licencias de paraderos frente a la ausencia de una adecuada norma.

Esquema de la investigación

T – M - TRT

T: Transportistas

M: Municipio, Sub Gerencia de Transportes

TRT: Trabajadores del transporte

3.3 Población y muestra

Dado a la magnitud de la investigación la población y muestra fueron probabilísticas. Es decir, se utilizó métodos de selección de forma aleatoria.

3.4 Hipótesis

La evaluación del Procedimiento Administrativo de la Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Chiclayo para el otorgamiento de los permisos provisionales, contribuirá en la mejorará de la administración de los Permisos de Funcionamiento de Paraderos de las empresas de taxi y servicio urbano e interurbano.

3.5 Variables

Variable independiente: Análisis y evaluación del Procedimiento Administrativo.

Variable Dependiente: Mejora de la administración de los Permisos de Funcionamiento.

3.6 Operacionalización

Tabla 3:

Operacionalización de variables

Análisis y evaluación del procedimiento 23, Permisos de funcionamiento de paraderos de empresas de taxi y servicio urbano e interurbano, del Texto único de procedimientos Administrativos de la Subgerencia de Transportes, de la Municipalidad Provincial de Chiclayo para mejorar la gestión administrativa						
Operacionalización de variables	Independiente	Proceso Administrativo: Análisis de los Procesos para la obtención de la Licencia de funcionamiento para autorización de paraderos.	Dimensión	Conceptualización	Indicadores	Ítems
			La licencia de funcionamiento provisional de paraderos de taxis es el Permiso Temporal que concede el municipio por un plazo específico para el desarrollo de actividades de transporte, bajo la conducción del titular de un establecimiento.	Es el mecanismo establecido para brindar un mejor servicio a los administrados en favor de la población y los transportistas.	Análisis de la gestión de los administradores del servicio para la mejora del servicio en favor de los administrados Análisis de la legitimidad legal del procedimiento 23 de la Sub Gerencia de Transportes Análisis de las capacidades de los trabajadores de la Gerencia municipal de transportes.	Entrevista
Operacionalización de variables	Dependiente	Mejora de la administración: Los Permisos de Funcionamiento: Análisis y evaluación del procedimiento administrativo	Procedimiento Administrativo son las acciones y tramites efectuados en la dependencia municipal, con la finalidad de lograr efectos jurídicos personal o de grupo sobre réditos, deberes o usufructo de los administrados	El municipio de Chiclayo es la instancia válida para la regulación de la prestación de taxi urbano e interurbano	Recomendaciones para la mejora del servicio de los paraderos provisionales Recomendaciones legales y administrativas sobre el procedimiento 23 del TUPA Sub Gerencia de Transportes del Municipio de Chiclayo	Entrevista

3.7 Métodos, Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Métodos de la investigación

Método Sistémico: Dirigido a configurar el objetivo a través de la ubicación de los actores involucrados. Conocido como enfoque de sistema, por cuanto la forma y manera de investigar objetos y fenómenos debe ser integrado, articulado por cuanto interactúan con diferentes características y cualidades diversas, no puede ser aislado, sino que tienen que verse como parte de un todo cuya consecuencia será conocer un resultado científico.

Técnicas de recolección de datos

Se empleará la Entrevista como técnica de recolección de datos. De acuerdo con Hernández & Mendoza (2018), la entrevista se plantea en contextos donde las preguntas pueden ser administradas, es decir, el entrevistador aplica a los participantes un cuestionario que puede realizarlo según su criterio. Esta persona (entrevistador) debe estar calificada. En efecto, en esta investigación la entrevista fue aplicada a funcionarios municipales y dirigentes de transporte de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, con el propósito de obtener información relevante sobre los diversos paraderos de las empresas de taxi que brindan servicio urbano e interurbano en la ciudad de Chiclayo.

3.8 Procedimiento para la recolección de datos

Siendo la entrevista la técnica a utilizar, la cual consistió en una serie de preguntas. El proceso para la recolección tuvo los siguientes criterios:

- Presentar un documento para los permisos necesarios a las autoridades competentes de la MPCH.
- Una vez aceptado el documento presentado para los permisos, se procedió a realizar la aplicación de la entrevista con el propósito de obtener toda la información necesaria acerca de los paraderos de taxi.
- La información recolectada fue analizada por un grupo de discusión.

3.9 Análisis de datos

Los resultados serán procesados conforme al desarrollo de la discusión en el cual se generarán los indicadores, siguiendo las pautas de los objetivos de la investigación.

La entrevista fue aplicada a 100 trabajadores de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, de los cuales 40 entrevistas se aplicación a los distintos funcionarios responsables de la Sub Gerencia de Transporte y 60 entrevistas a los diferentes dirigentes de los transportistas.

En tal sentido, los datos obtenidos en las entrevistas aplicadas serán detalladas y expuestas en el apartado que a continuación sigue sobre el análisis y discusión de resultados.

III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Resultados

Entrevista a funcionarios municipales:

Realizada el día Viernes 22 de junio del 2018, se efectuó la investigación cualitativa mediante una entrevista con funcionarios de la Municipalidad de Chiclayo, específicamente de la Sub Gerencia de Planeamiento y Racionalización; quienes gentilmente respondieron que la palabra “PROVISIONAL” es ambigua, puesto que no indica con exactitud si refiere al tiempo que autoriza la municipalidad, a través del TUPA, para la existencia del paradero de hasta 60 días que otorga la Municipalidad al transportista, por cuanto esta norma no se respeta, a pesar que existe un informe sobre el diagnóstico de del Procedimiento 23 relativo a los Permisos provisionales de paraderos, a la fecha no ha podido superarse las dificultades.

Los entrevistados respondieron que hay un punto de partida en el problema que es el “Procedimiento 23” del Texto Único de Procedimientos Administrativos TUPA de la Municipalidad de Chiclayo originado a partir del año 2005, el mismo que ocasiona la generación de paraderos de taxis urbano e interurbano provisionales para ello se debe cumplir 5 pasos para lograr el “Paradero Provisional”, los que son:

- El transportista Solicita el Procedimiento N° 23 (Permiso Provisional de Paraderos).
- En la ventanilla N° 02 se extiende un giro de pago dependiendo del tiempo que requiere el transportista (87 soles por el plazo de 30 días).
- Realiza el pago en el CGTCH por el concepto de Permiso Provisional de Paraderos.
- Presenta la documentación que requiere el procedimiento adjuntando el pago en la ventanilla de trámite documentario de la MPCH.
- Se le deriva al técnico Administrativo encargado del procedimiento antedicho.
- El técnico Administrativo realiza una inspección In situ (inspección en el lugar donde se pretende establecer el Paradero provisional).

- El técnico Administrativo emite el informe técnico correspondiente, en el caso que sea factible adjuntará la Autorización que indicará el permiso provisional.
- Si es factible el permiso se deriva al Subgerente y al Gerente para la visación del permiso.

