

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

**EL REGIMÉN DE GESTIÓN COMÚN PARA
DINAMIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO
ESPECIAL -TAXI EN LAS PROVINCIAS DE
CHICLAYO Y LAMBAYEQUE**

PARA OPTAR POR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

Autor(a):

Bach. Gordillo Miñope Vanessa Alejandra

<https://orcid.org/0000-0003-0891-8687>

Asesor(a):

Dr. Mendiburu Rojas Augusto Franklin

<https://orcid.org/0000-0002-2650-216X>

Línea de investigación:

Ciencias jurídicas

Pimentel – Perú

2021

Aprobación del jurado

Dr. Robinson Barrio de Mendoza Vásquez
PRESIDENTE

Dra. Eliana Maritza Barturen Mondragón
SECRETARIA

Dra. Yannina Jannett Inoñan Mujica
VOCAL

Dedicatoria

Dedico esta tesis al trabajador transportista, que pese tener como gran problema en nuestra provincia, la congestión vehicular, pues éste se expone a todos los tipos de contaminación hallados en la gran ciudad pero que hace el mayor esfuerzo por continuar y seguir adelante para brindar una mejor calidad de vida a cada una de sus familias; teniendo como herramienta de trabajo su unidad vehicular (Taxi). Asimismo, dedico este trabajo de investigación con el gran objetivo, que es el de contribuir al desarrollo de las empresas de transporte especial y, por ende, al bienestar y desarrollo de sus trabajadores.

Agradecimiento

Agradezco primeramente a Dios; seguido de ello a mis padres y hermanos, de quienes aprendí el valor del esfuerzo y recibí siempre el mayor apoyo; a mis profesores de la universidad, aquellos de real excelencia académica y profesional que motivaron mi camino; estoy muy agradecida por compartir y haber contado con su apoyo incondicional siendo mi soporte durante mis años de pre-grado.

Resumen

Uno de los problemas más trascendentales en nuestro país se basa en el rubro Transporte, muestra de ello, son las muchas faltas o limitaciones que existen en el sistema de transporte en los distintos departamentos y provincias de nuestro país. Uno de los componentes de este rubro que conforman este sistema son las empresas de transporte. Estas actúan con varias restricciones en materia de gestión empresarial, las cuales tienen como causa efecto una ejecución incapaz o inepta, un servicio de media calidad y la crítica en su mayor parte de nuestra sociedad.

El presente trabajo de investigación analiza la problemática de las empresa de transporte en modalidad de servicio especial Taxi, proponiendo Régimen de gestión común que permitan hacer una ampliación a sus rutas de servicio y asimismo sus ingresos económicos; juntamente que añadido a esto sobresale la necesidad de satisfacer al usuario ; y eso se hará a través del diagnóstico de la situación actual y aplicando herramientas para identificar la causa raíz de sus problemas, con el objetivo de analizar las variables que componen el modelo de gestión actual y sus principales oportunidades de mejora.

El principal objetivo de esta investigación es desarrollar un modelo de gestión para las empresas de transporte de taxis junto a las municipalidades de cada provincia que incremente valor a la misma de manera sostenible, optimizando el uso de sus recursos, brindando un servicio de calidad y cumpliendo con la normatividad legal vigente.

La implementación de este modelo de gestión permitirá planear, ejecutar, controlar y mejorar de manera sistemática todos los procesos que contribuyan a incrementar el valor de dicho rubro en general: Transportes.

Palabras clave: modelo de gestión, transportes; ampliación, diagnostico.

abstrac

One of the most transcendental problems in our country is based on the item Transport, proof of this are the many faults or limitations that exist in the transportation system in the different departments and provinces of our country. One of the components of this item that make up this system are transport companies. These act with several restrictions in matters of business management, which have the effect of an inefficient or inept execution, a service of medium quality and criticism for the most part of our society.

This research work analyzes the problem of the transport company in the special taxi service modality, proposing a common management regime that allows an extension to its service routes and also its economic income; Together with this, the need to satisfy the user stands out; and this will be done through the diagnosis of the current situation and applying tools to identify the root cause of their problems, in order to analyze the variables that make up the current management model and its main opportunities for improvement.

The main objective of this research is to develop a management model for taxi transport companies with the municipalities of each province to increase their value in a sustainable manner, optimizing the use of their resources, providing a quality service and complying with the current legal regulations.

The implementation of this management model will plan, execute, control and systematically improve all the processes that contribute to increase the value of this item in general: Transportation.

Keywords: management model, transport; expansion, diagnosis.

INDICE

I. INTRODUCCIÓN

1.1.	Realidad Problemática	12-16
1.2.	Antecedentes de estudio	17-21
1.3.	Abordaje Teorico	22
1.3.1.	Régimen de Gestión Común.....	22
1.3.1.1.	Concepto.....	22
1.3.1.2.	Autoridades Competentes.....	24
1.3.1.3.	Acuerdo entre Municipalidades Provinciales.....	25
1.3.1.4.	Relevancia de Régimen de Gestión Común.....	28
1.3.1.5.	Contenido básico del acuerdo sobre Régimen de gestión común.....	29
1.3.1.6.	De la libre jurisdicción y deber del estado	30
1.3.1.7.	Infraestructura adicional del transporte	33
1.3.1.8.	Requisito de ejecución del servicio	38
1.3.2.	Transporte Publico Especial - Modalidad Taxi.....	39
1.3.2.1.	Antecedentes.....	39
1.3.2.2.	Concepto.....	41
1.3.2.3.	Universalidad del Taxi.....	41
1.3.2.4.	Ámbito Legal del Taxi.....	42-49
1.3.2.5.	Sistema de inspección, infracciones y sanciones	50-52
1.4.	Formulación del Problema.	53
1.5.	Justificación e importancia del estudio.....	53
1.6.	Hipótesis.....	54
1.6.1.	Hipótesis.....	54
1.6.2.	Variables, Operacionalización.....	
1.7.	Objetivos.....	
1.7.1.	Objetivos General.....	55
1.7.2.	Objetivos Específicos	55

II. MATERIAL Y MÉTODO

2.1.	Tipo y Diseño de Investigación.	56
2.2.	Población y muestra.	56
2.3.	Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	57
2.4.	Procedimientos de análisis de datos.....	58
2.5.	Criterios éticos.....	59
2.6.	Criterios de Rigor científico.....	60

III. RESULTADOS

3.1.	Resultados en Tablas y Figuras.....	61-71
3.2.	Discusión de resultados	72-76
3.3.	Aporte práctico (propuesta).....	77-80
IV.	CONCLUSIONES	81
V.	RECOMENDACIONES.....	82
VI.	REFERENCIAS.....	83-90
VII.	ANEXOS.....	91-114

Índice de tablas o Figuras

Tabla 1. Matriz de consistencia	92
---------------------------------------	----

I. INTRODUCCIÓN

El sistema del traslado público de usuarios es un servicio que se otorga a la comunidad, de la cual permite dirigirse a diferentes calles de la ciudad y en el que se reúnen tanto las entidades del estado como las empresas particulares del mismo rubro. Por tal los vehículos que se trasladan dentro de esta provincia corresponden a estos transportistas dedicados al rubro. En nuestra Provincia de Chiclayo, la autoridad responsable de ello es la misma municipalidad, donde dentro de ello se ubica para este rubro únicamente a la Gerencia Provincial de Transportes y Desarrollo Vial; abarcando a la misma provincia en mención y a sus 20 distritos.

En la modalidad de transporte provincial que es lo que trataremos en la presente investigación, pues se entenderá como un servicio exclusivo; aquel que brinda mayor seguridad y bienestar del servicio general de transportes que se usa comúnmente; por lo que a diferencia del servicio de taxi es mucho más cómodo; ofrece la capacidad de que todo el viaje las personas vayan sentadas y que no se exceda de lo que está previsto por los diseñadores de estos vehículos ya sea en asientos o clientes; en el que incurre una ubicación inicial y final tal y como lo prefiera o señale el usuario.

Y señalando en caso especial; el taxi brinda una función diferente de transporte público a las personas; pues se otorga sin prolongación, con estabilidad, totalidad, exigencia y homogeneidad. Por lo que se entrega a los transportistas mediante una autorización la posibilidad de prestar este tipo de servicio bajo las figuras de: servicio a turistas, para gremios, estudiantiles, en otros ámbitos más amplios y además mediante el servicio del taxi.

En cuanto al desplazamiento que indica el usuario, diremos que corresponde en qué lugar se pasará a recoger y retirarse posteriormente. Es decir, a diferencia de los otras formas de servicio público, como son las combis o buses, el desplazamiento dispuesto por el taxi se caracteriza por ser punto a punto.

Como sabemos es tema de necesidad para todos los peruanos en requerir un servicio como es del Taxi, pero que hacer en la situación que expresan las normas de transporte al decir que cada taxi solo podrá prestar servicio público dentro de su

jurisdicción o mejor dicho dentro de su propia provincia y no fuera de ella por lo que de lo contrario procede a una sanción (multa), pero existe contrariedad al señalar que el Reglamento de Transporte, precisa o en otras palabras prioriza la complacencia de las exigencias de los clientes y a la salvaguardia de los protocolos de seguridad y salud, así como la custodia del medio ambiente y la comunidad en general; y mencionamos esto, por lo que al querer trasladarnos a otra provincia colindante no podríamos acceder a un servicios de Taxi, por lo que en esta investigación pasamos a proponer una solución que ya está plasmada en la Ley y que aún no ha sido ejecutada o propuesta en nuestra provincia, el llamado “ Régimen de Gestión Común”.

1.1. Realidad Problemática

1.1.1. Nivel Internacional

Actualmente uno de los grandes problemas que vienen debatiendo cada día en México es el rubro Transportes en todas sus modalidades; puesto que, los reglamentos y leyes que añaden o modifican nunca llegan a parcializar los problemas frente a los transportistas de su país, sobre todo los ubicados en la capital, es por tal que pese a las protestas o rápidos encuentros entre el Movimiento Nacional de Taxistas y las autoridades pertinentes no logran acuerdo en conjunto frente a lograr un mejor orden en las pistas o control de esa modalidad, se sugiere tomar como precaución el ejemplo de nuevas coordinaciones para el mejoramiento del transporte en este país.

En Chile sucede una figura diferente; puesto que en este país el transporte especial de "Taxi" no detalla normas legales para su uso, más bien lo ponen como un transporte general e inclusivo; es decir, no los consideran dentro de la planificación o estructura del transporte urbano en Chile. Esta situación se hizo en el ámbito más amplio para las personas discapacitadas pero que en las últimas actualizaciones de las normas en taxis en mencionado país han requerido mejores diseños para una población más general y así el servicio y recorrido sea el más adecuados para los usuarios bajo el concepto de "taxi para todos", incluyendo todo tipo de personas.

En Bolivia, los taxistas también cada día vienen proponiendo nuevas modalidades de servicio para el traslado de los usuarios sea bueno y eficiente, por tal se considera a este servicio , un traslado de seguridad y sobre todo de cumplir con la necesidad de llegar a su destino ; asimismo la importancia de siempre capacitar al personal y contribuir en apoyo con las autoridades para que se ofrezca un mejor servicio al usuario y también los transportistas como tal frente a su herramienta de trabajo no se vean afectados.

En Ecuador, el servicio público brindado por los taxistas son muy buenos y de mucha tecnología; existe un grupo de taxis donde básicamente aquellos que hacen el uso de estos móviles exclusivos hacen su pago ya sea electrónicamente o por modos de banco y en caso contrario con aplicativos;

generando un gran cambio en los métodos de conexión y renovando el vínculo usuario y conductor. De acuerdo a la norma suprema de transporte de este país, la sección del transporte estatal de pasajeros es considerado un grupo estratégico para la economía nacional. Asimismo otras normas conceden a los gobiernos distritales, provinciales y regionales, facultades peculiares para proyectar, organizar e inspeccionar el desplazamiento y el servicio público dentro de su demarcación; y otros preceptos que el Gobierno establece asegurando el libre tránsito , sin inclinaciones de ninguna forma.

En Argentina, según la Ley 3622, del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires:

“los taxis sólo pueden levantar pasajeros en la calle, en las paradas y por teléfono, mail u otros medios, pero siempre a través de radiotaxis, que deben cumplir con una serie de requisitos, como tener frecuencias de radio para operar, una antena, una central y cierta cantidad de operadores según el número de vehículos asociados”.

Este proceso recurriría en Argentina indiscutibles transformaciones de las normas hoy actuales para el servicio general de pasajeros, como también el desempeño obligatorio de preceptos particulares en materia de seguridad, privacidad y como usuario entre otros temas parecidos.

1.1.2. Nivel Nacional

La revista *Andina* (2015) manifiesta en una de sus noticias publicitarias que las autoridades municipales de Lima y Callao impulsan régimen de gestión común en transporte, donde éstas coordinan tal situación que beneficie en ambos lados, mejorando las rutas de su jurisdicción, el número y causas de accidentes de tránsito, los taxis autorizados por ambas comunidades, las tareas de verificación e inspección, como también las sanciones a los conductores infractores, entre otros temas.

En el año 2017, *El Peruano* expone la aprobación de la Ordenanza Municipal N° 0004-2017-MDSM/A que incluye el Régimen de Gestión Común del servicio de transporte público especial de vehículos menores, entre la Municipalidad Distrital de Santa María y la Municipalidad Provincial de

Huaura, puesto que mediante un informe legal, la oficina jurídica refiere en señalar que esta entidad edil tiene como objetivo mejorar la situación en transportes y así dar facilidad a los usuarios a transcurrir ambos lugares con mayor rapidez y mejor comodidad.

La Municipalidad Provincial Veintiséis de Octubre en su página web publica la aprobación del reglamento interno de la ampliación de autorización y rutas entre sus provincias colindantes respecto a vehículos menores tras la sustentación efectuada por el responsable de esta Área, Abraham Parrilla Troncos. Este reglamento se elaboró en base a las consultas hechas ante el Ministerio de Transportes como entidad edil, en el sentido de que, si podría constituir dos o un solo Régimen y se obtuvo como respuesta de que solo podía formarse uno en la Unidad Metropolitana, es decir por Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre. Y es así como estas mismas entidades tendrán un reglamento parecido, y se debe tener en cuenta que antes solo se conformaba por Piura y Castilla.

En el año 2016, la Municipalidad de San Miguel publica en su página web: el Convenio Interinstitucional de acuerdos de servicio público de taxis entre la Municipalidad de Magdalena del Mar y La Municipalidad de San Miguel con el objetivo de otorgar seguridad a los habitantes, usuarios y no usuarios del servicios, mejorando la condición de la asistencia del servicio, erradicando la informalidad y minimizando su impacto en el medio ambiente.

En 2017, la Municipalidad Provincial de Contumazá en un aviso publicitario online manifiesta que se autorizó y aprobó la suscripción de la ampliación de autorización y rutas entre las municipalidades provinciales de Contumazá y San pablo, pertenecientes a la región de Cajamarca, mediante la Resolución de Alcaldía N° 084-2017-MPC; velando por el mejor acceso de sus usuarios al transportarse en sus territorios colindantes, siendo el objetivo ampliar la jurisdicción otorgada y libre competencia entre ambas provincias.

1.1.3. Nivel Local

En Lambayeque, la situación es apremiante y caótica y de este sector es que desligamos la presente investigación, y lo mencionan las mismas autoridades y los mismos transportistas; ya que son ellos mismos autores sin poder controlar tal situación.

Actualmente los taxistas informales superan en número a los taxistas que están inscritos en un gremio; mejor dicho; toda esta situación supeditada por gobiernos anteriores mediante corrupción han hecho posible que el parque automotor de Chiclayo y distritos colindantes excedan en unidades al transitar cada día. Y es por ello que el Gerente de Desarrollo Vial y Transportes de la Provincia de Chiclayo al revisar los escritos emitidos encontró grandes vacíos legales en las resoluciones de autorización de servicio especial de taxi para varias unidades que actualmente bajo esos “documentos” se encuentran realizando servicio y muchas veces ocasionando malestares u accidentes al usuario; no dejando de lado los problemas que se originan frente a nuestras autoridades auxiliares como lo son PNP, inspectores, fiscalizadores, etc.

Y es que en la actualidad son aproximadamente 80 mil vehículos de los cuales taxis son unos 20 mil; es por tal la necesidad de permitir que dichas autorizaciones o permisos se extiendan a otras provincias bajo la coordinación de ambos ayuntamientos para sí menguar la capacidad de unidades vehiculares en el actual parque automotor que presenta nuestra actual provincia de Chiclayo.

En el diario La industria , se indica una de las vías centrales de la ciudad de Chiclayo que corresponde a la Avenida José Leonardo Ortiz donde como entidad edil se encuentra el banco de la nación; se observa a diario congestión vehicular de todo tipo de movilidades, un caos total de colectivos, taxis , combis y hasta de vehículos menores como son los moto taxis; refieren no hallar un control por partes de las autoridades en aquel lugar; si hubiere algún accidente o inconveniente no habría al alcance policía o ayuda para esclarecer la situación. Frente a ellos podemos ver uno de los grandes problemas de transportes en esta ciudad; por tal invocaban alguna respuesta o solución a estos dilemas y así menguar el número de movilidades estancadas en esa avenida.

En Andina (Agencia Peruana de noticias), sostuvo entrevista con el ex alcalde de Chiclayo, el Sr. David Cornejo Chinguel, donde comento las diversas reuniones que ha tenido con las autoridades de la SUTRAN, MTC hasta con autoridades regionales frente a esta situación del desorden que se observa en el parque automotor de Chiclayo; donde las resoluciones que están otorgando permisos a diversas empresas dichas rutas se cruzan con otras líneas y por lo tanto genera más desorden y dilemas en la misma entidad de transportes, a lo que ha llegado en algunos casos a denunciar estos hechos.