Tabla 4

Proceso del trámite del Permiso Provisional de paraderos

ID: MPChiclayo_20422 Municipalidad Provincial de Chiclayo	
Nombre del Trámite	PERMISO PROVISIONAL DE PARADEROS DE EMPRESAS DE TAXI Y SERVICIO URBANO E INTERURBANO.
Objetivo del Trámite	PERMISO PROVISIONAL DE PARADEROS DE EMPRESAS DE TAXI Y SERVICIO URBANO E INTERURBANO.
Documentos a Presentar	1 Solicitud adjuntando Recibo de Pago por costo administrativo 2 Copia del DNI y/o Poder vigente de gerente legalizados (2 meses antig) 3 Copia fedateada de Resolución de autorización y unidades habilitadas. 4 Croquis de ubicación 5 Costo administrativo Tasa x inspección Tasa x autorizac. x 30 días Tasa x autorizac. x 60 días
Pasos a seguir	
Donde se realiza el trámite	Ciudad: LAMBAYEQUE Horario de atención: No disponible Dirección: Av. Grau N° 152, Distrito: CHICLAYO Teléfono: (074)22-3853 y (074)22-3620 Email: serverweb@munichiclayo.gob.pe Página Web: www.munichiclayo.gob.pe
Costo Costo UIT S./ 3650	Costo administrativo 0,493% UIT Tasa x inspección 0.973% UIT Tasa x autorizac. x 30 días 0.973% UIT Tasa x autorizac. x 60 días 1.945% UIT
Calificación	Silencio Negativo - 30 DIAS Cuando transcurrido el plazo la institución no ha emitido un pronunciamiento expreso al trámite o servicio solicitado, este se da como denegado, quedando el ciudadano en posibilidad de presentar el recurso Administrativo correspondiente.
Inicio del Trámite	Trámite Documentario
Unidad que evalúa el trámite	Sub Gerente de Transporte Gerente de Desarrollo Vial y Transporte
Informes sobre el estado del Trámite	Calle San José 1394
Instancia que resuelve el Trámite	Gerente de Desarrollo Vial y Transporte

Instancia que resuelve recurso impugnatorio	Gerente de Desarrollo Vial y Transporte y Alcalde
Base Legal	D.S. 033-2001-MTC, Reglamento Nacional de Tránsito (24/07/01) y su modif. D.S. 003-2003-MTC (18/01/03) D.S. 009-2004-MTC, (03/03/04), Reglamento Nacional de Administración de Transportes *Se girarán recibos sólo cuando exista informe técnico precedente.
Observaciones	Sin Observaciones

Fuente: [HYPERLINK "http://www.serviciosalciudadano.gob.pe/tramites/1396/9_21_0_0.htm"](http://www.serviciosalciudadano.gob.pe/tramites/1396/9_21_0_0.htm)
http://www.serviciosalciudadano.gob.pe/tramites/1396/9_21_0_0.htm

El TUPA indica que el permiso provisional se otorga por el tiempo de 30 y 60 días, habiendo incumplimiento de la disposición, en la realidad se extiende por el tiempo de 6 meses, habiendo renovación las veces que el transportista crea conveniente. Dentro de establecimientos en la Ciudad de Chiclayo hay presencia de Paraderos Provisionales... ejemplo: Real Plaza, Metro y más.

Los hechos demuestran que durante la gestión del ex alcalde Roberto Torres Gonzales se otorgaban autorizaciones provisionales por el tiempo que requería el transportista vulnerándose la norma por cuanto estos permisos se daban hasta por el tiempo de 1 año o más y el TUPA especifica hasta 60 días.

Los entrevistados manifestaron que el transportista no respeta la disposición dada puesto que sobre este derecho se extralimitan al permitir la presencia de más taxis previo pago de ingreso al titular del permiso. Reitero que Los Paraderos Provisionales aparecieron en el año 2005 aproximadamente, y que el procedimiento 23 permite actos de corrupción. Remarco que hay el antecedente que en el año 2017 se prohíbe el permiso de Paraderos provisionales, pero en este año se ha vuelto a dar dichos permisos durante la actual gestión municipal. (anexo 4)

También señalo, que se ha estado otorgando permisos para establecer paraderos provisionales de mototaxis, situación que agudizo la crisis del transporte en el centro de la ciudad, no solamente han turgurizado el parque automotor, sino que también la presencia de estos vehículos aumenta la inseguridad ciudadana por cuanto desde las mototaxis se

producen asaltos a los transeúntes en general, accidentes irreparables a los peatones, daño físico a los autos en general, el no pago del SOAT genera inseguridad al peatón, al pasajero y a los propietarios de autos en general, porque en caso de emergencias el accidentado queda en situación de abandono. A partir del 1 de junio de este año se ha establecido un nuevo cuadrante de circulación que comprende por el norte Panamericana Norte-Av. Leguía-Jorge Chávez; Por el sur Av. Fizcarral desde avenida Bolognesi, Chinchaysuyo, Colectora, Las Américas; Por el este, Av. Leguía-Jorge Chávez, Fitzcarral y Chinchaysuyo y por el oeste; Av. Las Américas, Cajamarca, Prolongación Bolognesi-Piura-Salaverry y Panamericana Norte. Esta situación ha ocasionado la protesta de este subsector del transporte.

El caos del transporte a partir del denominado permiso provisional se empeora a por la poca colaboración de la Policía Nacional del Perú con el Serenazgo y por ende con la Municipalidad provincial, este divorcio institucional se da por cuanto la Policía pretende primar y desautorizar a los servidores de la Municipalidad en sus labores habituales, puede deducirse que esta situación se da por celo profesional, y por algunos actos de corrupción debidamente comprobados, produciéndose la anarquía en la ciudad, creando inestabilidad e ineficacia para la lucha contra la informalidad en el Transporte.

Explicaron que está sucediendo un grave problema en transporte urbano, por cuanto la Policía autoriza unilateral e informalmente el funcionamiento de paraderos sin autorización municipal por que se están produciendo sobornos situación que impide una adecuada labor del serenazgo.

Precisaron que en la MPCH existe la Gerencia de Presupuesto, el cual tiene un área de Simplificación y Racionalización para actualizar los TUPA de las Gerencias inherente a la Municipalidad, para que se lleve a cabo dichas actualizaciones se contaba con dos delegados, pero el problema radica que en la municipalidad de Chiclayo se produce constantes cambios del personal, por ende, es una de las trabas para hacer reformas más efectivas.

Así mismo se preguntó ¿Es posible que el municipio establezca un proceso de diálogo para buscar la solución al problema del transporte?, respondieron que si es posible porque el establecimiento de las mesas de dialogo contribuyen a la solución de los problemas en conflicto, pero se tendría que recoger las experiencias de los municipios de Lima para la solución de sus problemas.

A la pregunta, ¿Cuál sería el impacto de un ordenamiento conforme lo establece la norma?, los entrevistados manifestaron que sería positivo el impacto en la medida que los intereses de los actores sociales se vean satisfechos, siempre hay intereses de por medio y también renuencia al cambio en algunos manifestó.

A la pregunta ¿qué hacer para el Ordenamiento de los Paraderos?, los entrevistados respondieron que administrativamente deben hacerse los cambios mediante una ordenanza municipal y darse por un tiempo determinado para los transportistas se establezcan en ambientes adecuados para el servicio de transporte, así como los paraderos provisionales que se otorgan en el casco urbano y en las calles deben de erradicarse.

En entrevista al Técnico en Racionalización y miembro de la directiva para la modificación del TUPA en Municipalidad Provincial de Chiclayo con respecto al ¿estado de los paraderos provisionales en Chiclayo y la problemática existente, sus normativas vigentes relacionadas a los Permisos de Paraderos Provisionales?, este respondió que hasta la actualidad no existe una normativa, reglamento o estatutos que regulen los Paraderos Provisionales asimismo menciono que los otorgamientos de los mismos son a solicitud de parte y basta con llenar una ficha con un formato simple. Autocríticamente, refirió que debería existir y crearse un reglamento y un sistema administrativo para una adecuada administración de estos y de esa manera se evite el desorden del transporte público y la desordenada entrega de autorizaciones provisionales de parte de los funcionarios de la Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Chiclayo, situación que conlleva a suspicacias y reiterados comentarios de corrupción. Además del caos vehicular existente. (Anexo 3)

Entrevista a los Dirigentes del Transporte

De la entrevista realizada con dirigentes del transporte involucrados de la Corporación Regional de Empresas de Taxis de Lambayeque, integrada por 53 empresas, cuentan con una central de radio interconectada con las empresas de taxis. Los dirigentes señalaron que los Paraderos provisionales consideran que es un término manejable y manipulable. Según la norma debe haber estos en lugares específicos y establecerse paraderos en hospitales, centros comerciales, agencias de viajes.