En RPP noticias; hace más énfasis al tiempo que demora en un usuario llegar a su lugar de destino, haciendo una serie de entrevistas donde hasta los mismos taxistas manifestaban su molestia e incomodidad al haber demasiados vehículos (más informales que formales) ocupando bastante tiempo en las calles y no poder avanzar ; por tal es que solicitaban a las autoridades llegar a un acuerdo donde pueda favorecer a ellos el hecho de poder captar carreras en otro lugares dentro de la región pero fuera de su provincia ya que aquí en el distrito o provincia de Chiclayo es pérdida económica y perdido de tiempo por la misma congestión vehicular que existe.

Concytec, al observar la situación en Chiclayo tuvo a bien traer propuestas para mejorar esta situación a las autoridades municipales; para los cuales estos esquemas están determinados a enmendar diversos dilemas como el caos vehicular, la contaminación del medio ambiente, que son los más comunes en nuestra provincia; siendo de molestar para muchos ciudadanos.

1.2. Antecedentes de estudio

1.2.1. A nivel Internacional

Moreira (2018), señala en su tesis acerca del impacto social y económico que corresponde el sector transportes en Ecuador; primeramente que permite visualizar que en su mayoría los dilemas que se presentan en este país respecto

a sus leyes y que ello genera porque no existe acoplamiento por parte de los encargados en materia de este rubro justamente y que por tanto estas se deberían inclinar por favorecer el uso de transportes públicos y su buen servicio ; asimismo que velen por los mejoramientos de rutas en base a una buena infraestructura para evitar el cumulo de carros en cada una de sus ciudades centrales , situación que supone unas modificaciones tanto en sus leyes o actuales políticas acerca de este rubro como también desvincular un poco el uso de movilidades privadas.

Gómez (2015) refiere en su investigación basándose en el análisis y el desequilibrio que se observa en dos factores; espacio y tiempo; y por ende confirma la necesidad de incluir los problemas del rubro de transporte público en conversaciones de las entidades estatales, ya que velan por el desplazamiento de la población y aun por el perímetro de cada ciudad, puesto que arriba en una de sus conclusiones que esto se generaliza a una externalidad negativa más aun incluyendo el caos vehicular , falta de seguridad y compromiso, y que para aportar al mejoramiento de este factor depende del buen planteamiento de rutas y señalizaciones ; asimismo la capacitación del personal de transporte ara la buena guía e información a los transportistas.

Arias (2015) en su investigación jurídica refiere que al hablar de desarrollo sustentable se basaría en evaluar las estrategias, estructuras del sistema de transporte en cuanto a nivel sectorial y territorial, teniendo en cuenta la normatividad que haya en cada lugar y el estudio técnico en su perímetro; asimismo teniendo como índice las evaluaciones que vienen realizando para mejorar y ordenar sus rutas juntamente con su parque automotor. Es por ello que en una de sus conclusiones señala la idea contar con un personal capacitado en el rubro para desarrollar un buen análisis en el lugar y así obtener un desarrollo sustentable frente al ámbito de transporte.

Gimenez (2016) expone que las políticas o normas de planificación territorial del servicio de transporte público en la Ciudad de Santa Fe no está satisfecha o contenta respecto a sus distancias que tienen que recorrer por no contar con paraderos cercanos o movilidad al alcance de sus calles ; por ejemplo en el caso de las personas socio económicamente vulnerables donde al vivir casi al perímetro o a las afueras de la ciudad hace que su tiempo por obtener movilidad se realice con mayor tiempo, por tal concluyó que no se le está brindando las

facilidades del caso tanto a transportistas que quieren recorrer por esas zonas como a las personas que viven ahí ; y es que últimamente vienen siendo rechazadas las solicitudes de obtener autorizaciones para llegar hasta ese punto lejano o simplemente no desean llegar a ningún acuerdo por parte de las autoridades.

Gonzales (2017), en su investigación refiere en cuanto a la logística y desarrollo territorial estudiado que van en dos vértices distintas para los partícipes implicados, en este caso transporte, autoridades, población, normas ; en otras palabras lo que se planifica en cuanto a territorio se debería dar un buen plan de modificación y ordenamiento de rutas, pistas, capacitaciones para evitar el caos vehicular frente a la población al exceso de vehículos y estar al alcance de cualquier punto de las ciudad y estados.

1.2.2. A nivel Nacional

Chuco (2018) refiere en su tesis la importancia de que las leyes o normas en rubro de transportes tanto regionales como locales sean coherentes teniendo como fin la seguridad, orden y buen servicio al ciudadano puesto a ser trasladado a su destino; y por ello arriba a concluir en primer lugar que el comienzo de emitir formalmente autorizaciones para aquellas unidades de taxi es algo positivo en su localidad para que ligado a ello disminuya la informalidad y así el ciudadano obtenga la seguridad de por ser trasladarse de un lugar a otro en dicho vehículo, asimismo concluye también la facilidad que deberían otorgar en este caso a las provincias el poder transitar libremente en otro espacio jurisdiccional o no competente justificándose en la carencia del servicio de transporte por parte de los usuarios a otro lugar fuera de su localidad y a la par que mengua el caos vehicular que se vive en la provincia actual.

Poole (2016) señala que en el sistema integrado de transportes para otorgar una autorización implica en realidad reintroducir tipo un nuevo régimen de servicio público ; por lo que se obligaría a realizar una serie de ajustes entre los cuales consiste en brindar una serie de herramientas jurídicas que permitan menguar deficiencias y potenciar este rubro y los resultados en su investigación arribaron a que en sus primeros procesos de implementación el Sistema Integral de Transportes ha producido una serie de situaciones evidentemente positivas, tales

como la reducción de atropellos de tránsito y contaminación ambiental, mejores posiciones laborales para los conductores y la renovación, modernización y normalización de la flota y es justamente lo que se busca ; aquellos factores que permitan de cualquier u otra manera que el servicio brindado al usuario sea el mejor y el más seguro, sin dejar de lado la posibilidad de brindar mejores opciones de traslado .

Flores (2017) nos señala en su investigación que una opción para ordenar nuestras rutas y mejorar el parque automotor en cualquier ciudad es formulando un modelo de planificación orientado a un enfoque sostenible para lo cual es requerible contar con presupuesto y calidad técnica en las autoridades públicas de transporte correspondientes al ayuntamiento. De esta forma lograremos afrontar las nuevas solicitudes que se realicen para ejecutar este modelo; para esto se requiere de personal capacitado para realizar buenos planos de señalizaciones, rutas y lograr orden en las calles frente al cumulo de unidades vehiculares y a la vez dando las facilidades de transporte a la sociedad.

Pérez (2018) en su investigación refiere a encontrar factores que permitan dinamizar y mejorar el control de vehículos y su parque automotor, pistas y rutas de lo que corresponde carretera Cajamarca – Celendín; pues nos comenta que ya concurre mucho tiempo que viene ocasionando esta ruta muchos accidentes por tratarse de un recorrido común para los conductores en lograrse a trasladar a los usuarios a otros destinos colindantes ; es por ello que plantea una coordinación junto con las autoridades ; inspectores municipales y transportistas para mejorar el plan de rutas y hallar otras salidas y evitar el cumulo de carros en un solo sitio.

Ravines (2016) refiere proponer un proyecto donde se ordena las rutas interdistritales del transporte en Cajamarca por motivo de considerar una gran congestión vehicular y a la vez accidentes de tránsito como también el ingreso de varias papeletas de control a la gerencia de transporte diariamente; es por ello que arriba su investigación señalando que las autoridades municipales en coordinaciones internas contratan a personas especializadas en diseñar planos mostrando cuales serían las nuevas rutas y/o por donde pasaría cada tipo de vehículo ; asimismo ampliando rutas entre distritos y provincias y así menguar estos factores negativos de donde no velan por seguridad e integridad de los usuarios.

1.2.3. A nivel Local

Incio (2014) refiere en su tema la gran informalidad que existe en el sector de transportes en la ciudad de Chiclayo comentando que no todos ellos están inscritas en una empresa ni mucho menos en la misma municipalidad; y esto conlleva la baja de educación vial por parte de los choferes y es por ello que devienen las sanciones por parte de nuestras autoridades hacia ellos y a la vez en infringir llevando a personas a otros lugares donde no tendrían autorización para movilizar; por lo que sabemos que esto corresponde una causa primordial en el problema de tránsito y no solamente acá como provincia sino que este problema ya surge a nivel nacional. Por lo que arriba a una de sus conclusiones que el dilema central es el centralismo en la Ciudad de Chiclayo; también la ausencia de carretera; falta de comunicación por parte de las autoridades; insuficiente señalización y sobre todo informalidad.

Del Carpio (2016) en su análisis elaborado en su análisis elaborado se pudo diagnosticar que la organización del servicio de transporte en Chiclayo está quebrantando los derechos primordiales de los usuarios como es la vitalidad de la ciudadanía, seguido a ello el medio ambiente y por lo que consecuente a ello perjudica el avance económico de esta ciudad; asimismo que teniendo como principal dilema es la gestión municipal frente a este rubro, la misma que vienen utilizando métodos y técnicas antiguas y que como resultados genera cero avance y generando una administración deficiente e incapaz de otorgar buen servicios a los ciudadanos. Sin embargo se corrobora la total incomodidad que muestran los usuarios al recibir tan bajo servicio y abandonados al cuidado de una gestión ineficaz; por lo que propone la innovación de un operador de inteligencia empresarial, basada en la orientación de la nueva gestión pública, es decir más implementada tecnológicamente, electrónica y en comunicaciones; para así mejorar la calidad de servicio que se vienen otorgando en cuanto al transporte público y consecuente a ello se respete los derechos como tal de los ciudadanos.

Diaz (2019) señala una de las cosas que también influye en los problemas en transportes serían los años de antigüedad que tendrían estos vehículos y que por lo tanto influye en no brindar seguridad al usuario; asimismo menciona el problema que tenemos con abundantes unidades vehiculares y que nuestro actual parque automotor se vería afectado por permitir transitar unidades formales e informales y

con un delineamiento completo de ruta; es por tal que en su investigación plasma la gran contaminación ambiental que enfoca el uso de estos vehículos antiguos y sobre todo informales ; no respetando las normas actuales mucho menos su recorrido establecido; por lo que en conclusión y sobresaliendo al ser humano y su seguridad; es que ante todo prevalece la satisfacción del usuario , sus cuidados y orden establecido ya sea en cada traslado como en cada empresa de transporte que indique o controle a sus transportistas.

Morales (2015) refiere en su investigación el plantear un modelo mejorando la señalización en los siguientes distritos que respecta a José Leonardo Ortiz y La Victoria; puesto el caos vehicular y la falta de correcta señalización en las pistas y avenidas de Chiclayo son notorias , respecto a los accidentes y denuncias que se hacen ante la entidad correspondiente mencionando que hay unidades vehiculares que no cumplen con los requisitos u otros les falta autorización y transitan sin permiso alguno y consecutivo a eso que muchas veces acumulan tanto en un solo lugar que no hay salida ; pudiendo tener oportunidad de traslado en otros lugares colindantes.

Ysla (2016) refiere en su investigación examinar los componentes de la verificación de los choques de tránsito por carretera en la red vía nacional que comprende la costa y la panamericana norte que en parte abarca nuestro departamento de Lambayeque, respecto a ello indico la poca ejecución de los preceptos de transportes por parte de los conductores como también de los dueños de las empresas de estas mismas; como también la falta de documentación, o sea mucha informalidad ; por lo que concluye que dichos factores son los más resaltantes y exponía la seriedad del caso de las autoridades en cuanto a exigir cumplimiento en todo ámbito para así menguar número de accidentes.

1.3. Abordaje Teórico

1.3.1. Régimen de Gestión Común

1.3.1.1. Concepto:

Los múltiples significados del concepto de Régimen de Gestión Común, son muy diversos, por lo que en la presente investigación la que más se asemeja; es la que se basa en una imagen fragmentada de la actualidad, esto es, que no es probable explicar en conjunto, ni introducir todos los anexos que esta pueda

tener, por lo que mejor quiere hacer referencia, es a la explicación de un desarrollo particular o específico, manejado siempre desde quien lo propone o lo dirige.

El planteamiento de Régimen de Gestión Común, es un acuerdo que lo conforma un grupo de personas u organización bajo un procedimiento que debe ser claro y preciso al momento de ser planteada y resuelta juntamente con la toma de decisiones. Toda organización o empresa debe poseer dicha gestión y en este caso vamos a llevarlo junto al transporte público especial o de servicio y se formara esta figura de gestión en la presente investigación.

Según La encuesta Lima Cómo Vamos 2011, nos menciona que:

“la realidad de los taxis desde la opinión de los clientes, la mayor parte mencionó no ser buena su condición de dichos vehículos. Si bien es cierto la apreciación es negativa en cuanto a los taxis; peor aún es en los otros tipos de transportes que existen en la ciudad; por lo tanto es importante conocer los factores y crear un modelo de gestión con el fin de mejorar dichos factores y que se logre un mejor servicio”. (Lima Cómo Vamos, 2011)

Por tal es que buscando respaldo en la ley principal de este rubro de transportes nos refiere que sus lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentos específicos de estos mismos funcionan en toda la demarcación del estado del Perú y muestra de ello lo siguiente:

-) Transporte Terrestre; o sea movimientos constantes en las carreteras físicas de personas y artículos.
-) Sistema de Transporte, es decir; ocupación de solvencia donde utilizan los mecanismos para desarrollar con éxito el proceso del servicio de transporte terrestre; pero aquí ya no incluimos el abuso del diseño de los medios de uso público.
-) Tránsito Terrestre, refiere a conjunto de hechos o actos de las personas y vehículos en las carreteras.

Seguido a ello como objetivo principal se establece que el servicio cotidiano que brindan los transportistas sea de cualquier modalidad se incline a la complacencia

de las obligaciones frente a los usuarios y al resguardo de sus limitaciones frente a la protección y bienestar, así como la vigilancia del medio ambiente y a la sociedad en general.

Teniendo en cuenta los reglamentos sobresalientes de la economía del transporte. Gus (2002) menciona lo siguiente:

Primeramente la infraestructura y los servicios; es decir; existen 2 tipos de actividades que manejan ciertas empresas de transporte: las que se ocupan a la cimentación y utilización de equipamiento (puertos, ferrocarriles, etc.), mientras otros trasladan a los automóviles que utilizan esos funcionamientos para desarrollar los servicios de transporte (líneas terrestres, empresas de colectivos, empresas de taxis, empresa de autobuses, etc.), por lo que cabe resaltar que en estas actividades siempre van a existir en todos los modos de transporte cada vez que examinemos la tecnología de producción. La diferencia entre los diferentes tipos de transporte se debe en gran parte a circunstancias tecnológicas, es decir los rasgos exclusivos de los automóviles y el equipamiento que estos necesitan supeditando el diseño de la secuencia de cada mercado y el grado de competencia aceptable en ellos.

Un punto importante, es el intervalo de tiempo de los usuarios, pues corresponde muy útil considerar que el tiempo como causa añadido a la función y rendimiento que debe generar las actividades realizadas, es necesaria saberla organizar y distribuirla; que tiempo alude al chofer o a los usuarios, en decir; quien debe almacenar más tiempo o más interés.

Capacidad establecida y obligación de reglamentación, es decir ver la carencia de que varios automóviles (o empresas) distribuyan una misma atmosfera condicionada para la realización de servicios, esta pieza es de gran provecho cuando se indaga la configuración de los mercados de transporte, ya que limitan la posibilidad de que existan o no empresas adversarias que ofrezcan un mismo tipo de servicio. (p. 30-35)

Otro autor afirma lo siguiente:

Como sección impulsadora de la economía las tareas referentes al organismo de transporte, tanto en lo que menciona de la

cimentación de infraestructuras como al abuso de los servicios, tiene una importante trascendencia sobre el sistema productivo universal, zonas ligadas económicamente con los preceptos de transportes, tales como la industria del petróleo, plásticos, etc.; y es que son abastecedores casi representativos del sistema y se identifican como el cuarto por ciento de todo el PBI. Es menester saber que transportes y sus derivados realizan un importante trabajo en la producción de actividades y creación de empleos. (Cendrero, 2008, pp. 8)

1.3.1.2. Autoridades Competentes:

Respecto a los dirigentes especializados en este sector; les corresponde en este caso verificar o fiscalizar estos rubros y poder asimismo plantear esta figura de gestión tenemos los siguientes:

- 1.3.1.2.1. MTC; que se encarga de ver por el orden territorial ligado a las distintas áreas ya sea de producción, mercados, centros poblados, etc.; mediante la supervisión de la infraestructura de esta misma entidad.
- 1.3.1.2.2. Los Gobiernos Regionales; en este rubro sería aprobar y elaborar proyectos plasmados a nivel de región respecto a transportes.
- 1.3.1.2.3. Las Municipalidades Provinciales; aquí deviene el apoyo ya de manera de provincia y junto a ellos sus distritos competentes; aquí es donde venimos planteando la figura de gestión de la presente investigación.
- 1.3.1.2.4. Las Municipalidades Distritales; pues aquí consiste velar por su jurisdicción propia de distrito; en el rubro de transporte, estos ayuntamientos solo fiscalizan los vehículos menores o sea los moto taxis.
- 1.3.1.2.5. PNP; que actúan frente a las intervenciones de transporte como auxiliares o como personal de apoyo.
- 1.3.1.2.6. INDECOPI; esta entidad trabaja de la mano con la SUTRAN para fiscalizar y supervisar en coordinación

para corroborar los requisitos que toda unidad vehicular debe contar para trasladarse o brindar servicio.

En sucesivo a ello; nuestra propuesta de régimen de gestión común se contempla bajo municipalidades provinciales; por lo que en ese aspecto se ampliaría el tema.