Según los dirigentes de transporte los paraderos provisionales la Municipalidad crea como opción en las fechas de octubre del año 2003, porque para la Municipalidad significaba ingresos permanentes, el problema se agudizado porque el parque automotor ha ido creciendo. En el año 1992, el transporte colectivo estaba conformada por 665 vehículos en todas sus rutas, en el transporte de taxis estaba conformada por 332 unidades con paraderos fijos, desde esas fechas ya no se han hecho estudios para dosificar la cantidad de vehículos para las diferentes modalidades, en la actualidad en esta ciudad la gente se desplaza un promedio de 400 000 en los servicios de transporte de las diferentes modalidades, a través de un estudio debería establecerse que por el crecimiento demográfico de la ciudad no debería crearse más servicios si no se amplíe los servicios.

Los entrevistados indican que anteriormente no existía el caos y desorden producto de los paraderos provisionales, en el tiempo estos se aplicaron efectuándose mutilaciones de Resoluciones de Gerencia, donde omitían obligaciones a los transportistas como: el reconocimiento como empresa, el recorrido a desarrollar, y la demostración de existencia de la flota vehicular; situación que origino el desorden y caos en ellos paraderos vehiculares. Manifestaron que existe normatividad que regula los Paraderos, específicamente la Ordenanza N° 21-2003 de la MPCH, pero no se cumple, tampoco existen terminales ubicados estratégicamente para dar el servicio de taxi y colectivos. (anexo 3)

Señalaron que el problema existente se da por cuanto los permisos que se otorgan a través de la municipalidad no son estables por que estos se otorgan de acuerdo al compromiso político del alcalde y del funcionario de turno. A pesar que existe un informe de

la oficina de Defensa Civil donde manifiesta que no debe haber paraderos en las áreas de salidas y de evacuación rápida por lo que ocasiona congestión vehicular, sin embargo, este órgano no recomienda las áreas posibles para establecer los nuevos paraderos. Esta situación ocasiona que los usuarios hagan uso de taxis no seguros estando expuestos a los asaltos y robos.

Señalaron que la Municipalidad improvisa al personal de la Gerencia de Transportes, toda vez que el personal de jefatura ocupa los cargos de acuerdo al gobierno de turno, por lo tanto las decisiones carecen en muchas ocasiones de sustento técnico legal, ejemplo: confunden los anillos viales existentes que son dos; el primer anillo vial que comprenden las avenidas Luis Gonzales, Bolognesi, Sáenz Peña y Leguía, siendo necesario establecer El Plan Regulador de Rutas, por cuanto por las mismas rutas circulan combis, colectivos, taxis; siendo necesario que cada modalidad tendría que tener un recorrido diferenciado y, clasificado.

Explicaron que los dirigentes de transporte hicieron un estudio de las actividades del mercado modelo, el mismo que señala que en los horarios de 6:00 am hasta las 9:00 am es transitable, el problema del tráfico se inicia a partir de las 7:30 am con los trabajadores del comercio ambulatorio, quienes ingresan a instalarse en sus áreas de venta con triciclos, carretas con mercadería de frutas comida, refrescos y gaseosas entre las 10:00 am. y 12:00 am., ocupándose los cuatro carriles que tienen las Av. Balta y Av. Arica, quedando libre solamente un carril para la circulación de vehículos menores, autos particulares, taxis y colectivos, camionetas y camiones; con el agravante que el parque automotor ha crecido a un promedio de 27,000 taxis autorizados e informales existiendo un aproximado de 70,000 vehículos permanentes brindando diferentes servicios,

Igualmente manifestaron que no existe la posibilidad de establecer un dialogo sistemático con las autoridades, solo se han reunido en tres ocasiones con la administración Gasco, donde acordaron formar una Comisión Consultiva y hasta la fecha no se ha concretado dicho objetivo. Siendo necesario se establezca el Dialogo Social conformado por el Gobierno regional, Gobierno local y dirigentes del sector transporte, pero indican que el

Gobierno Regional, al ser consultado respondió que no quiere inmiscuirse en la problemática local porque indican que es competencia de la Municipalidad.

También explicaron que se está generando desorden administrativo con la Superintendencia de Registros Publico SUNARP, por cuanto estos facilitan el trámite de la placa amarilla, sin permiso de la Municipalidad, en una abierta usurpación de funciones municipales. El caso es que se ha establecido la compra venta de autos para taxi con la denominación comercial CREDITAXI, consiste que a los compradores de los vehículos los hacen firmar una declaración jurada el cual indica que es para servicio público, y con esa declaración jurada SUNARP extiende la tarjeta de propiedad para servicio público y también la placa amarilla, el cual es competencia de la Municipalidad.

Actualmente se ha suspendido la entrega de permisos provisionales de paraderos en base al informe emitido por Defensa Civil, y por la saturación que existe en el Transporte; sin embargo, existen permisos vencidos y la mayoría de estos ha caducado en diciembre del año 2018 y otros desde ya hace un tiempo atrás, y la solución que está dando la Gerencia de Transporte Vial de la MPCH es que el servicio de taxi y colectivos sigan trabajando sin riesgo de intervención. Es más, el municipio de Chiclayo, ha aprobado una ordenanza para ampliar a un año las tarjetas vencidas, la ordenanza municipal N° 021, en la parte resolutive, artículo octavo a la letra dice que “los prestadores del Servicio Publico en su recorrido establecerán paradero inicial y final”; y les otorga potestad a las asociaciones de taxis de establecerse en un área fuera del anillo vial.

De manera conjunta señalaron que no deben de existir los Paraderos Provisionales, por el contrario debería de regularse a través de una resolución de autorización a las empresas, el cual ya contemplaría los paraderos y que se trabajen con los que ya están establecidos; asimismo que a través de la creación del reglamento antes mencionado se contemple el tema de la autorización de los paraderos con el sustento legal Decreto Legislativo 1216 emitido en el año 2015, en materia de Seguridad Ciudadana menciona que es indispensable el establecimiento de Paraderos formales. (anexo 3)

4.2 Discusión

De acuerdo a las entrevistas realizadas anteriormente, se establece que la gestión municipal en la Gerencia de Transportes es ineficiente por cuanto no se respeta la normatividad relacionada al otorgamiento de las licencias provisionales para los paraderos de taxis y durante la administración municipal anterior se descubrieron actos de corrupción, los mismos que llevaron a los tribunales de justicia a las autoridades de turno, así como intervino la contraloría de la Republica en salvaguarda de los intereses de la ciudad. Es de entenderse que los otorgamientos de estas licencias son temporales y de ninguna manera permanentes. (anexo 4)

Se agrava la situación del transporte urbano en la ciudad de Chiclayo porque existe un gran desconocimiento de las normas municipales y legales por parte del personal, escenario que afecta la eficiencia de la gestión y ocasiona en parte que los trámites y gestiones de otro tipo en este sector sean lentos con una duración promedio de 71 días para el otorgamiento de licencias y permisos. Otro aspecto que desmejora la calidad del servicio de esta unidad de trabajo es la rotación de personal de manera temporal lo que coadyuva a que la improvisación del personal relentiza el servicio en favor de los usuarios.

La mala aplicación de esta disposición ha conllevado a la tugarización de la ciudad de Chiclayo, más aun cuando durante los últimos cinco años se han constituido los paraderos de moto taxis, situación que ha deteriorado el medio ambiente y el orden, así como la inseguridad ciudadana se ha incrementado por cuanto los reportes policiales corroborados por los medios de comunicación indican que algunas unidades de moto taxis se usan para el cometido de actos delincuenciales como asaltos, robos, secuestros y accidentes de tránsito. Incluso la existencia de estos paraderos de manera no planificada con lleva a que las calles de la ciudad este ocupada por cadenas de autos que estacionan y obstruyen el libre tráfico de vehículos y que compiten con los transportistas de mototaxis, ocasionándose en determinadas circunstancias conflictos entre el transportista del taxi con el transportista de la mototaxi.

La mala aplicación del Procedimiento 23 la hace ineficaz e ilegítima, se ha convertido en un problema administrativo que alimenta el caos; por lo tanto la municipalidad de Chiclayo está en la obligación de mejorar el estatus de la ciudad debido a que esta norma resulta lesiva para los intereses ciudadanos y de la ciudad; sugieren nuestros entrevistados que debe ser eliminado del Texto único de Procedimientos Administrativos y debe buscarse un mecanismo adecuado para que se atiendan las contingencias que requieran de estos permisos provisionales y se otorguen cuando la circunstancia real lo requiera.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

Del análisis efectuado se concluye que respecto al marco legal del procedimiento administrativo 23 de la Sub Gerencia de Transporte, se ha podido determinar que éste no existe, excepto la aprobación del alcalde de la ciudad mediante resolución municipal, además esta modalidad es inaplicable e ilegítima, por cuanto el incumplimiento de esta norma se da a nivel de los administradores y de los administrados.

Efectuado el análisis del paso físico del trámite a llevarse a cabo en la Sub Gerencia de Transportes de la Municipalidad Provincial de Chiclayo se establece que el trámite consta de 23 pasos, los mismos que burocratizan la gestión y retardan las solicitudes de los usuarios, ocasionando caos desorden en perjuicio de la ciudad y la población.

Conforme consta en los informes de Contraloría de la Republica y notas periodísticas algunos trabajadores han otorgado licencias de paradero provisional sin el previo informe técnico presumiéndose actos de corrupción en algunos casos y comprobándose el pago de coimas, asimismo se le responsabiliza al ex Alcalde de la ciudad Alberto Torres de actos doloso con relación a la aplicación de esta norma.

Del análisis de las entrevistas se concluye que gran parte de los trabajadores desconocen los documentos de gestión TUPA, MAPRO, ROF, MOF y las normas legales vigentes relativas al sector transportes, asimismo las oficinas no cuentan con los documentos de gestión y demás normas municipales para su correcta aplicación.

4.2 Recomendaciones

Con relación al Marco Normativo, se hace necesario eliminar el Procedimiento 23 del Texto Único de Procedimientos Administrativos TUPA de la gerencia de Transportes. Alternativamente se propone que el Consejo Municipal sea quien autorice los Paraderos Provisionales, previo informe técnico legal, en el marco de las disposiciones legales vigentes.

Es urgente establecer una normativa que regule los Paraderos Provisionales de Chiclayo complementario a otras acciones de carácter legal y administrativo.

Implementar el Plan Regulador de Rutas a efectos de lograr un sistema de transporte ordenado y medio ambientalmente saludable, así como efectuar la reparación y conservación de vías y de la semaforización, así como también la sincronización de estos en calles y avenidas que correspondan para establecer un adecuado flujo vehicular. Para ello debe darse un proceso de desarrollo del sector transporte a efectos de lograr una infraestructura adecuada.

Fortalecer las capacidades del personal de la Gerencia Transportes con la finalidad de mejorar la calidad de la gestión ante los usuarios, así como fortalecer los mecanismos de información y comunicación.

REFERENCIAS

- Arévalo, A. (2014). *La regulación administrativa del transporte terrestre, a la luz de la Constitución de la República del Ecuador*. Recuperado el 2022, de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/20325>
- Autoritat Catalana de la Competència. (12 de 2019). *Introducción de competencia en el transporte colectivo de viajeros por carretera mediante los servicios a demanda*. Obtenido de http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/20191220_ob_39_2018_bus_a_demanda_esp.pdf
- Avelar, M. (2014). *Sistema de transporte de tijuana: análisis de su proceso de modernización e implicaciones en la movilidad urbana. Un acercamiento desde la sustentabilidad*. Recuperado el 2022, de <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2014/11/TESIS-Avelar-Due%C3%B1as-Miguel-Angel.pdf>
- Bourdieu, P. (1987). *Cosas dichas*. Obtenido de <http://www.redmovimientos.mx/2016/wp-content/uploads/2016/10/Bourdieu-P.-2000.-Cosas-dichas.-Gedisa-Editorial.pdf>
- Bourdieu, P. (1995). *Respuestas por una antropología reflexiva*. Recuperado el 2022, de https://www.academia.edu/36325392/Bourdieu_respuestas_por_una_antropologia_reflexiva_pierre_bourdieu
- Bourdieu, P. (2002). *Campo de poder, campo intelectual*. Recuperado el 2022, de <https://redmovimientos.mx/wp-content/uploads/2016/10/Bourdieu-P.-2002.-Campo-de-poder-campo-intelectual.-Itinerario-de-un-concepto.-Editorial-Montessor.pdf>
- Cardozo, M., Paez, L., & Prieto, M. (28 de Marzo de 2019). *Propuesta metodológica para la determinación de paraderos tipo, según la demanda de usuarios. Caso: "zonas de espera SITP-Bogotá"*. Recuperado el 2022, de <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/16545?show=full>
- Carranca, H. (2017). *Diagnóstico, Análisis y propuestas sobre el transporte público del área metropolitana de Monterrey*. Recuperado el 2022, de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/111731/CARRANCA_TESIS_MASTER.pdf
- Chafloque, K., & Vallejos, J. (2016). *Estrategias de ordenamiento urbano en el distrito de Chiclayo por efectos de la migración*. Recuperado el 2022, de <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/2577/Tesis%20Chafloque%20Estofanero%20%20Vallejos%20Caballero.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Chique, B., & Chique, J. (2019). *ANÁLISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO PARA OPTIMIZAR EL TIEMPO DE VIAJE DEL PASAJERO DE LA CIUDAD DE PUNO-2018*. Recuperado el 2022, de <http://pdftoword-converter.online/enter/?url=https://docplayer.es/214892159-Universidad-privada-de-tacna.html>
- Correa, E. (2018). *El sistema de transporte y el caos vehicular en la ciudad de Huacho periodo 2016*. Recuperado el 2022, de <http://repositorio.unfv.edu.pe/handle/UNFV/3497>
- Crespo, A. (2012). *Breves consideraciones sobre los actos administrativos autorizatorios*. Diccionario. (2022). *Formalización*. Recuperado el 2022, de <https://www.filosofia.org/enc/ros/forma5.htm>
- El Peruano. (2012). *ORDENANZA QUE MODIFICA EL PLANO DE ZONIFICACIÓN DEL DISTRITO DE VILLA MARIA DEL TRIUNFO APROBADO POR ORDENANZA N° 1084-MML*. Obtenido de <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/autorizan-la-implementacion-de-paradero-oficial-de-taxi-tran-resolucion-n-12394-2012-mmlgtu-srt-887332-1/>
- Espinoza, E. (2016). *La planeación en los sistemas de transporte público como base de la movilidad urbana: caso de estudio del municipio de Zinacantepec, Estado de México*. Recuperado el 2022, de <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:R7Av6VuOd9QJ:https://ri.uaemex.mx/handle/20.500.11799/58738+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=pe>