1.3.1.3. Acuerdo entre Municipalidades Provinciales:

Según la norma estos municipios colindantes dispondrán de forma conglomerada la presencia de sectores urbanos continuos, en congruencia con sus propios croquis urbanos o mediante confirmaciones conjuntas o mejor dicho por verificación de especialistas en dichos planos. La coordinación y aprobación de ambas municipalidad será aprobada mediante una Ordenanza Municipal, para ello deben contar con los siguientes requisitos:

- ✓ Densidades habitacionales superior a 50 ciudadanos por sector, estimado como lo más mínimo en grupo.
- ✓ Demarcación cubierta por urbanizaciones que, aunque estén separadas, se dan a distancias no excediendo de los 40 metros, manteniendo cierta distancia.
- ✓ Desplazamientos persistentes de residentes formados por los servicios del centro o ciudad originaria.
- ✓ Agrupación de las ciudades de crecimiento metropolitano de las provincias principales; y ambientes propicios a este.

En cuanto a lo plasmado, si dichas poblaciones colindantes cumplen con lo solicitado tantos técnicos en transportes y otros especialistas podrían firmar un acuerdo de régimen de gestión común tal y conforme a ley; donde cabe mencionar que es un proceso de estudio ante todo y planos y evaluar la necesidad de ambas poblaciones en requerir este método de gestión.

1.3.1.3.1. Fiscalización y transportes en las municipalidades.

Por lo tanto partiendo de las definiciones anteriores, se pueden dar a conocer algunos significados o actividades que acompañan

a las municipalidades como una de sus funciones. Según Sánchez (2020), afirma que “la finalidad de la fiscalización se enmarca en la verificación de los deberes, prohibiciones y limitaciones de los administrados” (p.3). Es decir, corresponde a la fiscalización en un término exacto dar cumplimiento al contenido de las normas como también de las varias formas jurídicas que son utilizadas por la administración; seguido a ello, esta área también sirve a los administrados por lo que da lugar a la utilización del ordenamiento jurídico siempre estando todo dentro del marco que corresponde. Asimismo, como parte de las obligaciones de fiscalización, la autoridad puede preguntar a las personas bajo dirección o supervisión; ya sean los funcionarios, trabajadores, asesores y a terceros, usando maneras especiales que considere primordial para generar un testimonio completo y verdadero de los hechos. Es decir, la actuación material de interrogar no debe verse limitada únicamente a recibir respuestas por parte de quienes ejercen la representación legal o formal del agente supervisado, sino que, en evidente relación al propósito de constatar y recoger a detalle los hechos advertidos, la fiscalización flexibiliza este criterio y legitima la formulación de preguntas a todo agente que pueda aportar hechos o pruebas respecto a una supervisión, incluyendo esto a terceros ajenos a toda relación (fáctica o formal) con el administrado supervisado.

Al administrado le favorece también el derecho a requerir la identificación correspondiente y el DNI de los dirigentes, administradores o auxiliares a cargo de la inspección; poder realizar grabaciones en audio o video de las intervenciones en las que participen; y requerir que se incluyan sus anotaciones particulares en las actas que sean consideradas como de aporte. Y eso no sería todo, sino que una vez terminada la verificación, el chofer o transportista puede entregar descargos, o sea; argumentos que demuestren la veracidad en su descargo con el tiempo plazo que se le otorga para la emisión de sentencia.

1.3.1.3.2. Legislación Comparada

En Chile, su artículo 3° de la Ley Num. 18290, Ley de tránsito; establece el acuerdo que pueden realizar 2 o más municipalidades referentes a las materias de transporte y que de por medio existan intereses en común:

Las Municipalidades dictarán las normas específicas para regular el funcionamiento de los sistemas de tránsito en sus respectivas comunas. Dos o más Municipalidades podrán acordar medidas o atender servicios de interés común en las materias a que se refiere el inciso anterior. Tales normas serán complementarias de las emanadas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, no pudiendo contemplar disposiciones contradictorias con las establecidas por dicho Ministerio. Las Municipalidades, en caso alguno, podrán dictar normas destinadas a modificar la descripción de las infracciones establecidas en la presente ley, su calificación y la penalidad que para ella se señala, ni aún a pretexto que el hecho no se encuentra descrito en ella. (Ley N° 18290. Ley de tránsito. Art. 3 (1984)

En Colombia el artículo 12°, Código de Régimen Municipal (Decreto 1333 de 1986) establece la afirmación de integrar en un solo acuerdo la participación de 2 o más municipalidades):

La atención de las funciones, la prestación de los servicios y la ejecución de las obras a cargo de los Municipios se hará directamente por éstos, a través de sus oficinas y dependencias centrales o de sus entidades descentralizadas, o por otras personas en razón de los contratos y asociaciones que para el efecto se celebren o constituyan. Para el adecuado ejercicio de sus atribuciones, los Municipios recibirán de otras entidades la ayuda y la colaboración técnica, administrativa y financiera que prevean las normas vigentes y los acuerdos o convenios válidamente celebrados. La atención de funciones, la prestación de servicios y la ejecución de obras por parte de los Distritos que integran un Área Metropolitana o una Asociación de Municipios, se hará de acuerdo con las disposiciones y cláusulas de los actos contratos que creen y organicen la respectiva Área o Asociación. (Decreto N° 1333. Código de Régimen Municipal. Art. 12 (1986)

En Paraguay en su artículo 16°, Ley N° 3.966/10; Ley Orgánica Municipal, establece el acuerdo que puede haber con otros municipios o entidades:

Además de las funciones propias establecidas en la ley las municipalidades podrán ejercer competencias nacionales o departamentales delegadas de otros organismos y entidades públicas en materias que afecten a sus intereses propios. El ejercicio de competencias nacionales o departamentales delegadas requerirá de un convenio previo entre la administración delegante y la municipalidad. En el convenio deberá constar es alcance, contenido, condiciones y duración de este así como el control que se reserve la administración delegante los casos de resolución del convenio, y los recursos que transfiera la administración delegante a la municipalidad. Para que la delegación sea efectiva, se requiere que el convenio esté aprobado por las respectivas Juntas Municipales. Las competencias delegadas se ejercen de acuerdo con la legislación vigente para la administración delegante. (Ley N° 3.966/10. Ley Orgánica Municipal. Art. 16 (2010))

1.3.1.4. Relevancia del Régimen de Gestión Común:

Para tal figura de gestión por acuerdo de los ayuntamientos podrá introducir el origen de una institución para tramitar y supervisar el transporte en carreteras largas y principales, con los permisos que les corresponde obtener y tramitar.

Argumentando; podemos decir que:

En caso de no existir acuerdo entre ambas propuestas técnicas o evaluaciones, cualquiera de los organismos o municipios interesados puede proponer a la otra parte la realización de un arbitraje de derecho para el establecimiento del Régimen de Gestión Común del Transporte. Este proceso se realiza solo en única instancia, mediante un tribunal arbitral nombrado de acuerdo con las normas establecidas en la Ley General de Arbitraje, la que resulta aplicable al tema. (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Art. 13 (2009))

Hay que tener en cuenta que esta figura de gestión en el rubro del Transporte se va a concretar siempre en cuando comprenda el área urbana continúa declarada en el proyecto técnico por parte de cada una de las municipalidades como tal y no la totalidad de la demarcación de las provincias involucradas; en

otras palabras; que no se realizaría transporte público por calles, avenidas, etc. que no estén designadas en dicho informe técnico; ya que previo a ello hay una evaluación para designar las rutas.

La ausencia de la figura propuesta que enmarca la ampliación de las rutas y autorización en transporte no accede a ninguna de las municipalidades a conceder permisos en territorio ajeno fuera de su competencia. Asimismo en otro apartado señala que en los casos de los municipios provinciales no encuentra que esta figura lo constituyan como corresponde o como esta dictaminado. Pues ello indica las facultades que corresponde tanto a choferes como usuarios y personas que tienen empresas de transporte, debiendo ante todo ser autorizados por la figura municipal y así enviar todo lo producido a quien corresponde para empezar el proceso sancionador.

1.3.1.5. Contenido del Contrato:

Al establecer un acuerdo en ambas municipalidades; debemos saber que contiene dicho acuerdo que más adelante será oficializado mediante una Ordenanza municipal; que son los siguientes:

- a) Precisión del Proyecto Normalizador de carreteras del transporte dentro de la ciudad entre provincias colindantes, teniendo necesidades en común y requiriendo iguales características; tales como horarios y paraderos.
- b) Requerimientos de acceso para la concesión de permisos.
- c) Verificación y manejo del servicio.
- d) Periodo que duraría este contrato entre los municipios; verificando también que incurra en algún cambio o renovación que quisieran agregar las partes.

1.3.1.6. De la Libre jurisdicción y deber del Estado:

El Estado enfoca su aplicación o ejecución en aquellas empresas de este mismo rubro como lo es transporte pero que siempre están obstaculizando el libre desplazamiento o no se sujetan a los preceptos que los definen. Es decir, posiciona su concentración en las empresas que buscan mejorar este rubro pero con enfoque a las ciudades con escasa movilidad o

tránsito a fin de incrementar y surgir la competitividad entre ellos juntamente con las ciudades en zonas urbanas de alta población de actividades para corregir los dilemas que genera por el caos vehicular y la contaminación.

Además: “el gobierno vela por el cuidado de los intereses de los clientes, asimismo de su salud y seguridad de ellos mismos como también por el medio ambiente. El Poder Ejecutivo podrá implantar medidas provisionales que conllevan la renovación del parque automotor” (Ley N° 27181. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Art. 14 (2015).

El pensamiento actual de servir a los administrados florece en Francia a finales del siglo XIX; propiamente en las normas y legislaciones del estado; en ello sufre una metamorfosis fundamental en la doctrina de ellos mismos, ya que fue descrito tanto en noción amplia como en noción específica. El primero refiere a que el servicio público abarca toda la producción obligatoria para el desarrollo de la ciudad, que debe ser normalizada y protegida por lo dirigentes o personas a cargo; ahora en noción específica, señala que el servicio público es una ocupación técnica prestada al administrado de manera regular y diaria para cubrir sus exigencias cuya obligación recae en la administración pública.

De acuerdo a la apreciación de la norma madre que ha perpetrado el TC, para que una obligación pueda ser válida como actividad pública, deben incurrir en las siguientes condiciones:

Uno de naturaleza material, porque debe tratarse de ocupaciones primordiales para complacer intereses importantes de la población y alcanzar el bien común en la comunidad; y otro de naturaleza formal, referido a que la validación de una obligación como servicio público, debe realizarse mediante un precepto, es decir, es el legislador quien debe determinar la naturaleza esencial o no esencial de una actividad, y establecer el régimen jurídico específico que le corresponderá. (Vinces, 2016, p.5)

Así pues, la descripción de todo esto resulta más extenso que el de servicio público en sentido estricto, pues este se refiere exclusivamente a los servicios particulares que han sido guardados por el legislador a la titularidad pública, o sea, a aquellos que cuentan con una autorización. El servicio

público, entonces, es solo una de las formas en que pueden organizarse los servicios particulares de una comunidad.

1.3.1.6.1. Legislación Comparada

En México, el artículo 10°, Ley Federal de Derechos, donde establece lo que abarca un servicio público en su comunidad; tanto finalidad como alcances:

Los derechos que establece esta Ley, se pagarán por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados y en este último caso, cuando se trate de contraprestaciones que no se encuentren previstas en esta Ley. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado. (Ley Federal de Derechos. Art. 10 (2012))

En Colombia, el artículo 4°, Código Nacional de Tránsito Terrestre, donde indica que para llegar a participar de cualquier entidad de transporte hasta chofer tendrías que acreditarlo con un par de estudios que te exigen en este país:

Los Directores de los Organismos de Tránsito o Secretarías de Tránsito de las entidades territoriales deberán acreditar formación profesional relacionada y experiencia en el ramo de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o posgrado en la materia. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad. (Ley N° 769. Código Nacional de Tránsito Terrestre. Art. 4 (2002))

Asimismo en Colombia también mediante el Decreto N° 172 de 2001 en su artículo 40° nos establece el concepto de prestar servicio:

De conformidad con el artículo 30° de la ley 105 de 1993, el transporte público es una producción dirigida a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos en buenas condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica. (Decreto N° 172. Reglamento del Servicio Público de transporte terrestre Automotor Individual de pasajeros en vehículo taxi. Art. 40 (2001)

En Ecuador en su artículo 4° de la Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, nos establece su siguiente lineamiento:

Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país. (Ley N° 1. Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. Art. 4 (2018)

1.3.1.7. Competencia

De la distribución de las competencias; se dividen en:

- ✓ Normativas
- ✓ De gestión
- ✓ De fiscalización

1.3.1.7.1. Normativas

Señala en el extremo de promulgar los preceptos que se ubican en los diferentes niveles de las administración pública nacional; mejor dicho aquellos de carácter amplio que están en todo el perímetro

del estado y que son de nivel exigible para todas las entidades y usuarios de los sectores públicos y particulares.

1.3.1.7.2. De Gestión

Contempla en la autorización que poseen las autoridades para implantar los lineamientos principales y sus normas. Una de las facultades de esta competencia, tenemos las principales:

- Dirección del alcantarillado vial público, de la semaforización y dirección de los desplazamientos en tránsito.
- Inspección de los servicios brindados, ya sea de personas o de mercadería.
- Entrega de permisos para que realicen servicio público.

1.3.1.7.3. Fiscalización

Abarca la inspección; revelación de infracciones y la implantación de sanciones por desobediencia a los preceptos referentes a transportes y tránsito terrestre, de manera que en conjunto realicen un mejor trabajo transparente en el mercado y se halle mayor información frente a los usuarios.

1.3.1.8. Infraestructura adicional del Transporte

En cuanto a este rubro primero sabemos que al brindar este tipo de servicio, el usuario deberá observar que le brinde seguridad y calidad y para ello, es necesario contar con un adecuado equipamiento físico; y sea unos correctos y acondicionados paraderos de transporte, sus oficinas de atención como las de su centro para verificar sus encomiendas que serán llevadas por vehículos de carga y descarga.

1.3.1.8.1. Legislación Comparada

En Chile en su primer artículo del Decreto N° 212, que es Reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros nos menciona lo siguiente basado en sus concesiones o autorizaciones que otorgan a las empresas de transporte:

Las concesiones de servicios de transporte público de pasajeros que se otorguen mediante licitación pública

conforme al artículo 3º de la ley N° 18.696, deberán sujetarse a las bases de licitación definidas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y tendrán el plazo de duración que en éstas se determine. Una vez concluido el plazo de las concesiones de servicios de transporte público de pasajeros y siempre y cuando se verifique alguno de los supuestos establecidos en el inciso segundo del artículo 3º de la ley N° 18.696, los servicios deberán ser nuevamente entregados en concesión mediante licitación pública por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ya sea en la misma forma o modalidad, o divididos o integrados conjuntamente con otros servicios. La correspondiente licitación deberá efectuarse con la anticipación necesaria para que no exista solución de continuidad entre las concesiones. (Decreto N° 212. Reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros. Art. 1 (1992)

En Colombia en su artículo 5º clasificado del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del sector transporte, nos indica su procedimiento a solicitar autorización para realizar servicio de transporte:

Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros en el radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos. (Decreto N° 1079. Decreto Único Reglamentario del sector transporte. Art. 5 (2015)

1.3.1.8.2. Jurisprudencia CSJR

Existe una obligación pedagógica que resulta ser flexible a todas las personas y poderes del pueblo y al igual que los preceptos tienen como fin enseñar de forma didáctica la interpretación de la Constitución y de los derechos fundamentales.

Según Ignacio Burgoa, estima que:

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

La jurisprudencia CSJR sobre la materia, ha sido fundamental en este proceso de investigación. En particular dos sentencias de la CSJR han sido claves en esta materia de transportes en cuanto al cumplimiento de las autorizaciones, renovaciones de permisos y sus plazos.

1.3.1.8.2.1. Sentencia de 10/11/2017, que declara fundada la casación respecto a la autorización de una empresa de transporte a brindar servicio público.

Basándose en interposición de demanda contenciosa administrativa por parte de la Empresa de Transportes Flores Hermanos SCRL(en adelante, DEMANDANTE) contra la Dirección Regional de Transportes (en adelante, DEMANDADO) bajo la pretensión principal de solicitar la nulidad de múltiples Resoluciones directorales que fueron emitidas a varias empresas de transporte estando aun en vigencia la autorización de la DEMANDANTE; y como pretensión accesorio que a partir de declaración de nulidad de éstas resoluciones se le otorgue el reconocimiento del derecho a realizar servicio de transporte entre Arica y Tacna.

Es importante indicar que esta ruta de Tacna y Arica en el año 1991 se le otorgo la autorización de brindar servicio público a la DEMANDANTE sin plazo de vencimiento bajo la indicación que una vez lleguen a un acuerdo Perú y Chile referente a transportes, tendrían ya fecha de vigencia y vencimiento, asimismo como el

incremento de su flota vehicular a partir de entonces renovación para los próximos años.

Esta situación deviene porque durante el periodo del año 1991 hasta el año 1999 se han estado emitiendo resoluciones directorales otorgando a otras empresas de transporte permisos de brindar servicio entre las rutas Tacna – Arica, perjudicando y no cumpliendo con lo constatado con la autorización que en un primer momento se le otorgo a la DEMANDANTE. Por tal es que demandando esta situación en una primera instancia les es declarada INFUNDADA su petición, motivo porque no fueron suficientes los alegatos presentados indicando que la autorización de la DEMANDANTE ya habría vencido y que por ende corresponde brindar el servicio a otras empresas nuevas y que la DEMANDANTE renueve su permiso.

Seguido a ello se interpuso Recurso de Apelación contra esa sentencia y en segunda instancia vuelven a confirmar lo mencionado anteriormente, obviando los nuevo alegatos; por lo que procedió la DEMANDANTE a presentar Casación y es aquí donde declaran FUNDADA y pasan a REVOCAR Y ANULAR todo lo actuado anteriormente en primera y segunda instancia.