- Estupiñan, N., Scorcia, H., Navas, C., & Rodríguez, D. (2018). *Transporte y Desarrollo en América Latina, Vol I, No. 1.* (2018). Recuperado el 2022, de <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1186/Transporte%20y%20desarrollo%20en%20America%20Latina-vol%201-2018.pdf>
- Flores, J. (2018). *Calidad del servicio y la satisfacción del cliente de la empresa de transporte Huapaya S.A.* - 2018. Recuperado el 2022, de <https://repositorio.autonoma.edu.pe/handle/20.500.13067/711>
- Gamarra, B., & Delgado, J. (2016). *Calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco 2014.* Recuperado el 2022, de <http://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/20.500.12918/98>
- García, C. (2019). *La gestión del transporte urbano. Una oportunidad para un modelo integrado de transporte en Santiago de Chile.* Recuperado el 2022, de <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2019/08/TESIS-CGB.pdf>
- Giménez, M. (2016). *El Transporte Público de Pasajeros en la ciudad de Santa Fe: un análisis de accesibilidad y vulnerabilidad social sobre el territorio.* Recuperado el 2022, de <https://bibliotecavirtual.unl.edu.ar:8443/handle/11185/926>
- González, I. (2015). *Max Weber: «Todo Estado está fundado en la violencia».* Recuperado el 2022, de <https://culturamas.es/2015/05/27/max-weber-todo-estado-esta-fundado-en-la-violencia/>
- Gordillo, A. (2011). *Tratado de derecho administrativo y obras selectas.* Buenos Aires.
- Gordillo, C., & León, D. (2016). *Diagnósticos de las tipologías de paraderos del SITP y planteamiento de propuestas de mejoramiento en Bogotá.* Recuperado el 2022, de https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1078&context=ing_civil
- Gordillo, V. (2021). *El régimen de gestión común para dinamizar el transporte público especial -taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque.* Recuperado el 2022, de <https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/8726>
- Guerrero, O. (2000). *Teoría administrativa del estado.* Recuperado el 2022, de <https://docplayer.es/9613811-Nacional-en-ciencias-politicas-y-administracion.html>
- Guerrero, O. (2018). *Terminal terrestre interprovincial Pucallpa - Perú.* Recuperado el 2022, de <https://repositorio.urp.edu.pe/handle/URP/1541>
- Incio, D. (2014). *Evaluación del congestionamiento vehicular en la ciudad de Chiclayo y propuestas de mejora.* Recuperado el 2022, de <https://repositorio.unprg.edu.pe/handle/20.500.12893/414>
- INDECOPI. (2022). *Ley Marco de Licencia de Funcionamiento.* Recuperado el 2022, de <https://indecopi.gob.pe/web/eliminacion-de-barreras-burocraticas/ley-de-marco-de-licencias-de-funcionamiento>
- Kelsen, H. (1994). *Teoría general de las normas.* Recuperado el 2022, de <https://www.abogacia.pe/wp-content/uploads/2020/04/Teoria-General-de-las-Normas.-Hans-Kelsen.pdf>
- La República. (10 de Mayo de 2022). *Paraderos informales operarían bajo la fachada de empresa de ventas y playa de estacionamiento.* Obtenido de <https://larepublica.pe/sociedad/2022/05/10/paraderos-informales-operarian-bajo-la-fachada-de-empresa-de-ventas-y-playa-de-estacionamiento-lrnd/>
- Leiva, É., Aristizábal, C., Martínez, A., & Muñoz, L. (2011). *Eficacia jurídica y sociológica de los derechos fundamentales de las trabajadoras sexuales en Colombia.* Colombia.
- Leyes. (s.f.). Ley del Procedimiento Administrativo General, LEY N° 27444, Artículo 29.
- Lucano, M., & Quispe, V. (2017). *Terminal terrestre de buses interprovincial en la ciudad de Chiclayo.* Recuperado el 2022, de <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/3355>
- Maldonado, A., & Martínez, M. (2017). *Estrategia de ordenamiento territorial para reducir el congestionamiento vehicular generado por el transporte interprovincial en la Ciudad de Chiclayo.* Recuperado el 2022, de <https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/4075>

- Mállap, J. (2014). *Comentarios al régimen normativo municipal*. Recuperado el 2022, de http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/resource_apc/PubOnlinePdf/06032015/04%20COMENTARIOS%20AL%20REGIMEN%20NORMATIVO%20MUNICIPAL.pdf
- Merino, A. (2016). *Intervención urbana como solución a la degradación y al caos generado en la avenida Francisco Bolognesi, en la ciudad de Chiclayo*. Recuperado el 2022, de <https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/2321>
- Mescon, M., Albert, M., & Khedouri, F. (1988). *Management: Individual and Organizational Effectiveness*.
- Molina, J., & Torres, S. (2016). *Análisis de la calidad de la prestación del servicio de transporte público urbano, trujillo 2014*. Recuperado el 2022, de <https://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/5866>
- MPCH. (2015). *Plan de desarrollo urbano metropolitano chiclayo 2015*. Obtenido de https://issuu.com/luapraymundo/docs/pdu_chiclayo_2011_2021
- OIT. (2002). *El trabajo docente y la economía formal*. Recuperado el 2022, de http://ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/documents/publication/wcms_229449.pdf
- Pacheco, J., & Saldaña, J. (2019). *Paradero inteligente para mejorar el nivel de satisfacción de usuarios de la empresa de Transporte Nuevo California de Trujillo 2019*. Recuperado el 2022, de <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/40129?show=full>
- Palacios, Y., & Córdova, J. (2018). *LA GESTIÓN ADMINISTRATIVA Y LA CALIDAD DE SERVICIO EN EL TRANSPORTE PÚBLICO DE VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS (MOTO TAXIS) EN LA GERENCIA DE DESARROLLO VIAL Y TRANSPORTE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO, AÑO 2018*. Recuperado el 2022, de <https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/5132>
- Peraltilla, M. (2009). *Guía para la aplicación de nuevo Texto Único de Procedimientos Administrativos (TUPA) simplificado para Municipalidades Provinciales y Distritales Elaboración de contenidos: Proyecto USAID/Perú Pro Descentralización, Pg. 9*.
- Perez, L. (2018). *ANÁLISIS DEL DEBER DE IDONEIDAD EN LA CALIDAD DEL SERVICIO DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN LA PROVINCIA DE CHICLAYO*. Recuperado el 2022, de <https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/5306>
- Pinto, C., & Gonzáles, D. (2007). *Buenas prácticas de Transporte Público en Europa y América Latina: Conclusiones del proyecto europeo PROMOTEO*. Madrid: Larriccio Artes Gráficas.
- Pisón, J. (2013). *Curso de teoría del derecho*. España. Recuperado el 2022
- Poole, E. (13 de Junio de 2016). *Rectificando las fallas del mercado : balance del proceso de implementación en Lima del sistema integrado de transporte (SIT) y propuestas para su perfeccionamiento bajo un régimen de servicio público*. Recuperado el 2022, de <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/6976>
- Quiroga, R. (2017). *TERMINAL TERRESTRE DE SULLANA ORDENAMIENTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL, INTERPROVINCIAL E INTERURBANO*. Recuperado el 2022, de <https://docplayer.es/95560153-Terminal-terrestre-de-sullana-ordenamiento-del-servicio-de-transporte-internacional-interprovincial-e-interurbano-rosa-angelica-quiroga-gonzales.html>
- Ravines, I. (2016). *Propuesta del Plan Regulador de Rutas Interdistrital y Evaluación mediante SIG del transporte urbano público de pasajeros en Cajamarca, 2016*. Recuperado el 2022, de <https://repositorio.unc.edu.pe/handle/20.500.14074/1294>
- Recorrido. (2022). *Información Chiclayo*. Obtenido de <https://www.recorrido.pe/es/bus/yungay-peru/chiclayo>
- Rejas, A. (Octubre de 2016). *Terminal terrestre: Lima Sur*. Recuperado el 2022, de https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/620843/Rejas_VA.pdf?sequence=1
- Renalletti, O. (1893). *Concetto e natura delle autorizzazione e concessioni amministrative in "Giurispmdenza italiana", III*. Italia.