Cabe necesario especificar que en nivel casación no se verifica pruebas ni se incluyen hechos que hayan sido plasmados a nivel administrativo o judicial; por lo que, se requiere indicar un hecho factico que ha quedado asentado en el proceso. Por lo que aquí el jurado si preciso el primer acuerdo que se hizo en el año 1991 de otorgarle a la DEMANDANTE la autorización sin periodo de vigencia, solo “En tanto se formalice un nuevo Pacto para la ruta entre Tacna y Arica a suscribirse entre los Gobiernos de Perú y Chile”. Y que por lo tanto debería

respetarse lo mencionado, seguido que después de emitida esta sentencia se declare fecha de vigencia en la autorización de la DEMANDANTE para que cada 5 años conforme a ley renueve su permiso y asimismo se le sea devuelto todos los cupos que se les fueron quitado anteriormente.

1.3.1.8.2.2. Sentencia CSJR, de 14/09/2017, que declara Procedente la casación donde fue denegada una autorización a realizar servicio público por encontrarse derogada la ley que la respaldaba.

Basándose en la interposición de una demanda de acción contenciosa administrativa por parte de San Felipe Express Sociedad Anónima (en adelante, DEMANDANTE) contra La Municipalidad Metropolitana de Lima (en adelante, DEMANDADO) con el fin que se declare la nulidad de la carta N°1153-2012-MML/GTU-SRT, mediante el cual se le deniega la petición de autorización para realizar servicio de pasajeros por un plazo de diez años en las Rutas SQ-94 y ECR-02, en la jurisdicción e Lima Metropolitana y como petición accesoria se declare que el DEMANDADO acate los requisitos puestos en la ordenanza N° 1338-MML y por ende se les conceda la autorización correspondiente.

En primera instancia se le declara INFUNDADA su petición al DEMANDANTE, basando sus fundamentos que se acercó a esta entidad edil para solicitar autorización pero que se la deniegan indicando que bajo los requisitos que el DEMANDANTE estaba sustentando su solicitud ya no podría proceder puesto que se respalda bajo una ordenanza que habría sido derogada y sustituida por otra, por consiguiente no era factible la

petición, asimismo que tendría que acatar y encontrarse en el Plan Regulador de Rutas.

En Segunda Instancia REVOCAN la primera sentencia, aludiendo que no era un requisito indispensable el tener que encontrarse en el plan que ordenara las rutas; asimismo indica que mediante Ordenanza N° 1535 de fecha primero de julio de dos mil once se modificó la Sétima Disposición Complementa de la Ordenanza N° 1338-MML, el Plan Regulador de Rutas recién sería publicado con posterioridad a julio de dos mil once, por lo que habiéndose presentado la solicitud con fecha veintinueve de diciembre de dos mil diez, bajo el principio de irretroactividad de las leyes no podría exigírsele a la actora que presente o se encuentre en un plan de rutas, cuando este no era requisito para otorgar la autorización peticionada.

Ya en Casación , declaran Fundada a petición puesta por parte del DEMANDADO llevando esto a que se declare infundada la demanda interpuesta por la DEMANDANTE y no acogerse a lo señalado en las ordenanzas y basarse en leyes que no se encuentran vigentes y no querer ubicarse dentro del Plan regulador de rutas.

1.3.1.9. Requisito de ejecución del servicio

Al rubro de ciertas condiciones la ley menciona lo siguiente:

El conductor brindara el servicio obedeciendo y respetando los lineamientos bajo los que fue autorizado. Por lo que contrae las siguientes responsabilidades, como la de respetar la concesión que se le otorgó, cumpliendo las rutas y frecuencias autorizadas. Este debe si o si obedecer el servicio por el que se le dio permiso, corroborando su información con las autoridades competentes. Prestar el servicio bajo todos

los preceptos indicados, para así evitar la restricción por parte de los auxiliares en este rubro como lo es la PNP, los inspectores y fiscalizadores, en situaciones de fuerza mayor o emergencia. (D.S. N° 017-2009-MTC. Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Art. 56 (2009))

Finalmente podremos decir que para obtener una mejor organización e infraestructura en cuanto a transporte, deberíamos contar con una ampliación de autorización y rutas en nuestra comunidad; puesto que está demostrado que se trabajaría mejor y habría un mayor desarrollo, tal y como lo menciona el siguiente autor:

Los dilemas de la comunidad en giro al rubro del servicio público son inmensos y más aún cuando se vinculan al crecimiento de las ciudades y de su equipamiento que necesitan para soportarla. Actualmente, alguna de las particularidades más comunes entre los regímenes de transporte urbano en el mundo son la automovilización, el dinámico crecimiento de la sociedad, la falta de equipamientos, entre otros. Por lo que, en nuestro país, ocurre siempre el prodigio de las masas de personas migrando del campo a la ciudad y el alto uso de movilidad en zonas urbanas han conllevado que en definitiva se encuentre este rubro en crisis y con necesidad de grandes cambios. (Huapaya, 2015, p. 324)

1.3.2. Transporte Público Especial – Modalidad Taxi

1.3.2.1. Antecedentes

En cuanto a la historia del Taxi, tenemos varios orígenes y uno de ellos corresponde a lo siguiente:

El origen del diseño de los taxis fueron idea de Franz de Von Taxis, personaje que en el siglo XVI siguiendo un modelo de un tipo de correos de Rusia en Mongolia crea esta primera lista mediana de vehículos de paradero entre Holanda y Francia. Pero para ver un cambio se tuvo que esperar hasta el siglo XX para que Louis Renault crease el Taxímetro, con el que permitía verificar cuanto sería el precio de viaje basado en los kilómetros recorridos y el tiempo utilizado. (Transporte Personas, 2017, p.12)

Otras historias señalan que el origen del taxi empezó en los años 1640 cuando Don Nicolás Sauvage, cochero de carruajes, apertura el primer proyecto de taxis en una de las calles de Paris, Francia. Luego de unos años más tarde aparece Don Blaise Pascal, quien tuvo la idea del realizar este tipo de servicios en las principales ciudades, por lo que posteriormente lanzo un sistema de carruajes que se desplazarían en rutas con paraderos fijos y algunos con recorrido establecido de acuerdo a las necesidades de la misma comunidad, esta figura es parecido al bus.

Más adelante se concedió permisos para que se estableciera este tipo de servicios públicos en el centro de la ciudad y sus distritos de alrededor. Y fue así como se definió con la Puerta de San Martin y la de Luxemburgo que cubriría: cuatro carros que hacían la ruta de viaje en ambos sentidos cada 8 minutos ; como referencia extra el viaje más largo tenía una valor aproximado en ese tiempo como de cinco salarios.

Tanto era la evolución de este proyecto que su éxito fue muy pronta; porque los carros en ese entonces no eran muy buenos eran de baja calidad y mal diseñados a unas ruedas que eran muy grandes y toscas que causaban incomodidad a los asientos de los clientes, aparte que eran lentos; por lo que quebró rápido el transporte público donde era la figura del bus y se volvió la mayoría al taxi. Fue así como originalmente esos carros de caballo o los llamados taxis de sangre en ese tiempo ya eran muy concurridos por la sociedad; por lo que la policía de Paris mantenía su registro de la circulación de los vehículos mediante un número de matrícula que se debía colocar en un sitio muy visible a modo de licencia de circulación en cada vehículo.

Por lo que en general, el taxi llevo hacer un vehículo muy conocido ya que las familias pudientes y la nobleza teniendo sus propios vehículos, en algunas circunstancias era necesario pasar a escondite ya sea por varios motivos; por lo que pasaban a contratar un taxi y así encubrir lo hechos que estuvieren cometiendo; y esto es cierto; ya que varios autores de novelas manifiestan en uno de estos vehículos los encuentros de amantes; por ejemplo; mientras el

cochero daba con su carroza un paseo o viaje aburrido por las calles y plazas sin paradero alguno , en el interior del vehículo transcurrían escenas amorosas, primeros contactos de amor. Un autor menciona que fue como una casa de citas sobre ruedas.

Seguidamente al tema en sí, se sabe que el primer taxi automóvil que utilizó el taxímetro fue en el año 1904, donde el Sr. Renault expandió en París sus móviles pequeños para taxi de dos motores; estos fueron autos con calefacción y cristales, y contaba con asientos cómodos. Pasado ello, eran solicitados por las familias de alta alcurnia que aunque sea compraban uno. Luego de un tiempo la empresa Cheker Motors, empezó a diseñar carros especiales bajo la nómina de “Mogul” para que sea utilizados como taxi en los años 1920, lo que llamaba la atención era que estos últimos podían cubrir en su interior de 8 hasta 12 personas, de lo cual el carro está fabricado para cuatro, seis u ocho puertas de entrada y salida.

Desde ese entonces, el crecimiento y amplitud del taxi no ha parado por las ciudades del mundo; al contrario cada cierto tiempo vienen más autos renovados y descansados y siempre acoplándose a las exigencias de los usuarios, como por ejemplo los taxis diseñados para minusválidos.

1.3.2.2. Concepto

Según el RAE, nos menciona el siguiente significado:

“Automóvil de alquiler con conductor, generalmente provisto de taxímetro”

Referimos a un alcance de propuesta que los municipios quisieran tener en su distrito tales como lo es el taxi; que consta en una unidad vehicular junto al transportista; y que este debe contar con un permiso de transporte y una licencia otorgada por la municipalidad al que pertenece, que ofrece calidad de un buen transporte de un pasajero o más que se localizan a igual o diferentes puntos de ubicación. Una situación particular del taxi es que el cliente es quien decide donde ser recogido y donde termina su recorrido; es decir, que sucede lo contrario con los otros tipos de transporte de personas, como son el metro, autobús, el servicio ofrecido por el taxi se caracteriza por ser punto a punto.

1.3.2.3. Universalidad del Taxi

Como situación central, el taxi permite desplazamientos rápidos, seguros y directos dentro del territorio, haciendo nuestra vida cotidiana en algunos sucesos favorables. El cliente paga su derecho de traslado al conductor a cambio del servicio. También se otorga un servicio amable y apropiado; por lo que hace la diferencia del resto de tipos de transporte, y es por ello que existen unos lineamientos principales y obligatorios ya que el sistema del taxi es mucho más dificultoso y tienen varios ítems a ser considerados.

La realidad del Taxi consta en el servicio que se brinda bajo tres factores que son: Calle, contrato y ubicación.

- a) Ubicación: solicitado por varias situaciones, ya sea por celular mediante aplicativo, a una compañía que brinda el servicio, o también en sectores donde localizar un taxi en la vía es un poco dificultoso y arriesgado durante la noche, por la baja economía o por la lejanía de la localidad, o por seguridad. Aquí consiste en el acceso directo sea llamando a una empresa donde, por medio de una red de radio de dos líneas, se podría localizar un taxi, o por otros medios como puede ser teléfonos celulares o Internet.
- b) Calle: donde las personas se dirigen a la avenida o calle más cercana a encuentro de un taxi. Este sector, clasifica a su vez en dos grandes ramas: Taxis de la calle o taxis de paradero.
- c) Contrato: aquí el pasajero conversa directamente con el chofer de la unidad vehicular, o sea; cada vez que desee que le sea otorgado el servicio el cliente le remunerara generalmente por horas o por un suceso en especial.

1.3.1.4. Ámbito Legal de Taxis

1.3.1.4.1. Según el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC

En el rubro de este tipo de modalidad de transporte especial; se debe cumplir ciertos requisitos, de los cuales son los siguientes:

1. Corresponde al nivel M1.

2. Tener los grabados que se sellan en el chasis del vehículo.
3. Cinturones de seguridad de todos los asientos
4. Peso neto mínimo de 1000 kg. Y cilindrada mínima de 1250 cm³.
5. Cuatro puertas de acceso.

1.3.1.4.1.1. Fines y propósitos de la inspección de pesos y medidas.

Actualmente somos testigos de cómo la PNP colabora como una unidad auxiliar frente a los inspectores o fiscalizadores a las autoridades competentes cuando realizan operativos como lo es de conocimiento a visualizarlos diariamente por las calles principales.

En cuanto a los fines de la inspección la ley menciona que el imponer una sanción correspondería a una acción de rango administrativo donde los dirigentes, luego de realizar la tramitación que corresponde, efectúa la sanción al infractor mediante una resolución administrativa. Es por ello la importancia de dar cumplimiento a las indicaciones dadas en el reglamento y en este caso es función de los ayuntamientos provinciales verificar ello dentro de su jurisdicción y que será realizada por trabajadores capacitada y nombrados ante la sociedad como autoridad administrativa, de los cuales son los inspectores.

En cuanto a la responsabilidad del transportista la ley señala que el conductor o propietario del vehículo es responsable ante la autoridad competente de las sanciones que se le imponga ya sea por cualquiera de los que están nombrados en la lista de infracciones.

1.3.1.4.1.2. Escritos que justifican las infracciones

En esta sección se basa en dos documentos que se podrían plasmar la infracción tipificada:

- El acta de control llenada o completada por el inspector municipal como resultado de una intervención que conlleva a realizarse dicha sanción.
- El informe emitido ya sea de un funcionario público o del mismo inspector por orden o intervención motivada de terceras entidades públicas, privadas o de la misma entidad de fiscalización.

Ahora las sanciones que corresponde a este rubro, muy aparte de las multas son:

- Aplazamiento del permiso de manejar por 6 a 12 meses.
- Anulación del permiso de manejar e inhabilitación del transportista.
- Incapacidad total para ejercer cualquier actividad del transporte.

1.3.1.4.1.3. Legislación Comparada

En Chile en su artículo 25° del Decreto N° 212 de 1992 que corresponde al Reglamento de los Servicios Nacionales de transporte público de pasajeros, hace mención lo siguiente:

Con vehículos de locomoción colectiva y taxis no podrá prestarse servicio al público si no están limpios. Su personal está obligado a mantener una presentación aseada. En los vehículos con que se prestan servicios públicos de transporte de pasajeros se prohíbe el suministro y consumo de bebidas alcohólicas. El Secretario Regional respectivo, podrá disponer, mediante resolución fundada, la obligación de que el personal de conducción y cobro de los vehículos, cuando corresponda, utilice uniforme durante la jornada laboral. En dicha resolución, se deberán identificar las características de dichos uniformes, pudiendo hacerse distinciones por tipos de servicio y temporadas del año. Además, deberá establecer el plazo en que estas nuevas obligaciones

se harán efectivas, siendo su cumplimiento de cargo exclusivo del responsable del servicio, quien no podrá traspasar su costo a los trabajadores. (Decreto N° 212. Reglamento de los Servicios Nacionales de transporte público de pasajeros. Art. 25 (1992)

En Colombia en su artículo 22° del Decreto 172 de 2001 que corresponde al Reglamento del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, hace referencia a la permanencia del servicio de taxi:

Los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán permanecer en este servicio por un término no menor de cinco (5) años contados, a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito, fecha a partir de la cual, podrán solicitar el cambio de servicio, el cual se tramitará conforme a las disposiciones vigentes sobre la materia y su reposición deberá efectuarse con un vehículo nuevo. En todo caso la autoridad de transporte competente debe verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio. (Decreto N°172. Reglamento del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Art. 22 (2001)

Asimismo en su artículo 23° menciona de los acuerdos que existe tras confirmarse una figura parecida al régimen de gestión común en taxis pero siendo la diferencia que el trayecto se mide de acuerdos a distancias entre aeropuertos, en cambio aquí es por provincia, lo siguiente:

El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan. El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área

metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo. En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio. En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional. (Decreto N°172. Reglamento del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi. Art. 23 (2001)

En Ecuador en su artículo 30°.1 de la Ley N° 1, Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, establece los lineamientos y procesos de fiscalización e inspección del servicio de transporte que brindan, aquí sabemos que son Inspectores Municipales, Inspectores de Sutran, Fiscalizadores, etc.; en cambio es el país en mención se llaman agentes civiles y otros:

Los agentes civiles de tránsito, serán servidores públicos especializados para realizar el control del tránsito a nivel nacional, y en las vías de la red estatal-troncales nacionales, formados y capacitados por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial. (Ley N°1. Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. Art 30.1 (2014)

El control del tránsito y la seguridad vial será ejercido por las autoridades regionales, metropolitanas o municipales en sus respectivas circunscripciones territoriales, a través de las Unidades de Control de Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial de los Gobiernos autónomos Descentralizados, constituidas dentro de su propia institucionalidad, unidades que dependerán operativa, orgánica, financiera y administrativamente de éstos. (Ley N°1. Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. Art 30.2 (2014)

Asimismo en su artículo 57° indica la jurisdicción que le corresponde transitar los taxis de Ecuador, y en su artículo 67° como también regulan una figura similar al régimen de gestión común entre provincias:

El servicio de taxis se prestará exclusivamente en el área del territorio ecuatoriano, establecido en el permiso de operación respectivo; y, fletado ocasionalmente a cualquier parte del país, estando prohibido establecer rutas y frecuencias. (Ley N°57. Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. Art. 57 (2014)

El servicio de transporte público intraprovincial en taxis; es aquel que opera dentro de los límites provinciales. La celebración de los contratos de operación, será atribución de los Gobiernos autónomos Descentralizados Regionales o de la Agencia Nacional, en aquellas provincias que no formaren parte de una región, con sujeción a las políticas y resoluciones de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, tránsito y Seguridad Vial y de conformidad con lo establecido en la presente Ley y su reglamento. (Ley N°67. Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. Art. 57 (2014)

1.3.1.4.2. Según el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

A manera de conocimiento general, diremos que hay muchas clasificaciones en el rubro de transporte, ninguna hace la excepción porque cada una de ellas apunta a un criterio específico, en este caso nuestra norma nos hace mención de tres divisiones importantes para explicar y señalar como se organiza el mundo de transportes. Y son:

- Por la dimensión jurisdiccional.
- Por el factor cargado.
- Por el carácter de la diligencia realizada.