- Rodríguez, J., Flores, A., & Salas, R. (2018). *La renovación del transporte público en el régimen de permanencia ante las políticas ambientales y la seguridad pública en Lima metropolitana 2017-2018*. Recuperado el 2022, de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/38802/Huachaca_SVB_L.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Romero, S. (2021). *Propuesta de Ordenanza Municipal, para ordenar el transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo*. Recuperado el 2022, de <https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/3077584>
- Rubio, M. (2005). *Revista de Derecho*. Obtenido de https://revistas.pucp.edu.pe/imagenes/themis/themis_051.pdf
- Ruiz, R. (2016). *Gestión de las instituciones públicas del sector y su influencia en la performance de las empresas formales de transporte interprovincial; Huamachuco, año 2016*. Recuperado el 2022, de <https://renati.sunedu.gob.pe/handle/sunedu/2993316>
- Salazar, A. (2015). *Propuesta de planificación de transporte público urbano considerando las variables de desarrollo local y nacional. Caso de estudio: ciudad Santo Domingo*. Recuperado el 2022, de <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/11253>
- Salazar, M., & Hernández, C. (2017). *Análisis de la posible sujeción del servicio de transporte de personas prestado mediante plataformas tecnológicas al régimen jurídico del transporte de personas modalidad individual en Costa Rica*. Recuperado el 2022, de <https://www.kerwa.ucr.ac.cr/handle/10669/77151>
- Sánchez, J. (2021). *El procedimiento administrativo y la informalidad presente en la municipalidad para los propietarios de vehículos de servicio de transporte público – Chiclayo 2019*. Recuperado el 2022, de <https://repositorio.uss.edu.pe/handle/20.500.12802/8959>
- Skocpol, T. (2014). *El estado regresa al primer plano: Estrategias de análisis en la investigación actual*. Recuperado el 2022, de https://www.academia.edu/39300393/Lecturas_sobre_el_Estado_y_las_pol%C3%AADticas_p%C3%BAblicas_Retomando_el_debate_de_ayer_para_fortalecer_el_actual
- Suárez, N., & Ruiz, L. (2017). *NIVEL DE AGRESIÓN EN LOS CONDUCTORES DE TRANSPORTE PÚBLICO, DE UNA LÍNEA DE COMBIS DEL DISTRITO DE CHICLAYO. AGOSTO, 2016*. Recuperado el 2022, de <http://repositorio.umb.edu.pe:8080/jspui/handle/UMB/117>
- Sutran. (2009). *Aprueban Reglamento Nacional de Administración de Transporte*. Recuperado el 2022, de <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Decreto-Supremo-N%C2%B0-017-2009-MTC-Reglamento-Nacional-de-Administraci%C3%B3n-de-Transporte.pdf>
- Torres, M. (2014). *El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública*. Recuperado el 2022, de <https://www.tesisred.net/bitstream/handle/10803/403757/Tmetc1de1.pdf>
- Villa, R. (13 de Abril de 1979). *Reglamento Nacional de los servicios urbanos e Interurbanos de transportes en automoviles ligeros*. Obtenido de <https://www.boe.es/boe/dias/1979/04/13/pdfs/A08669-08673.pdf>
- Villalta, K. (2014). *Marco legal aplicable al transporte comercial terrestre en centroamérica*. Recuperado el 2022, de <http://biblio3.url.edu.gt/Tesario/2014/07/01/Villalta-Karla.pdf>
- Ysela Vega - La República. (2022). *Piden a Fiscalía accionar por audios de presuntas irregularidades en área de Transporte de MPCH*. Obtenido de <https://larepublica.pe/sociedad/2022/05/06/piden-a-fiscalia-accionar-por-audios-de-presuntas-irregularidades-en-area-de-transporte-de-mpch-lrnd/>

ANEXOS

Anexo 1: Resolución de aprobación de título



Pimentel, 22 de julio del 2021

VISTO:

El oficio N° 0392-2021/FD-ED-USS, de fecha 22 de julio de 2021, presentado por la Escuela Profesional de Derecho, quien eleva la solicitud presentado por el estudiante **FERNANDEZ ARCE FERNANDO JOSE** a fin de presentar nuevo título de Investigación (tesis) denominado: **"EL ORDENAMIENTO VEHICULAR DE LOS PARADEROS DE EMPRESAS DE TAXI Y SERVICIO URBANO- INTERURBANO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO, RECOMENDACIONES PARA SU MEJOR ADMINISTRACION"**; y,

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Perú en su Artículo 18° establece que: *"La educación universitaria tiene como fines la formación profesional, la difusión cultural, la creación intelectual y artística y la investigación científica y tecnológica (...). Cada universidad es autónoma en su régimen normativo, de gobierno, académico, administrativo y económico. Las universidades se rigen por sus propios estatutos en el marco de la Constitución y de las leyes."*

Que, acorde con lo establecido en el Artículo 8° de la Ley Universitaria, Ley N° 30220, *"La autonomía inherente a las Universidades se ejerce de conformidad con lo establecido en la Constitución, la presente ley demás normativa aplicable. Esta autonomía se manifiesta en los siguientes regímenes: normativo, de gobierno, académico, administrativo y económico"*. La Universidad Señor de Sipán desarrolla sus actividades dentro de su autonomía prevista en la Constitución Política del Estado y la Ley Universitaria N° 30220.

Que, acorde con lo establecido en la Ley Universitaria N°30220; indica:

- Artículo N° 6°: Fines de la Universidad, Inciso 6.5) "Realizar y promover la investigación científica, tecnológica y humanística la creación intelectual y artística".

Que, el Reglamento de Investigación de la USS Versión 7, aprobado con Resolución de Directorio N°0199-2019/PD-USS, señala:

- Artículo 36°: "El comité de investigación de la Escuela Profesional aprueba el tema del proyecto de Investigación y del trabajo de investigación acorde a las líneas de investigación institucional".

Que, Reglamento de Grados y Títulos Versión 07 aprobado con resolución de directorio N° 086-2020/PD-USS, señala:

- Artículo 21°: "Los temas de trabajo de investigación, trabajo académico y tesis son aprobados por el Comité de Investigación y derivados a la facultad o Escuela de Posgrado, según corresponda, para la emisión de la resolución respectiva. El periodo de vigencia de los mismos será de dos años, a partir de su aprobación (...).
- Artículo 24°: "La tesis, es un estudio que debe denotar rigurosidad metodológica, originalidad, relevancia social, utilidad teórica y/o práctica en el ámbito de la escuela académico profesional (...)".
- Artículo 25°: "El tema debe responder a alguna de las líneas de investigación institucionales de la USS S.A.C".

Que, visto el oficio N° 0392-2021/FD-ED-USS, de fecha 22 de julio de 2021, presentado por la Escuela Profesional de Derecho, donde solicita se emita la resolución de aprobación del proyecto de Investigación (Tesis) denominado: **"EL ORDENAMIENTO VEHICULAR DE LOS PARADEROS DE EMPRESAS DE TAXI Y SERVICIO URBANO- INTERURBANO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO, RECOMENDACIONES PARA SU MEJOR ADMINISTRACION"** a cargo del estudiante **FERNANDEZ ARCE FERNANDO JOSE**, quien cumple con los requisitos, por lo que se debe proceder a su inscripción respectiva, con fines de sustentación.

Estando a lo expuesto y en uso de las atribuciones conferidas y de conformidad con las normas y reglamentos vigentes.

SE RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR el proyecto de investigación (tesis) **DENOMINADO: "EL ORDENAMIENTO VEHICULAR DE LOS PARADEROS DE EMPRESAS DE TAXI Y SERVICIO URBANO- INTERURBANO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE CHICLAYO, RECOMENDACIONES PARA SU MEJOR ADMINISTRACION"**, presentado por el estudiante **FERNANDEZ ARCE FERNANDO JOSE**.

Distribución: Rectorado, Vicerrectorado Académico, Vicerrectorado de Investigación, Decanos de Facultad, Jefes de Oficina, Jefes de Área. Archivo.

ADMISIÓN E INFORMES

051 4816332

CAMPUS USS

Km. 5, carretera a Pimentel

Chiclayo, Perú

RESOLUCIÓN N° 0807-2021/FDH-USS

ARTÍCULO SEGUNDO: DEJAR SIN EFECTO toda resolución que se oponga a la presente.