1.3.1.4.2.1. Órganos y Competencias

Referimos esencialmente conocer a quienes le compete velar por este rubro de transporte y a quien legislar y/o responder judicialmente los asuntos de esta índole, y es que es de importancia conocer en que instancias o jurisdicción le compete a quien para trámites, gestiones o ingresos de demandas judiciales en transportes. Por lo que señalamos que son los siguientes:

Primeramente los dirigentes especializados en este rubro como lo es el ministerio que lo representa; seguidamente todas las entidades públicas sujetas a este ente principal; y por último los gobiernos y municipalices en su conjunto con la ayuda auxiliar de la PNP y como ente particular a Indecopi.

1.3.1.4.2.2. Facultades concretas para la prestación de servicios en transporte especial – modalidad Taxi.

Es de conocimiento que las personas que brindan servicio público mediante el Taxi, deberían cumplir ciertos requisitos para obtener autorización y/o habilitación de la municipalidad al que pertenecen. En este tipo de funciones es requerible que la unidad vehicular muestre con letras grandes y notorias la denominación o razón social al que pertenece o para el que trabaja, más allá de requisito es formalidad y seguridad para los usuarios que soliciten servicio público y ser llevados a su destino final.

Cabe señalar que estos vehículos serán de categoría M1 cumpliendo lo indicado por el Reglamento Nacional Vehicular asimismo de plantearse un Régimen de Gestión Común entre sus provincias tendrían que confirmar que se otorgue mediante una Ordenanza Provincial para así realizar el servicio público en total amplitud de territorio y jurisdicción y no verse afectados en las infracciones o multas establecidas por nuestras autoridades competentes.

También como requisito indispensable es siempre presentar el certificado de inspección vehicular y que se encuentre vigente; porque así aparte de los documentos indispensables que se solicita a los conductores, el inspector o policía pueda verificar que el chasis o estructura de la unidad vehicular se encuentra en correctas condiciones para prestar servicio público especial. Asimismo la presentación y/o uniforme de los conductores será de mucha relevancia para mayor identificación de acuerdo a la razón social que se indique en el taxi.

1.3.1.4.2.3. Requisitos legales para acceder a prestar el servicio público especial.

Lo que corresponde como persona a cargo del vehículo y titular de la autorización para transitar y prestar dicho servicio especial, es:

- ✓ Persona natural o empresa que se encuentre adscrito a registros públicos.
- ✓ Esta persona inscrita no deberá tener ningún suceso con alguna de las reglas de falta puestas por la Ley General de Sociedades.
- ✓ Dicha empresa deberá contar con un Tupa o algún tipo de organización empresarial para el servicio que van a brindar, esto es, contar con un jefe registrado ante la entidad competente.
- ✓ Los socios o participantes de esta empresa de transportes no tendrán que contar con antecedentes penales en tanto que la autorización de tales se mantenga vigente.
- ✓ Los socios o participantes de dicha empresa de transportes no tendrán que ser declarados en quiebra o estar involucrados en algún proceso judicial adrede a ello en tanto que su autorización de prestar servicio aun siga vigente.
- ✓ El gerente o persona a cargo deberá estar “activo” en su RUC que será ubicado en la SUNAT.

- ✓ La empresa de transportes no tuvo que haber tenido como antecedentes un cierre definitivo para prestar dicho servicio de transporte; puesto que automáticamente será denegado la actual autorización de haberse declarado así.

1.3.1.5. Sistema de Inspección, infracciones y sanciones

Esta área tiene primeramente como base principal al cuidado del cliente y su salud; asimismo como la protección o seguridad de ellos mismos que requieren del servicio de transporte.

También corresponde abarcar el estudio de las infracciones y sanciones puestas por los inspectores a los conductores o empresa de transportes, y a la par; promover la participación de los usuarios para la debida fiscalización de los conductores y vehículos donde están siendo transitados a su destino.

1.3.1.5.1. Autoridad Competente del Control e inspección.

De acuerdo a lo estudiado anteriormente, sabremos que por jurisdicción corresponde competencia a la autoridad o persona a cargo del rubro de transporte, por lo tanto ligado a esta autoridad se desprenden varias entidades anexas al apoyo mediante certificaciones o evidencias de la fiscalización realizada.

Cabe mencionar que como auxiliar a este proceso estará la Policía Nacional del Perú, que como tercera persona a inspeccionar los hechos apoyara al inspector o fiscalizador a cargo. Existen modalidades, de las cuales son:

- Verificación desde campo
- Verificación desde gabinete
- Auditoria anuales de servicio

La verificación del sistema de transporte abarca la inspección y verificación de incumplimientos por parte de los vehículos o en general por parte de la empresa de transporte; es ahí donde acarrea la imposición de infracción y ejecución de ellas misma.

1.3.1.5.2. Infracciones y Sanciones.

Lo que corresponde al proceso de sanciones e infracciones inicia desde haber sido impuesta el acta de control o en otros casos las papeletas por el inspector o fiscalizador a cargo. Por lo que teniendo 5 días de plazo para presentar los descargos posibles; la autoridad competente tendrá un plazo después del descargo para emitir resolución respectiva respecto al caso en concreto. Teniendo en cuenta que las infracciones se ramifican en:

- ✓ Leves
- ✓ Graves y
- ✓ Muy Graves

Asimismo, esa infracción conteniendo un pago a ser realizado a la CGT, es lo que comprende la sanción. Y esto va de acuerdo al tipo de vehículo que haya sido intervenido. Pero no generalmente la sanción corresponde a un valor monetario; pues también es:

- ✓ Amonestación o retención de algo
- ✓ Inhabilitar al vehículo
- ✓ Multa

1.3.1.5.3. Legislación Comparada

En Ecuador en su artículo 84° de la Ley N° 1, Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, establece los procesos de sanción e infracciones referentes al incumplimiento de los requisitos solicitados en el rubro de transporte:

La sanción será aplicada mediante resolución motivada y contendrá la referencia expresa a las disposiciones legales y reglamentarias aplicadas y a la documentación y actuaciones que las fundamenten; decidirán sobre todas las cuestiones planteadas en la notificación y su contestación y en las alegaciones pertinentes de los interesados; esta resolución será notificada en debida forma a quien cometa la infracción corresponda (sic). A quien se le atribuya la comisión de una infracción, para contestarla tendrá el término de ocho días, contados a

partir del día hábil siguiente al de la notificación respectiva, dentro de este término, presentará las pruebas de descargo que considere necesarias. Se admitirán los medios de prueba establecidos en la ley común. La comisión Nacional de Transporte Terrestre tránsito y Seguridad Vial en el término de quince días emitirá la resolución que corresponda desde el vencimiento del término para contestar, haya o no recibido la contestación. (Ley N°1. Ley Orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial. Art. 84 (2014)

1.3.1.6. Jurisprudencia del Tribunal Registral de Lima

1.3.1.6.1. Sentencia del Tribunal Registral de Lima, de 05-09-2014.

Basándose en que el titular del vehículo el Sr. Jaime Carlos Figueroa del Águila solicita cambio de placa voluntaria de su movilidad de placa de rodaje SOM- 711 ante las oficinas de Registro Públicos, donde en primera instancia le indican que uno de sus requisitos no era suficiente, porque no acreditaba que la entidad de transportes le diera autorización para realizar servicio público.

Pues acontece que el Sr. Jaime solo habría adjuntado una copia de su solicitud que hizo ante la municipalidad metropolitana de lima de su autorización para brindar servicio; mas no la resolución de parte de esta entidad otorgándole la autorización; situación que son muy diferentes y con credibilidad muy notorias. Por lo tanto de no adjuntar lo que se está requiriendo no se procedía a su cambio de placa en su movilidad.

Ahora en este caso el Tribunal Registral de Lima menciona confirmar lo que en su momento fundamento Registros Públicos, ya que como bien lo menciona una de los considerando de la resolución, "(...) el cargo del trámite para adquirir la habilitación presentada ante la municipalidad en mención no daba veracidad de la autorización respectiva. Por lo que la autoridad la que evalué la concesión de

dicha petición, luego de evaluar si se cumple con los requisitos establecidos para ello”.

Por lo que pasa a confirmarse sustentando que un cargo de la solicitud de autorización siendo certificada esa copia por un notario no es uno de los requisitos que piden para el cambio de placa; por lo tanto pasa a ser denegada su petición y se confirma lo mencionado por la oficinas de registros públicos.

1.4. Formulación del Problema

¿Cómo dinamizar el transporte público especial en modalidad taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque?

1.5. Justificación e importancia del estudio

Dicho tema es necesario ser realizado , puesto que es un problema diario de muchos usuarios y taxistas ; primeramente usuarios puesto que el requerir de un servicio de taxi y si lo solicita sabemos que es porque existe una necesidad de traslado , pero concurre que la dirección a donde se dirige es un lugar no autorizado y fácilmente no brindan el servicio por que de por medio existiría una sanción , el problema no concurre en el taxista sino en el usuario que no ha sido accedido a su necesidad ; seguidamente los taxistas por el mismo trabajo que realizan quisieran por una cuestión económica acceder a dichas peticiones porque incrementarían sus ingresos diarios pero simplemente se abstienen a toda situación similar.

Es tal motivo el establecer parámetros que en sí es lo que se busca en esa investigación para que se le sea otorgado dicha autorización a los taxistas sería para beneficio no solamente de ellos como taxistas por un tema de lucro sino también para nosotros como usuarios , al querer adquirir un servicio por necesidad de transporte y asimismo hacer de uso a lo que por derecho si nos es otorgado proteger y velar por medio de la Ley N° 27181 y también por D.S. N° 017-2009-MTC, que corresponde acceder a dicha autorización con el acuerdo de ambas provincias colindantes.

Asimismo, ayudará al usuario alcanzar la necesidad de transporte y además extender la libre competencia con respecto a esas provincias colindantes para el libre tránsito de los taxistas que también serán beneficiados económicamente.

1.6. Hipótesis

La implementación del régimen de gestión común dinamizaría el transporte público especial en modalidad taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque.

1.7. Objetivos

1.7.1. Objetivo General

Proponer el régimen de gestión común para dinamizar el transporte público especial en provincias de Chiclayo y Lambayeque.

1.7.2. Objetivos Específicos

- a. Definir el actual estado del transporte público especial en las provincias de Chiclayo y Lambayeque.
- b. Reconocer los factores destacados en el transporte público especial en las provincias de Chiclayo y Lambayeque.
- c. Diseñar el régimen de gestión común para dinamizar las provincias de Chiclayo y Lambayeque.
- d. Evaluar los resultados que generará la imposición el régimen de gestión común en el transporte público especial en las provincias de Chiclayo y Lambayeque.

II. MATERIAL Y MÉTODO

2.1. Diseño de Investigación

Este trabajo utiliza el método no experimental, explorativo, descriptivo, explicativo, propositivo y comportamiento mixto (Cuantitativo y Cualitativo).

2.2. Escenario de estudio

El contexto de estudio será en el marco de la Doctrina Peruana, específicamente en la Provincia - ciudad de Chiclayo con el propósito de lograr la Propuesta de Régimen de Gestión Común para dinamizar el transporte público especial en las provincias de Chiclayo y Lambayeque.

2.3. Caracterización de sujetos

2.3.1. Población

Son todos aquellos abogados especialistas en la rama de Derecho Administrativo (Transportes) de la ciudad en mención.

Abogados Especialistas en la Ciudad de Chiclayo.	Total.
Derecho Penal.	3297
Derecho Civil.	2474
Derecho Laboral.	824
Derecho Administrativo.	412
Derecho Comercial.	247
Derecho Constitucional.	247
Derecho Ambiental.	165
Derecho Notarial.	412
Derecho Tributario.	165
	8243

2.3.2. Muestra.

La muestra será a los abogados y a la vez transportistas de especialidad Derecho Administrativo ubicada en la Ciudad que está

siendo de estudio. Para una muestra más precisa y en efecto una encuesta confiable, se determina la siguiente formula:

Datos
Abogados Especialistas en la Ciudad de Chiclayo = 412.
Personal Administrativo de la Gerencia Provincial de Transporte y Desarrollo Vial= 100.

$$n = \frac{Z^2 P Q N}{E^2 (N - 1) + Z^2 P Q} = \frac{(1,96)^2 \times 0,15 \times 0,85 \times 412}{(0,05)^2 (412 - 1) + (1,96)^2 \times 0,15 \times 0,85}$$

$$n = \frac{201.799248}{1.517304}$$

$$n = 132,998560$$

$$n = 132,9$$

$$n = 133.$$

2.3.3. Unidad de estudio

Responsable de velar por el cumplimiento del Tupa y al procedimiento administrativo de acuerdo a normas y decretos supremos.

2.4. Variables; Operacionalizacion

2.4.1. Variable Independiente: Régimen de Gestión Común

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM / INSTRUMENTO
V. Independiente EL REGIMEN DE GESTION COMUN	Creación de un organismo conjunto para gestionar y fiscalizar el transporte en rutas de interconexión entre provincias colindantes y dicha determinación conjunta deberá ser aprobada por cada municipalidad mediante una ordenanza municipal.	NORMATIVIDAD	1.- Ley 2.- Reglamentos 3.- Políticas	OBSERVACION: Corresponde contacto con las fuentes a investigar. ANALISIS DE CONTENIDO: Análisis de legislación y doctrina.
		JURISDICCION	1.- Cumplimiento 2.- Denuncias 3.- Anillo Vial	
		AUTORIDADES COMPETENTES	1.- Reporte del MTC. 2.- Estadísticas 3.- Responsabilidad e interés.	

2.4.2. Variable Dependiente: El transporte público especial

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM / INSTRUMENTO
V. Dependiente EL TRANSPORTE PUBLICO ESPECIAL	Llámesse del servicio de transporte donde el vehículo automotor de alquiler con conductor sin itinerario fijo, destinado al transporte de uno o varios pasajeros; por lo general no más de cuatro personas dentro del esquema del servicio público y en consecuencia con sujeción a un régimen de derecho público que impone los requisitos que debe cubrir el vehículo y su conductor, sus reglas de operación, así como la tarifa que debe aplicarse. (Fernández Ruiz, p.292)	NORMATIVIDAD	1.- Decretos Supremos de taxis. 2.- Reglamentos internos de cada empresa de taxi. 3.- Ordenanzas Municipales.	FICHAJE: Recolección de información. ENTREVISTA: Obtener información de abogados especialistas en derecho de transporte y administrativo.
		REQUISITOS	1.- Cumplimiento estricto en peso, tonelaje e interiores. 2.- Condiciones internas de cada empresa de taxi. 3.- Responsabilidad e interés.	
		FISCALIZACION	1.- Inspectores de transporte de cada municipalidad. 2.- Inspectores de fiscalización. 3.- PNP (Policía Nacional del Perú). 4.- Orden Publico	

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

Estás necesitan confirmarse, con el propósito de que el trabajo de investigación plasmado conste de neutralidad y Veracidad.

2.5.1. Técnica

Se emplea en base al desarrollo del resumen de información necesaria, como estudios de documentos, doctrinario y jurídico que ayudaron a concretar aspectos de suma importancia que versa al tema de transporte.

2.5.2. Instrumentos

La Entrevista es un hecho expresivo que se basa entre dos o más personas y que tiene un sistema exclusivo organizado a través de la formulación de preguntas y respuestas.

El cuestionario, ayuda en este trabajo a plantear las preguntas de manera acertada y así lograr el resultado verdadero en cuanto al problema que se plasmó, pues este instrumento procesa y analiza la información en base a las respuestas, pues para ello plasmaremos el instrumento de cuestionar.

2.6. Procedimiento de análisis de datos

La manera de procesar datos, es un eje primordial y fundamental pues una herramienta como Microsoft Excel ayuda a obtener de manera flexible los análisis que se establecen dentro de los instrumentos “cuestionario”, debido a que de manera sencilla recopilamos los datos e incorporamos los gráficos correspondientes con descripción estadística, el cual ayuda a realizar de manera estable los datos necesarios para confirmar el estudio realizado.

2.7. Aspectos éticos

2.7.1. Dignidad Humana o Respeto a las personas

Uno de los valores como es el respeto; se precisa de dos formas, por un lado, el reconocimiento de lo veraz, o sea, el respeto debe ser desde uno mismo, primeramente como investigador por el trabajo realizado ante la existencia de participación en el nuevo conocimiento y por otro lado el valor del respeto va a quienes esta direccionado el contenido del tema, ya que tienen que tomar en cuenta la veracidad de la información.

Es por ello que no transgrediré los datos, pues habrá veracidad en cuanto a los contenidos, respetando así los autores originales de la información y así mismo cumpliendo con las normas indicadas.

2.7.2. Beneficencia

Es el entorno de que lo que desarrollo para un determinado bien, con moderación y con una base de positivismo ante el trabajo de investigación. Asimismo existen compatibles preguntas como por ejemplo; porque lo realizamos, para qué y para quienes, y eso depende mucho de cómo cooperamos con la información adecuada que nos brindará una satisfacción de gozo, ya que se obtendrá las respuestas adecuadas con el determinado interrogatorio.

2.7.3. Justicia

Para un establecido hecho hay el tener claro los límites legales que establecen las personas a cargo, por lo que prolongo y declaro que de ninguna forma aceptaremos replicas sin previa mención al autor, puesto que es importante recalcar las citas respectivas como lo establecen.

2.8. Criterios de rigor científico

Justificada en hechos de rigor científico en actos cuantitativos, tal como señala (Cook Y Campbell, S/F, citado por Arias, M. Y Giraldo, C. 2011) dichos sucesos de rigurosidad presentan amenazas de validez, y posterior a ello se presenta recomendaciones para acrecentar la búsqueda y tener conocimiento amplio conforme los errores. (p. 2). Las características que presenta dicho acto de investigación están sujetas conforme los criterios de validez y confiabilidad.