ARTÍCULO TERCERO: DISPONER que las áreas competentes tomen conocimiento de la presente resolución con la finalidad de dar las facilidades para la ejecución de la presente Investigación.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE Y ARCHÍVESE



Mg. Cabrera Leonardini Daniel Guillermo
Decano Facultad de Derecho y Humanidades



Mg. Delgado Vega Paula Elena
Secretaria Académica Facultad de Derecho y Humanidad

ADMISIÓN E INFORMES

074 481610 - 074 481632

CAMPUS USS

Km. 5, carretera a Pimentel
Chiclayo, Perú

Distribución: Rectorado, Vicerrectorado Académico, Vicerrectorado de Investigación, Decanos de Facultad, Jefes de Oficina, Jefes de Área, Archivo.

Anexo 2: Instrumento

Formato de entrevista aplicada

Tabla 5:
Preguntas realizadas en la entrevista

Item	PREGUNTAS: Análisis y evaluación del procedimiento 23, Permisos de funcionamiento de paraderos de empresas de taxi y servicio urbano en interurbano, del Texto Único de Procedimiento Administrativo de la Subgerencia de transportes, de la Municipalidad Provincial de Chiclayo para mejorar la gestión administrativa.	
N°	Indicadores	Preguntas
1.	Análisis de la gestión de los administradores del servicio para la mejora del servicio en favor de los administrados	¿Cree usted que la Gerencia de Desarrollo Vial y transportes está realizando una buena labor en beneficio de los usuarios del transporte y para la comunidad chiclayana?
2.		¿Indique cuáles son las debilidades a nivel administrativo de la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte?
3.		¿Cree usted que es efectivo en sus tiempos la entrega de resoluciones en la Gerencia de Desarrollo Vial y transporte?
4.	Análisis de las capacidades de los trabajadores de la Gerencia Municipal de Transportes	¿Cree usted que el personal está lo suficientemente capacitado para la realización de sus funciones en la Gerencia de Desarrollo Vial y transporte?
5.		¿Cree usted que es necesario fortalecer capacidades del personal de la Gerencia de Desarrollo Vial y transporte mediante capacitaciones?
6.	Análisis de la legitimidad legal del Procedimiento 23 de la subgerencia de transportes	¿Cree usted que mediante una propuesta técnico-legal en el Procedimiento, contribuiría en la mejora de dicha norma?
7.		¿Según su opinión el procedimiento 23 de la TUPA de la Subgerencia de transporte, es necesario que siga manteniendo o sería necesario suprimirlo?
8.	Análisis sobre la eficacia de los Paraderos Provisionales	¿Está de acuerdo usted en la existencia de los Paraderos provisionales dentro del casco Urbano en la ciudad de Chiclayo?
9.		¿Cree usted que es necesario la creación de Terminales terrestres para agrupar con los que cuentan con el Permiso de Paraderos provisionales en el casco Urbano?

Anexo 3: Documento Ilustrativo

Resolución del Tribunal Constitucional: Exp. N° 03390-2009-PC/TC LAMBAYEQUE, Recurso de Agravio constitucional interpuesto por la empresa de Transportes interprovincial Cruz de Chalpón, contra la sentencia expedida por la Sala Especializada de Derecho Constitucional de la Corte Superior de justicia de Lambayeque, que declaró improcedente la demanda.

Firmado por
Honorable Jefe Ejecutivo Donato
C =
Signature Date and time:
21/08/2009 13:01:54



TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

EXP. N.º 03390-2009-PC/TC
LAMBAYEQUE
EMPRESA DE TRANSPORTES
INTERPROVINCIAL CRUZ DE CHALPON S.R.L.

RESOLUCIÓN DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Lima, 5 de octubre de 2009

VISTO

El recurso de agravio constitucional interpuesto por la Empresa de Transportes Interprovincial Cruz de Chalpón S.R.L. contra la sentencia expedida por la Sala Especializada en Derecho Constitucional de la Corte Superior de Justicia de Lambayeque, que declaró improcedente la demanda de autos, y,

ATENDIENDO A

1. Que con fecha 11 de diciembre de 2008 la recurrente interpone demanda de cumplimiento contra la Municipalidad Provincial de Chiclayo, Región Lambayeque, solicitando que se cumpla la resolución ficta autoritativa, permitiéndosele utilizar como paradero inicial y final en forma exclusiva la cuadra 13 de la Av. Augusto B. Leguía en la ciudad de Chiclayo. Alega que ha operado el silencio administrativo positivo establecido en la Ley N.º 27444 y la Ley 29060, modificadas por el Decreto Legislativo N.º 1029, por lo que debe accederse a su petición.

La recurrente refiere que mediante carta del 25 de junio de 2008 solicitó a la Municipalidad demandada que deje sin efecto las autorizaciones provisionales de paraderos otorgados a la Empresa de Transportes de Servicio Rápido *Sacrisma Cruz de Motupe S.A.C.* y *Tierra Santa S.R.L.*, ubicadas frente a su oficina. Expone que con ello se contravenía las normas de tránsito que precisan que los paraderos deben ubicarse a una distancia de 100 metros unos de otros y de ninguna manera uno detrás de otro. Asimismo, que mediante carta del 2 de setiembre de 2008, solicitó que además se le expida permiso de paradero, conforme se le ha venido otorgando desde 1998. Dichas solicitudes, a decir del recurrente, no han sido contestadas por la Municipalidad demandada. Por su parte, en la demanda ha alegado que mediante Resolución de Alcaldía N.º 694-2008-A-MPCH, se procedió a dejar sin efecto y suspender todos los permisos y constancias de paradero, sin que tal resolución se les haya notificado, lo que además atenta contra el principio de jerarquía normativa.

2. Que si bien la demandante solicita que se cumpla con aplicar la resolución administrativa ficta a fin de seguir utilizando determinado espacio de una avenida como paradero inicial y final, lo cierto es que ello, en realidad, implica el



EXP. N.º 01790-2009-PC/TC
LAMBAYEQUE
EMPRESA DE TRANSPORTES
INTERPROVINCIAL CRUZ DE CHALPÓN S.R.L.

cuantificación de la Resolución de Alcaldía N.º 694-2008-A-GPCH. En efecto, tal como la propia recurrente lo ha indicado en la demanda, dicha resolución suspendió el otorgamiento de concesiones, permisos y autorizaciones para la prestación de servicios de transportes en las diversas modalidades en la provincia de Chiclayo.

3. Que en tal sentido, lo que pretende mediante la demanda de cumplimiento es que la Resolución de Alcaldía N.º 694-2008-A-GPCH no le sea aplicable, es decir que no le afecte la suspensión ordenada. No obstante ello, el artículo 70 del Código Procesal Constitucional establece que no procede la demanda de cumplimiento cuando se interpone con la exclusiva finalidad de impugnar la validez de un acto administrativo.

Por estas consideraciones, el Tribunal Constitucional, con la autoridad que le confiere la Constitución Política del Perú

RESUELVE

Declarar **IMPROCEDENTE** la demanda.

Publíquese y notifíquese.

SS.

LANDA ARROYO
CALLE HAYEN
ÁLVAREZ MIRANDA

Lo que certifico

SECRETARIO GENERAL
TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

Anexo 4: Evidencias

Informalidad de paraderos



Alcalde anuncia paraderos para combis cada cuatro cuadras

Realizan estudios técnicos para aprobar una nueva ordenanza que regule el transporte público



Alcalde anuncia paraderos para combis cada cuatro cuadras

ÚLTIMAS NOTICIAS

- Profes deten extorci mecán
- Gobie jefe p Lambi apena
- Intent regidr asumi

Fuente: <https://diariocorreo.pe/edicion/lambayeque/chiclayo-alcalde-anuncia-paraderos-para-combis-cada-cuatro-cuadras-823811/>

Como podemos apreciar según las palabras del Alcalde de Chiclayo, indica que: "Es tiempo de decirle a estos conductores que no se pueden estacionar o cuadrar donde se les dé su gana para ganar pasajeros, estamos trabajando para mejorar el sector transporte. Ya lo estamos haciendo con las mototaxis y ahora toca a las combis y colectivos", señaló.