2.8.1. Fiabilidad

Esto hechos buscan obtener el entendimiento de acorde a la certeza del mismo, de la misma manera (Arias, M. Y Giraldo, C. 2011) manifiestan que, para referirnos de este criterio, dicho acto se debe basar en actos de validez de criterio o predictiva (p.2).

Dicho suceso es aquel análisis particular, que sostiene un vínculo entre el sujeto y el objeto, debido a que dicho hecho teórico aporta su origen, marco y finalidad; por lo que la fiabilidad resulta ser conforme actos de dirección, y conforme a medios probatorios que señala como prueba respecto a la materia de investigación.

2.8.2. Muestreo

Dichos sucesos de solidez científica que se ha tomado en cuenta en esta investigación es, por un lado, el muestreo que es todo acto de investigación en donde se utiliza los libros e informes, los cuales pueden ser muestra de población para coleccionar información. Pues lo que busca con este tema de investigación es utilizar dicho dilema en un determinado porcentaje de la comunidad, obteniendo resultados para dar credibilidad al trabajo investigado.

(Arias, M. Y Giraldo, C. 2011) expresan sobre muestreo teórico, como sucesos acumulativos por el investigador en forma extensiva, por lo que tendrá en cuenta los datos, categorías y dimensiones, y relaciones establecidas y valiosas (p.3).

2.8.3. Generalización

Es una pieza fundamental de la lógica y el razonamiento humano. Es el centro primordial de toda inferencia deductiva válida. El concepto de generalización tiene extensa aplicación en muchas especialidades, a veces teniendo un significado particular según el contexto del que se va hablar en la investigación.

III. RESULTADOS.

3.1. Resultados en Tablas y Figuras.

TABLA N° 1

1. ¿Si se podría modificar dicha jurisdicción (ámbito de recorrido) frente a usted como transportista en Taxi, lo harían?

Descripción	Fi	%
A	30	22.56
D	15	11.28
N	32	24.06
TA	35	26.32
TD	21	15.79
Total	133	100.00

Fuente: El autor

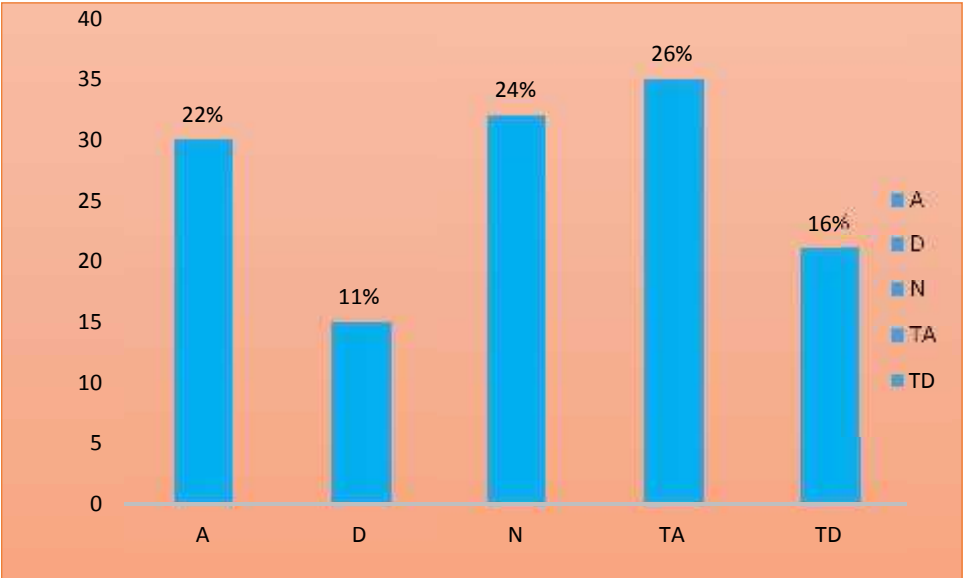


Fig. 01 Considera total acuerdo en modificar su jurisdicción de recorrido

Respecto a la pregunta si Modificarían la jurisdicción de sus recorridos frente al servicio público que realizan, los resultados fueron: un 16% estar en total

desacuerdo; un 24% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 26% considera total respaldo en modificar dichos recorridos y ampliar su servicio de transporte.

TABLA N° 2

2. ¿Considera usted que en nuestra actualidad la congestión vehicular genera accidentes y consecuentemente denuncias frente a ustedes como transportistas y a los usuarios como pasajeros en sus unidades vehiculares?

Descripción	Fi	%
A	26	19.55
D	29	21.80
N	29	21.80
TA	33	24.81
TD	16	12.03
Total	133	100.00

Fuente: EL autor



Fig. 02 Considera total acuerdo en que la congestión vehicular nos genera denuncias y accidentes.

Respecto a la pregunta si la congestión vehicular genera accidentes y denuncias a transportistas y usuarios, los resultados fueron: un 12% estar en total desacuerdo; un 21% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 25% considera total afirmación en que el excesivo número de unidades vehiculares generan dichos problemas.

TABLA N° 3

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

Descripción	Fi	%
A	19	14.29
D	27	20.30
N	35	26.32
TA	7	5.26
TD	45	33.83
Total	133	100.00

Fuente: El autor

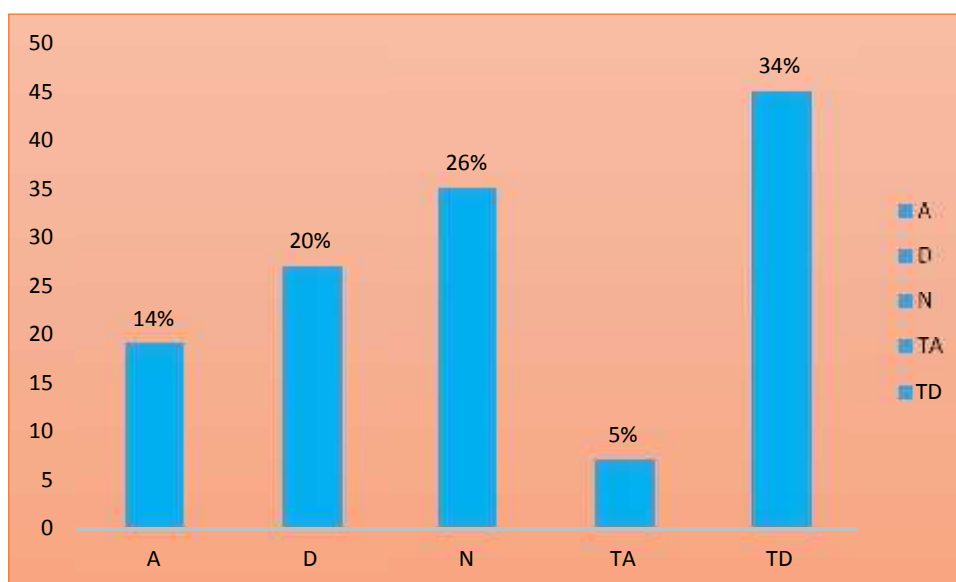


Fig. 03 Considera no tener respaldo ni apoyo por parte de las autoridades provinciales y municipales.

Respecto a la pregunta si consideran tener respaldo y apoyo por parte de sus autoridades provinciales y municipales, los resultados fueron: un 5% menciona tener respaldo; un 26% mejor no opinaba; mientras que un 34% alude total afirmación en que no cuentan con apoyo ni respaldo por parte de sus autoridades.

TABLA N° 4

4. ¿Cree usted que deberían ser modificadas aquellas normas de taxi?

Descripción	Fi	%
A	40	30.08
D	6	4.51
N	28	21.05
TA	48	36.09
TD	11	8.27
Total	133	100.00

Fuente: El Autor

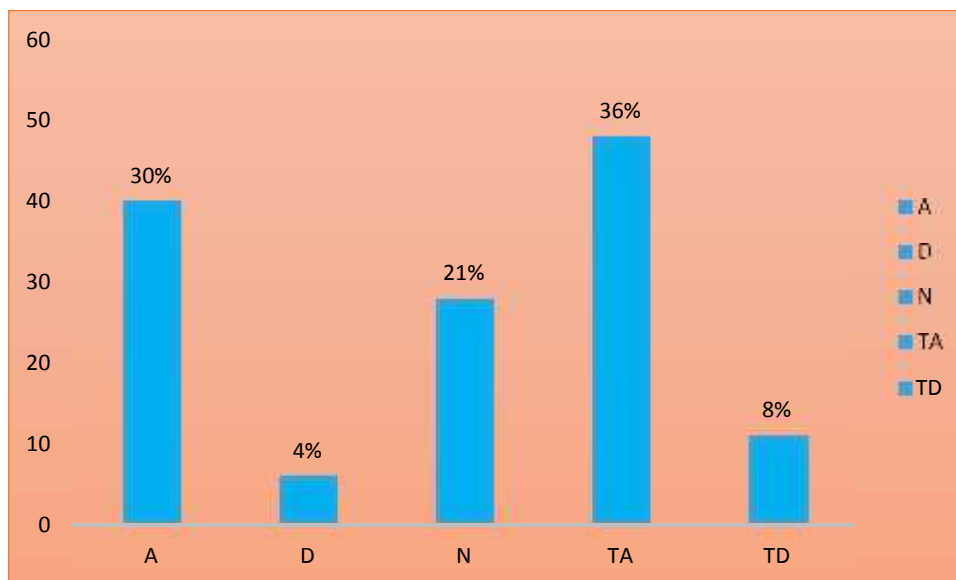


Fig. 04 Considera total acuerdo en modificar las normas de taxis.

Respecto a la pregunta si consideran que se debe modificar aquellas normas de taxis, los resultados fueron: un 8% mencionó no estar de acuerdo; un 21% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 36%

considera total acuerdo en que las normas de los taxis deben ser modificadas.

TABLA N° 5

5. ¿Aprueba usted los años de acceso y antigüedad que solicitan tener las unidades vehiculares para realizar servicio público?

Descripción	Fi	%
A	36	27.07
D	18	13.53
N	34	25.56
TA	30	22.56
TD	15	11.28
Total	133	100.00

Fuente: El autor

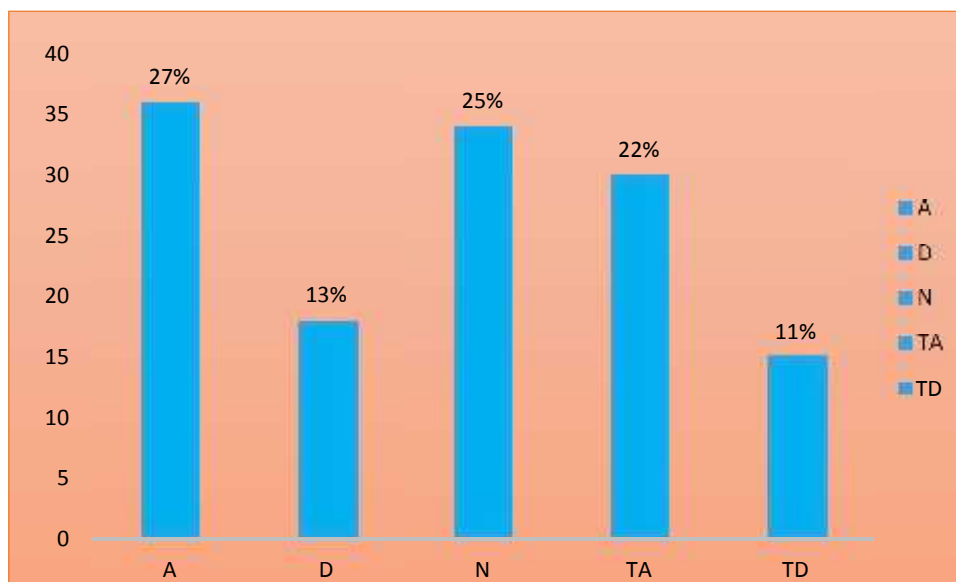


Fig. 05 Considera total acuerdo en los años de acceso y antigüedad que se solicita a sus unidades vehiculares en el servicio público.

Respecto a la pregunta si consideran estar conforme frente a los años de acceso y antigüedad que se solicita para sus unidades vehiculares en el servicio público, los resultados fueron: un 11% refirió no estar de acuerdo; un 25% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 27% considera total acuerdo en lo que se le viene solicitando.

TABLA N° 6

6. ¿Considera usted que el Gerente de la empresa de taxi al que pertenece es exigente y responsable al momento de verificar que cada unidad vehicular cumpla con todos los requisitos establecidos en la ley?

DESCRIPCION	Fi	%
A	45	33.83
D	9	6.77
N	28	21.05
TA	37	27.82
TD	14	10.53
Total general	133	100.00

Fuente. El Autor

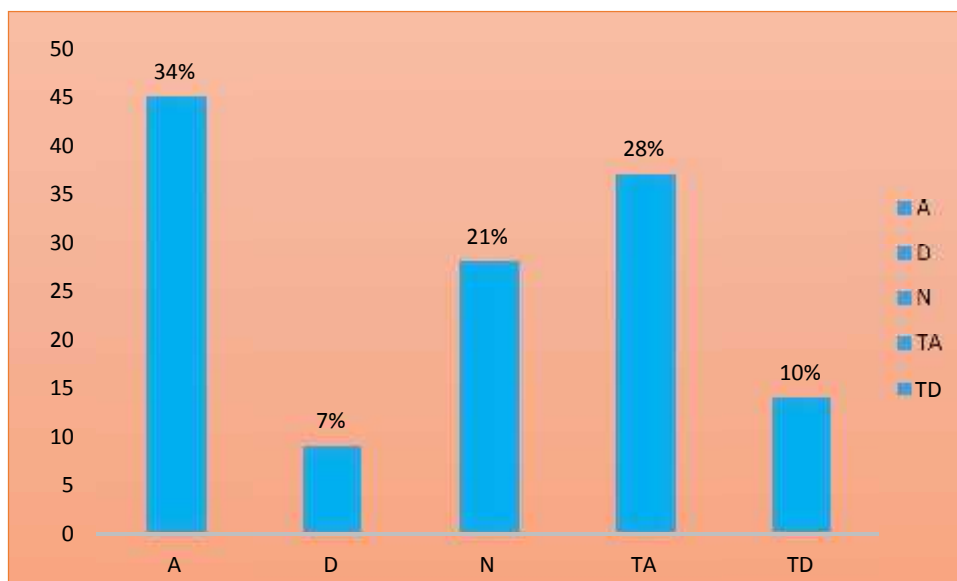


Fig. 06 Considera total acuerdo con el cumplimiento exigente por parte del Gerente de sus empresas afines frente a los requisitos en sus unidades vehiculares.

Respecto a la pregunta si consideran estar conforme con el cumplimiento exigente por parte del Gerente de sus empresas afines frente a los requisitos en sus unidades vehiculares, los resultados fueron: un 10% refirió no estar de acuerdo; un 21% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 34% considera total apoyo frente a sus Gerentes cumpliendo las leyes.

TABLA N° 7

7. ¿Considera usted en su totalidad la intervención de inspectores municipales y fiscalizadores en su conjunto?

Descripción	Fi	%
A	22	16.54
D	37	27.82
N	30	22.56
TA	10	7.52
TD	34	25.56
Total	133	100.00

Fuente: El Autor



Fig. 07 Considera en desacuerdo el trabajo en conjunto que realiza los inspectores municipales y fiscalizadores.

Respecto a la pregunta si consideran estar conforme con el trabajo en conjunto de los inspectores municipales y fiscalizadores, los resultados fueron: un 07% refirió estar de acuerdo; un 22% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 28% considera total rechazo frente al trabajo que vienen realizando dichos trabajadores; además que incluye el comportamiento frente a los transportistas.

TABLA N° 8

8. ¿Conoce usted lo que significa “régimen de gestión común”?

Descripción	Fi	%
A	16	12.03
D	23	17.29
N	72	54.14
TA	7	5.26
TD	15	11.28
Total	133	100.00

Fuente: El Autor

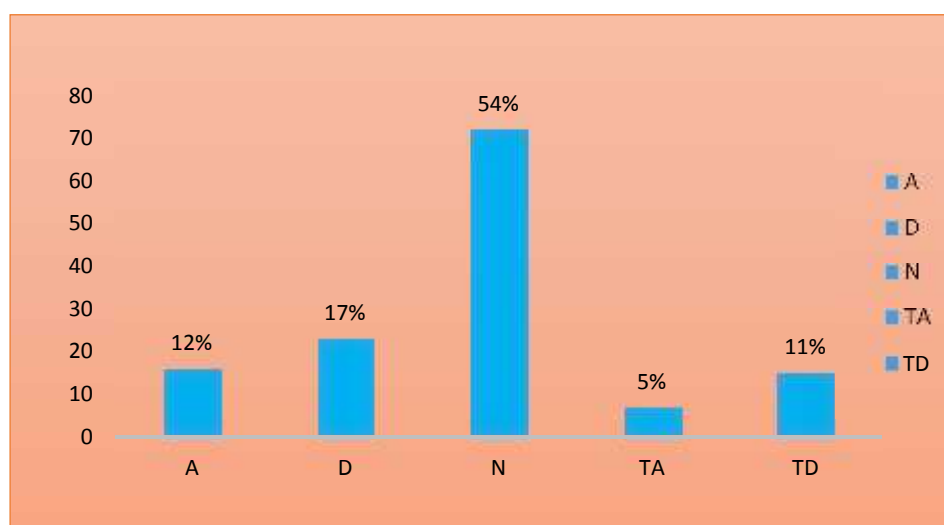


Fig. 08 Considera que es intermedio la posición referente al conocimiento de Régimen de Gestión Común

Respecto a la pregunta si Conocían el significado de “Régimen de Gestión Común”, los resultados fueron: un 12% manifiestan conocer; un 17% no tener conocimiento; mientras que un 54% manifestó no estar seguros en sí que lo que ellos conocían era el verdadero significado.