El burgomaestre de Chiclayo precisó que se encuentran realizando estudios técnicos para concretar la aprobación de una nueva ordenanza que regule el tránsito de estos vehículos, los cuales, en su mayoría, presentan el mayor índice de papeletas por infringir las normas de tránsito.



Más de 240 paraderos informales en Chiclayo

Además, de enero a mayo en la región se registran más de 100 muertos por accidente de tránsito



Fuente: <https://diariocorreo.pe/edicion/lambayeque/mas-de-240-paraderos-informales-en-chiclayo-peru-noticia/>

La informalidad en el sector transportes es otro grave problema difícil de combatir en la ciudad de Chiclayo. Y es que, según la Policía, existen más de 240 paraderos de operan ilegalmente.

El jefe de la Unidad de Tránsito y Seguridad Vial de la II Macro Región Policial Lambayeque, mayor PNP Marcial Alejandro Cabrejo Torres, en una entrevista a Correo dio a conocer que estos paraderos informales están desde hace muchos años atrás.

“Actualmente existen 80 paraderos que son formales y trabajan de manera ordenada, pero los informales son tres veces más en toda la ciudad. Por falta de personal no podemos controlar totalmente o eficientemente esos paraderos, pero aun así realizamos operativos muy seguidos con apoyo de los transportistas formales para disminuir este problema, ya que estos traen caos, colapso de las vías. También con los inspectores de Tránsito de la municipalidad de Chiclayo se ha hecho una alianza para combatir la informalidad”

SOCIEDAD

Piden a Fiscalía accionar por audios de presuntas irregularidades en área de Transporte de MPCH

Chiclayo. La regidora Pamela Alva señaló que, según las grabaciones, en la municipalidad habría direccionamiento en las plazas CAS y favorecimiento para la circulación de vehículos informales.

- Mujer sigue buscando al bebé que le robaron hace 40 años: "No quiero morir sin verlo"
- Trilce Los Olivos: amenaza de tiroteo en colegio causó alarma a padres
- ¿Cuáles son las 10 carreras de ingeniería mejor pagadas en el Perú?



Fuente: <https://larepublica.pe/sociedad/2022/05/06/piden-a-fiscalia-accionar-por-audios-de-presuntas-irregularidades-en-area-de-transporte-de-mpch-lrmd/>



De acuerdo a los audios, servidores de la MPCH favorecerían a los conductores informales. Foto: La República

De acuerdo al portal de la MPCH, **Juliani Vega** ingresó a trabajar a través de la convocatoria CAS N.º 014-2021. "Se presume que de manera direccionada habría ganado una plaza como abogada en la comuna", se lee en el documento de Alva.

Asimismo, en los audios, se mencionan presuntos cobros por formatos para el ingreso de unidades móviles al depósito municipal y para el uso de gasolina, así como presuntos favorecimientos para la circulación de vehículos informales, lo cual involucraría a los inspectores.

Anexo 5: Fotografías de paraderos provisionales

AV. GRAU CDRA. 1: PARADERO PROVISIONAL DESTINO DISTRITO LA VICTORIA



AV. GRAU CUADRA # 01-PARADERO PROVISIONAL DESTINO URBANIZACION SATELITE



AV. VICENTE DE LA VEGA CUADRA # 04-PARADERO DESTINO URBANIZACION LA PRIMAVERA



AV. 7 DE ENERO CUADRA # 14- PARADEROS PROVISIONALES



**CALLE SAN JOSE INTERSECCIÓN CALLE SAN MARTIN (LADO IZQUIERDO)
PARADERO PROVISIONAL**



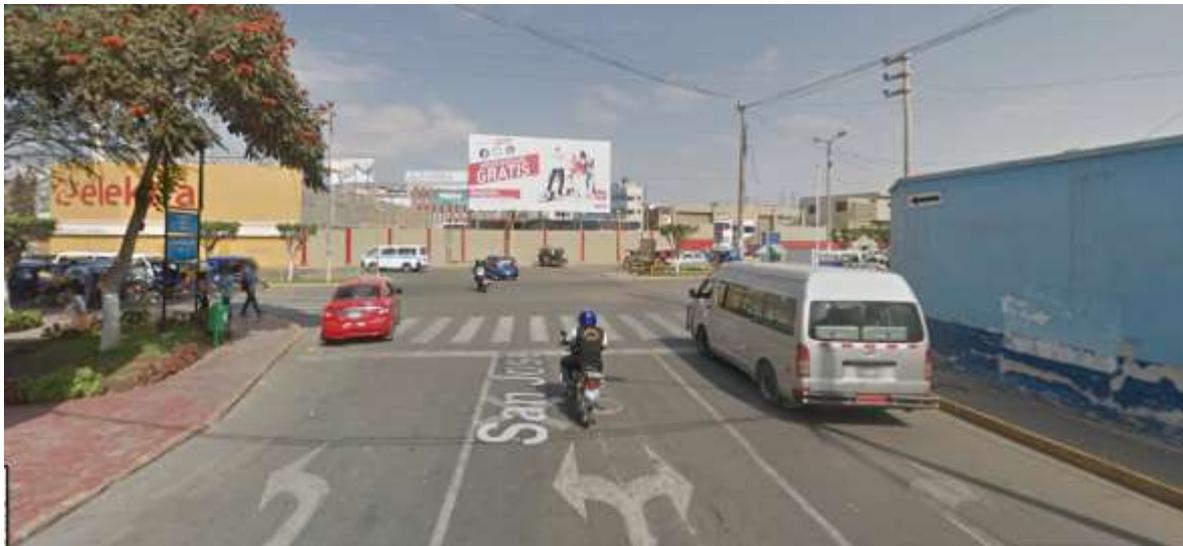
EN LA CALLE SAN JOSE CUADRA # 02 SE ENCUENTRA UNA EMPRESA DE TRANSPORTE QUE OPERA YA HACE MUCHOS AÑOS EN LA CUAL CUENTA CON INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA DE TRANSPORTE, PERO SE OBSERVA QUE LAS DEMAS UNIDADES QUE ESTAN A LA ESPERA SE ENCUENTRAN UBICADAS EN LAS AFUERAS DE SU LOCAL, UBICADOS EN ZONAS RIGIDAS, LO CUAL EN HORAS PUNTA GENERA CAOS VEHICULAR.



EN LAS CALLES SAN JOSE CUADRA # 04, EXACTAMENTE EN LA PLAZUELA DE LA CIUDAD DE CHICLAYO, EN LA ESQUINA, AL COSTADO IZQUIERDO DEL SUPERMECADOS METRO, FUNCIONA UN PARADERO INFORMAL



EN LA CALLE SAN JOSE CUADRA # 01 FUNCIONA UN PARADERO INFORMAL, SE OBSERVA EN EL LADO IZQUIERDO LA UBICACIÓN DE UN VEHÍCULO QUE SE ENCUENTRA ESTACIONADO EN LA ESPERA DE PASAJEROS PARA SER LLEVADOS A LA PROVINCIA DE LAMBAYEQUE



EN LAS CALLE ANGAMOS CUADRA # 01 SE ENCUENTRA UBICADA EN LADO IZQUIERDO UNA EMPRESA DE TRANSPORTE, LA CUAL CUENTA CON INFRAESTRUCTURA COMPLEMENTARIA DE TRANSPORTE, PERO SE OBSERVA QUE LAS DEMAS UNIDADES QUE ESTAN A LA ESPERA SE ENCUENTRAN UBICADAS EN LAS AFUERAS DE SU LOCAL, UBICADOS EN ZONAS RIGIDAS, LO CUAL EN HORAS PUNTA GENERA CAOS VEHICULAR