Tabla N° 09

9. ¿Apoyaría usted la idea de plantear Régimen de Gestión Común en su provincia en cuanto a la ampliación de sus recorridos y llegar a realizar servicio público hasta la provincia vecina como lo es Lambayeque o Ferreñafe?

Descripción	Fi	%
A	36	27.07
D	7	5.26
N	14	10.53
TA	75	56.39
TD	1	0.75
Total	133	100.00

Fuente: El Autor



Fig. 09 Considera en total acuerdo apoyar dicho proyecto “Régimen de gestión Común” para con sus provincias colindantes.

Respecto a la pregunta si consideran estar conforme con la idea de plantear “Régimen de Gestión Común” frente a sus provincias vecinas o colindantes, los resultados fueron: un 5% refirió estar en desacuerdo; un 10% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 56% considera total apoyo tras plantearse en nuestra provincia “Régimen de Gestión Común” en transporte modalidad especial Taxi.

TABLA N° 10

10. ¿Cree usted que ayudaríamos en varios aspectos como la seguridad ciudadana, el orden público; etc; frente a ustedes como transportistas y nosotros como usuarios al proponer Régimen de Gestión Común?

Descripción	Fi	%
A	45	33.83
D	4	3.01
N	14	10.53
TA	68	51.13
TD	2	1.50

Total	133	100.00
--------------	------------	---------------

Fuente: El Autor

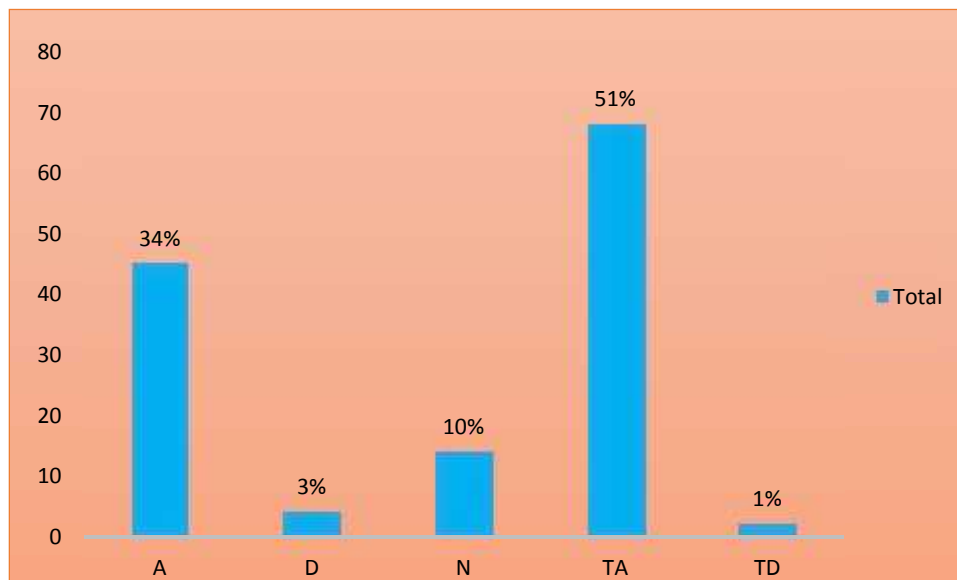


Fig. 10 Considera en total acuerdo que dicha propuesta nos ayudaría a mejorar en parte los problemas de la sociedad como seguridad ciudadana y orden público.

Respecto a la pregunta si consideran estar conforme que tras dicho planteamiento de Régimen de Gestión Común podríamos ayudar al orden público y seguridad ciudadana, los resultados fueron: un 3% refirió estar en desacuerdo; un 10% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 51% considera total acuerdo en que de cualquier u otra manera se ayudaría a menguar dichos problemas de la sociedad.

TABLA N° 11

11. ¿Afirma usted que de llegarse a plantear “REGIMEN DE GESTION COMUN” ayudaríamos a reducir la congestión vehicular aquí en nuestra provincia y podrían transitar ampliamente en otros lugares?

Descripción	Fi	%
A	51	38.35
D	6	4.51
N	19	14.29
TA	50	37.59

TD	7	5.26
Total	133	100.00

Fuente: El Autor



Fig. 11 Considera en total acuerdo que el REGIMEN DE GESTION COMUN les ayudaría frente al caos vehicular y que además les permitiría ampliar su ruta.

Respecto a la pregunta si consideran estar conforme que el REGIMEN DE GESTION COMUN les ayudaría a disminuir la congestión vehicular y asimismo podrían ampliar sus rutas de recorrido, los resultados fueron: un 5% refirió estar en desacuerdo; un 14% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 38% considera total acuerdo en que les ayudaría en varias aspectos laborales y económicos y no solamente ellos como transportistas sino también a nosotros como usuarios.

3.2. Análisis y Discusión de resultados.

Entre las autoridades de las Compañías de transporte y abogados especialistas en el rubro se les cuestionó si modificarían la jurisdicción de sus recorridos frente al servicio público que realizan, los resultados fueron: un 16% estar en total desacuerdo; un 24% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 26% considera total respaldo en modificar dichos recorridos y ampliar su servicio de transporte. Esta consecuencia se vincula con el siguiente antecedente local: Incio (2014), en su tesis para adquirir Título Profesional denominada "Evaluación del congestionamiento vehicular en la ciudad de Chiclayo y propuestas de mejora" en la Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo de Lambayeque, llego a la siguiente conclusión general: En Chiclayo y según los resultados obtenidos del estudio se pierden anualmente S/. 2'262,849 nuevos soles, en el servicio de taxis, combis y moto taxis debido a las horas hombre "muertas" desperdiciadas durante el traslado solamente dentro la misma provincia calculado con valores sociales de tipo urbano auto y urbano transporte público. El nivel de congestionamiento vehicular en el anillo vial de Chiclayo es muy alto presentándose en promedio una reducción del 33% la velocidad directriz y esto significa que, si un vehículo debe desplazarse a 35 km/h, éste solamente lo hace a 23 km/h, incluso se presentan vías hasta con velocidades de 10 Km. El transporte público representa en promedio el 85% del total del parque automotor y el transporte particular el 15%. La mayor cantidad de rutas transitan por las principales calles del centro de Chiclayo, para lo que se deberá proponer otras rutas que ayuden a descongestionar el centro. Por lo que se debería proponer nuevos accesos y vías alternas a las principales avenidas; como Prolongación Bolognesi, Av. Chiclayo. Asimismo, descentralizar la Ciudad de Chiclayo. (p. 165). Queda demostrado que es totalmente necesario el modificar dichos recorridos a que tienen en la actualidad los transportistas frente al servicio público que brindan.

Correlativo a lo anterior; pues en la pregunta N° 2 se preguntó también si la congestión vehicular genera accidentes y denuncias a transportistas y usuarios, los resultados fueron: un 12% estar en total desacuerdo; un 21% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 25% considera total afirmación en que el excesivo número de unidades vehiculares generan dichos problemas. Es por tal que dicho antecedente nacional: Poole (2016),

en su tesis para adquirir su Título denominado “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” en la Pontificia Universidad Católica del Perú, llegaron a la siguiente conclusión general: En sus primeras etapas de implementación el Sistema Integrado de transporte ha producido un conjunto de efectos indudablemente positivos, tales como la reducción de las externalidades generadas por el transporte público (accidentes de tránsito y contaminación atmosférica), mejores condiciones laborales para los transportistas y la renovación, modernización y estandarización de sus unidades vehiculares; pues quedando comprobado que con más propuestas o proyectos que ayuden a disminuir dichos problemas sociales en el sector Transportes; pues ayudaremos a implementar nuestro buen y tranquilo vivir colaborando como tal con un buen servicio de transporte seguro.

En concordancia con lo anterior en la pregunta N° 4 se mencionó si consideran tener respaldo y apoyo por parte de sus autoridades provinciales y municipales, los resultados fueron: un 5% menciona tener respaldo; un 26% mejor no opinaba; mientras que un 34% alude total afirmación en que no cuentan con apoyo ni respaldo por parte de sus autoridades. Y esto nos conlleva al antecedente local: Del Carpio (2016), en su Investigación Jurídica denominado “Propuesta de inteligencia empresarial del transporte terrestre de pasajeros en Chiclayo- Perú” en la Revista HATUM RUNA DE LA Escuela de Ciencias Empresariales de la USS, arribo al siguiente resultado: Aunque en la investigación no se aplicaron instrumentos metodológicos para determinar el grado de satisfacción del usuario de transporte; sin embargo se pudo comprobar, el malestar que sienten por tener que recibir servicios de transporte indignos, empobrecidos, infelices y abandonados a la suerte de una gestión pública deficiente y a la ausencia de un soporte inteligente informativo en materia de transporte.

Asimismo, se consultó en la pregunta N° 5 si consideran que se debe modificar aquellas normas de taxis, los resultados fueron: un 8% mencionó no estar de acuerdo; un 21% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 36% considera total acuerdo en que las normas de los taxis deben ser modificadas. Y esto alude al antecedente nacional: Lapa (2015), en su Tesis

para adquirir su Título denominado “Desarrollo de un modelo de gestión para empresas de transporte urbano” en la Universidad Nacional de Ingeniería, arribo a la siguiente conclusión general: El modelo de gestión actual cuenta con serias deficiencias en planeamiento a mediano y largo plazo, control de la operación, gestión de la calidad y gestión de los recursos humanos. La alta dirección de estas empresas carece de visión de negocio a mediano y largo plazo. Además, sus directivos desconocen y/o no valoran el aporte que podría dar la aplicación de herramientas de gestión y el ingreso de profesionales capacitados en la organización. El transporte público urbano en Lima está pasando por una reforma que hace que el ámbito empresarial sea muy cambiante. La programación y control de la operación asegura un servicio eficiente y de calidad, el cual se sustenta en la programación del despacho, control. Y es así como observamos el necesario requerimiento de modificar las normas que rigen para Taxis.

Respecto a la pregunta 6 si consideran estar conforme frente a los años de acceso y antigüedad que se solicita para sus unidades vehiculares en el servicio público, los resultados fueron: un 11% refirió no estar de acuerdo; un 25% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 27% considera total acuerdo en lo que se le viene solicitando.

Respecto a la pregunta 7 si consideran estar conforme con el cumplimiento exigente por parte del Gerente de sus empresas afines frente a los requisitos en sus unidades vehiculares, los resultados fueron: un 10% refirió no estar de acuerdo; un 21% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 34% considera total apoyo frente a sus Gerentes cumpliendo las leyes.

Respecto a la pregunta 8 si consideran estar conforme con el trabajo en conjunto de los inspectores municipales y fiscalizadores, los resultados fueron: un 07% refirió estar de acuerdo; un 22% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 28% considera total rechazo frente al trabajo que vienen realizando dichos trabajadores; además que incluye el comportamiento frente a los transportistas.

Respecto a la pregunta 9 si consideran estar conforme con la idea de plantear “Régimen de Gestión Común” frente a sus provincias vecinas o colindantes, los resultados fueron: un 5% refirió estar en desacuerdo; un 10%

ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 56% considera total apoyo tras plantearse en nuestra provincia “Régimen de Gestión Común” en transporte modalidad especial Taxi. Y en nuestro antecedente internacional: Arias y Correa (2015), en su Investigación Jurídica denominada “Aproximación teórica para el análisis de la accesibilidad del sistema de transporte como factor de desarrollo sustentable” en la Universidad de Buenos Aires de Argentina, llegaron a la siguiente conclusión general: La prevención constituye el conjunto de acciones tendientes a evitar situaciones riesgosas, actuar antes de que se presente el conflicto en la vía pública. Es tender activamente a la protección de los sujetos que hacen uso de la vía pública, convalidando de este modo el legítimo derecho que tiene toda persona de recibir seguridad. Condición inalienable, de la cual no se puede desposeer o privar a ningún habitante de una comunidad organizada democráticamente. Pues como bien podemos ver; dicho planteamiento es una buena opción.

Por lo que conlleva respecto a la pregunta 10 aludir si consideran estar conforme que tras dicho planteamiento de Régimen de Gestión Común podríamos ayudar al orden público y seguridad ciudadana, los resultados fueron: un 3% refirió estar en desacuerdo; un 10% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 51% considera total acuerdo en que de cualquier u otra manera se ayudaría a menguar dichos problemas de la sociedad.

Respecto a la pregunta 11 si consideran estar conforme que el REGIMEN DE GESTION COMUN les ayudaría a disminuir la congestión vehicular y asimismo podrían ampliar sus rutas de recorrido, los resultados fueron: un 5% refirió estar en desacuerdo; un 14% ni de acuerdo, ni desacuerdo; mientras que un 38% considera total acuerdo en que les ayudaría en varias aspectos laborales y económicos y no solamente ellos como transportistas sino también a nosotros como usuarios. Y nos conlleva al siguiente antecedente Internacional: Parras y Gómez (2015), en su Investigación Jurídica denominada “Tiempo de viaje en transporte público. Aproximación conceptual y metodológica para su medición en la ciudad de resistencia” en la Universidad de Buenos Aires de Argentina, llegaron a la siguiente conclusión general: el objetivo principal del transporte es vencer los efectos

de disgregación espacial intrínseca en la evolución de la ciudad”. En la búsqueda de factores que puedan explicar mejor los desequilibrios entre los tiempos de viaje y las distancias recorridas, resulta interesante abordar futuros estudios que incluyan la percepción del tiempo por parte de las personas, ya que es una externalidad negativa del transporte fácilmente apreciada por todos los actores involucrados en la movilidad cotidiana.

3.3. Aporte Práctico.

REGIMEN DE GESTION COMUN PARA DINAMIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL EN LAS PROVINCIAS DE CHICLAYO Y LAMBAYEQUE

ARTÍCULO 1°.- Régimen de Gestión Común conforme D.S. 017 – 2009 – MTC; artículo 14, normatividad que refiere régimen de gestión común en los preceptos peruanos. El mismo que será explicado de la siguiente manera:

ARTICULO 2°.- Del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, señala que los sectores locales poseen de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su jurisdicción. La autonomía que la CPP fija para las municipalidades reside en la autoridad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.

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

ARTICULO 3°.- Que, el D.S. 017-2009-MTC, en su artículo 14.5, señala que en caso las Municipalidades Provinciales no hayan establecido régimen de gestión común conforme lo dispone la Ley N° 27181 y el presente Reglamento, quedan facultadas para supervisar y fiscalizar, dentro del ámbito de su jurisdicción, a los transportistas y/o conductores que han sido autorizados por la otra autoridad municipal, remitiendo los actuados a la autoridad competente para el inicio del procedimiento sancionador correspondiente."

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

ANALISIS DE COSTO DE BENEFICIO

El proyecto de ley no origina costo de beneficio alguno, y esto es porque una entidad como el MTC que sabe y controla el sistema de transportes y comunicaciones con la finalidad de Inspeccionar y supervisar el cumplimiento de los preceptos legales relacionado con su ámbito que corresponde; también el de proyectar, impulsar y dirigir la provisión y prestación de servicios públicos, de acuerdo a las leyes de la materia.; y hacer cumplir funciones ejecutivas en todo la nación directamente o mediante proyectos especiales o entidades similares que los sustituyan respecto a las actividades que se señalan en su Reglamento de Organización y Funciones.

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

IMPACTO LEGAL DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

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

Pimentel, 10 de Junio 2019

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

4.1. CONCLUSIONES:

- a) Con respecto al estado actual del transporte público especial referido en nuestra Provincia, se determinó que existe un excesivo número de automóviles que cuenta con autorización para prestar servicio público y que esto justamente genera accidentes y problemas entre sí, ya que nos enfrentamos a una fuerte congestión vehicular, y eso solo abarca una sola provincia.
- b) En relación a los factores influyentes en el rubro transporte público especial se determinó que inmersos a este problema de congestión vehicular y juntamente que también darían iniciativa a nuevas propuestas y proyectos referentes al rubro de transportes corresponde a nuestras autoridades provinciales y municipales; Gerentes de las empresas de Taxis y también inspectores y fiscalizadores.
- c) Asimismo planteando Régimen de gestión Común frente a nuestros encuestados y en base a explicación dada; pues nos dan total respaldo en aludir que de llegar a proponerse y ejecutar dicho proyecto ayudaríamos a menguar la congestión vehicular localizada en una sola provincia y que consecuente a ello cooperaríamos frente a otros problemas sociales como lo es: Orden público, seguridad ciudadana, etc.
- d) Finalmente tras la realización de un análisis para el posible planteamiento de un Régimen de Gestión Común en la modalidad de transporte publico especial en las provincias de Chiclayo y Lambayeque se confirma en que habría apoyo y sobretodo respaldo en dicho proyecto ; ya que ayudaríamos a la comunidad desde distintos aspectos y juntamente se crearía métodos para extender los niveles de competencia en transporte, por parte de los transportistas en distintos tipos de servicios; creando una mejor organización y planificación.

4.2. RECOMENDACIONES:

- a) Analizar la situación actual de transportes encontrada en la provincia de Chiclayo para que no se siga otorgando hasta que haya una definida organización de las unidades vehiculares las autorizaciones de realizar servicio público, puesto que cada día seguimos incrementando dicha congestión vehicular.
- b) Extender los resultados alcanzados a nuestras autoridades municipales y provinciales; asimismo a los representantes de los sindicatos de taxis para su pronta propuesta y ejecución de dicho proyecto; por lo que como primer avance ya sabemos que tenemos apoyo de llegarse a plantear régimen de gestión común.
- c) Trabajar en mejorar juntos como colegas y transportistas uno de los problemas más radicales en nuestra comunidad como lo es Transportes; puesto que manejando propuestas internas entre cada empresa de taxis y también de las municipalidades provinciales junto a su equipo técnico nos ayudaran a lograr pronto la ejecución de dicha propuesta.
- d) La colaboración y/o financiamiento con este proyecto por parte del estado y autoridades provinciales para la ejecución y aprobación de un Régimen de gestión común en las provincias colindantes Chiclayo y Lambayeque, que será aporte importante frente a la inexistencia actual de un orden público ni de seguridad ciudadana y que consecuentemente apoyaríamos en el aspecto económico a nuestros amigos taxistas y reduciríamos la congestión vehicular aquí en nuestra sociedad.

V. REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Aguilar, L. (2016). *Diseño de programa de auditoria de cumplimiento en la empresa de transporte turismo Señor de Huamantanga para evaluar los riesgos y efectos del incumplimiento de seguridad vial, Chiclayo*. Recuperado en la siguiente dirección

Web:http://tesis.usat.edu.pe/bitstream/usat/767/1/TL_AguilarPinzonLuis_DavilaPatnollCheryl.pdf el día 26 de abril del año 2019, Lambayeque, Perú: Repositorio de tesis de la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo.

Andina, (2015). *Municipios de Lima y Callao impulsan régimen de gestión común en transporte*. Recuperado de <https://andina.pe/agencia/noticia-municipios-lima-y-callao-impulsan-regimen-gestion-comun-transporte-541032.aspx>

Arias, S. (2015). *Aproximación teórica para el análisis de la accesibilidad del sistema de transporte como factor de desarrollo sustentable*. Recuperado de la siguiente dirección Web: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333042522009> el día 26 de abril del año 2019. Buenos Aires, Argentina: Revista de Transporte y Territorio de la Universidad Buenos Aires – Argentina.

ASK Abogados. (2016, 18 de abril). *Transporte público, servicios de taxis y nuevas tecnologías vs. Uber*. Revista Jurídica. <https://abogados.com.ar/transporte-publico-servicio-de-taxis-y-nuevas-tecnologias-vs-uber/18079>

Barboza, G. (2018). *Plan de negocios para la instalación de una agencia de transportes de carga en la ciudad de Chiclayo, departamento de Lambayeque*. Recuperado en la siguiente dirección Web: <http://tesis.usat.edu.pe/handle/usat/1567?locale=de> el día 24 de abril del año 2019. Lambayeque, Perú: Repositorio de tesis de la Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo.

Bringas, L. (2016). *Plan estratégico para Transportes GM Internacional S.A.C. 2016-2021*. Recuperado en la siguiente dirección Web: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7584> el día 24 de abril del año 2019. Lima, Perú: Repositorio de Tesis de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Caos Vehicular en Chiclayo por obras de rehabilitación. (29 de enero del año 2018). RPP noticias, p.9)

Cediel, E. (2013). *Presente y futuro de la regulación de los transportes regulares permanentes de viajeros de uso general en las grandes ciudades de España y Colombia*. Recuperado de la siguiente dirección Web: <https://eprints.ucm.es/22325/> el día 25 de abril del año 2019. Madrid, España: Repositorio de Tesis de la Universidad Complutense Madrid.

Cendrero, B. (2008). *El transporte: aspectos y tipología*. Editorial Delta publicaciones.

Congestión Vehicular afecta a Chiclayo. (13 de septiembre del año 2019). La industria, p.12

Del carpio, H. (2016). *Propuesta de inteligencia empresarial del transporte terrestre de pasajeros en Chiclayo- Perú*. Recuperado en la siguiente dirección Web: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/2710488.pdf> el día 25 de abril del año 2019. Lambayeque, Perú: Revista Hatun Runa de la Universidad Señor de Sipan.

El peruano, (2017). *La aprobación de la Ordenanza Municipal N° 0004-2017-MDSM/A que incluye el Régimen de Gestión Común del servicio de transporte público especial de vehículos menores, entre la Municipalidad Distrital de Santa María y la Municipalidad Provincial de Huaura, puesto que mediante Informe Legal N° 025-2017-OAJ-MDSM.* Recuperado de <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/aprueban-incluir-al-regimen-de-gestion-comun-del-servicio-de-ordenanza-no-0004-2017-mdsma-1511513-1>

Flores, C. (2017). *Análisis de la metodología clásica del modelo de planificación del transporte urbano desde el ámbito de la movilidad sostenible.* Recuperado en la siguiente dirección Web: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/9370> el día 26 de abril del año 2019. Lima, Perú: Repositorio de tesis de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Gallardo, J. (2011). *Gestión tecnológica y empresarial del transporte urbano: Propuesta de autoridad metropolitana de transporte.* Recuperado en la siguiente dirección Web: <http://cybertesis.uni.edu.pe/handle/uni/1224> el día 25 de abril del año 2019. Lima, Perú: Repositorio de Tesis de la Universidad Nacional de Ingeniería.

Gonzales, J. (2017). *Logística y desarrollo territorial.* Recuperado de la siguiente dirección Web: <http://www.redalyc.org/pdf/3330/333053372001.pdf> el día 26 de abril del año 2019. Buenos Aires, Argentina: Revista de Transporte y Territorio de la Universidad Buenos Aires – Argentina.

Gus, R., Campo, J., Nombela, G. (2002). *Principios de la economía del transporte.* Antoni Bosch, editor, S.A.

Huapaya, M. (2015). *De todos y de nadie: el caso del Transporte Público en Lima y Callao y la necesidad de un planeamiento común.* Recuperado de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/1351>

Incio, D. (2014). *Evaluación del congestionamiento vehicular en la ciudad de Chiclayo y propuestas de mejora*. Recuperado en la siguiente dirección Web: <http://repositorio.unprg.edu.pe/handle/UNPRG/414> el día 23 de abril del año 2019. Lambayeque, Perú: Repositorio de tesis de la Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo.

Lapa, J. (2015). *Desarrollo de un modelo de Gestión para empresas de transporte urbano*. Recuperado en la siguiente dirección Web: http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/4425/1/lapa_pj.pdf el día 25 de abril del año 2019. Lima, Perú: Repositorio de Tesis de la Universidad Nacional de Ingeniería.

Leralta, J. (2016). *Historia y orígenes del taxi*. Silex Ediciones.

Ministerio de transportes y telecomunicaciones. (2018). *Taxis en Chile*. <http://www.transportescucha.cl/faq/preguntas-frecuentes-sobre-taxis-2.html>

Moreira, P. (2018). *Aplicación de las salvaguardias y su impacto en el transporte de carga pesada Ecuador – Colombia, periodo 2014-2016*. Recuperado de la dirección web: <https://repositorio.uisek.edu.ec/bitstream/123456789/2739/1/TESIS%20FINA L.pdf> de fecha 15 de enero del año 2018. Quito, Ecuador: Repositorio de tesis de la Universidad Internacional SEK

Municipalidad Veintiséis de octubre, (2017). *Se aprobó reglamento del régimen de gestión común de transporte en el distrito Veintiséis de Octubre*. Recuperado de <https://muniveintiseisdeoctubre.gob.pe/pagina.php?post=83>

Municipalidad de San Miguel, (2016). *Convenio Interinstitucional de gestión común de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores autorizados entre la municipalidad de Magdalena del Mar y la municipalidad de San Miguel*. Recuperado de http://www.munisanmiguel.gob.pe/Transparencia/documentos/SECRETARIA_GENERAL/Convenios_2016/1_TRIM/CONV_20160205_001.pdf

Municipalidad Provincial de Contumazá, (2017). *Resolución de alcaldía N°084-2017-MPC*. Recuperado de <https://www.municontumaza.gob.pe/resoluciones/2017/Resolucion%20de%20Alcaldia%20084-2017-MPC%20-%20Aprobar%20Regimen%20de%20Gestion%20Comun.pdf>

Nomad-as. (2016). Bolivia: transportes. Recuperado de <https://www.nomad-as.com/2016/07/bolivia-transporte.html>

Ocho proyectos para solucionar la congestión vehicular en Chiclayo. (12 de agosto del año 2019). *Andina*, p. 10.

Parras, M. (2015). *Tiempo de viaje en transporte público, aproximación conceptual y metodológica para su medición en la ciudad de Resistencia*. Recuperado de la siguiente dirección Web: <http://revistascientificas.filo.uba.ar/index.php/rtt/article/view/1877> el día 26 de abril del año 2019. Buenos Aires, Argentina: Revista de Transporte y Territorio de la Universidad Buenos Aires – Argentina.

Poole, E. (2016). *Rectificando las fallas del mercado: balance del proceso de implementación en Lima del sistema integrado de transportes (SIT) y propuestas para su perfeccionamiento bajo un régimen de servicio público*. Recuperado en la siguiente dirección web: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/6976> el día 24 de

abril del año 2019. Lima, Perú: Repositorio de Tesis de la Pontificia Universidad Católica del Perú.

Rey, C. (2015). *Propuesta de planificación territorial urbana como escenario de la movilidad cotidiana, a partir del estudio de nodos en Argentina*. Recuperado de la siguiente dirección Web: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333042522003> el día 25 de abril del año 2019. Buenos Aires, Argentina: Revista de Transporte y Territorio de la Universidad Buenos Aires – Argentina.

Sánchez, L. (2020). *La fiscalización administrativa en el ordenamiento peruano: de la heterogeneidad a la regulación comun*. *Ius Et Veritas*, volumen 60, 38-64. https://app.vlex.com/#search/jurisdictions:PE+content_type:4/sanchez+lucio/WW/vid/850475071.

Superintendencia de control del poder de mercado. (2018, 10 de julio). *Análisis de la normativa legal relacionada con el servicio de transporte comercial terrestre de personas a través de plataformas tecnológicas en el distrito metropolitano de Quito*. Revista Publica. https://www.scpm.gob.ec/sitio/wp-content/uploads/2019/03/INFORME-DNITEE-015-2017-TAXIS_VP3.pdf

Universidad Autónoma del Estado de México. (2016, 22 de agosto). *Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. ¿ Quién pierde y quién gana?*. *Espacios públicos*. Volumen 19, 15-23. <https://www.redalyc.org/jatsRepo/676/67650281008/html/index.html>

Vinces, M. (2016). *La debilidad institucional del estado peruano en el servicio de transporte terrestre interprovincial de personas: propuestas para una mejor regulación de sector*. *Revista de investigación de la facultad de derecho*, volumen 11, 140-155. https://app.vlex.com/#search/jurisdictions:PE+content_type:4/transporte+y+de+ber+del+estado/WW/vid/708077305

Ysla, J. (2016). Factores de la fiscalización en los accidentes de tránsito del transporte terrestre por carretera en la red vial nacional 2015. Recuperado de la siguiente dirección web: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/6074/YSLA_OJ.pdf?sequence=1&isAllowed=y el día 24 de agosto del año 2016. Lambayeque, Perú: Repositorio de tesis de la Universidad Cesar Vallejo.

REFERENCIAS LEGALES:

- ✓ Congreso de la Republica del Perú. (2015, 13 de abril). *Ley 27181*. Ley General de transportes y tránsito terrestre. Diario la Republica. http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf
- ✓ Congreso de la Republica del Perú. (2009, 22 de abril). *Decreto Supremo N° 017-2009-MTC*. Reglamento nacional de administración de transporte. Diario la Republica. [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20\(actualizado%2004.01.2017\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normas-legales/DECRETO%20SUPREMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20(actualizado%2004.01.2017).pdf)
- ✓ Congreso de la Republica del Perú. (2006, 01 de abril). *Decreto Supremo N° 058-2003-MTC*. Reglamento Nacional de Vehículos. Diario la Republica. http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_1957.pdf
- ✓ Congreso de la Republica del Perú. (2003, 26 de mayo). *Ley N° 27972*. Ley Orgánica de Municipalidades. Diario la Republica. https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publica/capacita/programacion_for_mulacion_presupuestal2012/Anexos/ley27972.pdf
- ✓ Municipalidad Provincial de Chiclayo. (2012, 20 de enero). *Ordenanza Municipal N° 001-2012-MPCH*. Ordenanza que aprueba el nuevo reglamento de fiscalización del transporte público de la provincia de Chiclayo y el cuadro de infracciones y sanciones del transporte en la provincia de Chiclayo. Página web de la municipalidad. https://www.munichiclayo.gob.pe/index.php?tipo=doc&docT=OM-001-2012-MPCH-A&docR=Documentos/03e685_OM-001-2012-MPCH-A.pdf
- ✓ 2021 Legislación Federal Actualizada. https://app.vlex.com/#search/content_type:9/servicio+publico++taxis/WW/vi/d/587589723

- ✓ 2020, Colombia. Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 DE 2002).
https://app.vlex.com/#search/content_type:9/servicio+publico++taxis/p3/WW/vid/42846022
- ✓ 2015, Chile. Ley 18290, Ley de tránsito.
https://app.vlex.com/#search/content_type:9/servicio+publico++taxis/p5/WW/vid/470863262
- ✓ 1986, Colombia. Código de Régimen Municipal (Decreto 1333 DE 1986).
https://app.vlex.com/#search/content_type:9+jurisdiction:CO/MUNICIPALIDAD/ADES/WW/vid/42856508
- ✓ Ecuador. Ley Orgánica De Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial.
https://app.vlex.com/#search/content_type:9+jurisdiction:EC/MUNICIPALIDAD/ADES/p4/WW/vid/643461717
- ✓ Paraguay. Ley N° 3.966/10, Ley Orgánica Municipal.
https://app.vlex.com/#search/content_type:9+jurisdiction:PY/MUNICIPALIDAD/ADES
- ✓ Chile. Decreto N° 212, Reglamento de los Servicios Nacionales De Transporte Publico de pasajeros.
https://app.vlex.com/#search/content_type:9+jurisdiction:CL/AUTORIZACION+DE+TRANSPORTE/WW/vid/496176722
- ✓ Corte Superior de Justicia. (2017, 10 de noviembre). Sentencia N° 16594-2016 (Cartolin Pastor).
https://app.vlex.com/#search/jurisdiction:PE+content_type:2/transporte+publico/WW/vid/738771689
- ✓ Corte Superior de Justicia (2017, 14 de septiembre). Sentencia N° 19585-2015 (Rueda Fernández).
https://app.vlex.com/#search/jurisdiction:PE+content_type:2/transporte+publico/WW/vid/738782965
- ✓ Tribunal Registral de Lima (2014, 05 de septiembre). Sentencia N° 1695-2014 (Rivera Bedregal).
https://app.vlex.com/#search/jurisdiction:PE+content_type:2/transporte+publico+de+taxi/p4/WW/vid/844719705

ANEXOS

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TITULO: EL REGIMEN DE GESTION COMUN PARA DINAMIZAR EL TRANSPORTE PUBLICO ESPECIAL – TAXI EN LAS PROVINCIAS DE CHICLAYO Y LAMBAYEQUE.

VARIABLES	PROBLEMA	HIPOTESIS	OBJETIVOS
<p>INDEPENDIENTE : EL REGIMEN DE GESTION COMUN</p>	<p>¿Cómo dinamizar el transporte público especial en modalidad taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque?</p>	<p>La implementación del régimen de gestión común dinamizaría el transporte público especial en modalidad taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque</p>	<p>GENERAL: Proponer el régimen de gestión común para dinamizar el transporte público especial en modalidad taxi en provincias de Chiclayo y Lambayeque. ESPECIFICOS: 1. Definir el actual estado del transporte público especial en modalidad taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque. 2. Reconocer los factores destacados en el transporte público especial en modalidad taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque. 3. Diseñar el régimen de gestión común para dinamizar las provincias de Chiclayo y Lambayeque. 4. Evaluar los resultados que generara la imposición el régimen de gestión común en el transporte público especial en la modalidad de taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque.</p>
<p>DEPENDIENTE: TRANSPORTE PUBLICO ESPECIAL - TAXI</p>			

CUESTIONARIO

EL REGIMEN DE GESTION COMUN PARA DINAMIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL – TAXI EN LAS PROVINCIAS DE CHICLAYO Y LAMBAYEQUE.

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

TD: Totalmente Desacuerdo **D:** Desacuerdo **NO:** Ni de acuerdo, ni en desacuerdo **A:** De acuerdo **TA:** Totalmente de acuerdo.

N°	PREGUNTAS	TD 1	D 2	NO 3	A 4	TA 5
01	¿Considera usted conocer en su mayoría las leyes y reglamentos de transportes en lo que respecta modalidad Taxi?					
02	¿Está de acuerdo con las actuales políticas que se realizan a las empresas de Taxi?					
03	¿Conoce usted lo que significa “Régimen de gestión común”?					
04	¿Respalda lo que menciona la ley referente a la jurisdicción (perímetro de recorrido) que tiene usted como taxista al realizar servicio público?					
05	¿Si se podría modificar dicha jurisdicción, usted como taxista lo aceptaría?					
06	¿Considera usted que en la actualidad la congestión vehicular genera accidentes y consecuente a ello denuncias frentes a ustedes como taxistas y a los usuarios como pasajeros en sus unidades vehiculares?					
07	¿Afirma usted obtener respaldo y apoyo por parte de sus autoridades provinciales y municipales en cuanto al rubro de transportes?					
08	¿Respalda usted la responsabilidad e interés que tienen sus autoridades al momento de ejecutar y cumplir las normas de transportes en sus unidades vehiculares?					

09	¿Está de acuerdo con las normas que rigen exclusivamente para los Taxis, como lo es el peso, tonelaje, antigüedad, etc.					
10	¿Cree usted que deberían ser modificadas aquellas normas de taxis?					
11	¿Considera usted la necesidad de añadir alguna propuesta más a las normas y reglas que existen dentro de su empresa de taxi?					
12	¿Afirma usted que su unidad vehicular cumple con los requisitos que solicita la ley?					
13	¿Aprueba usted los años de acceso y antigüedad que solicitan tener las unidades vehiculares para realizar servicio público?					
14	¿Considera usted que el Gerente de la empresa de taxi al que pertenece es exigente y responsable al momento de verificar que cada unidad vehicular cumpla con todos los requisitos establecidos en la ley?					
15	¿Aprueba usted que en algunas oportunidades su gerente o afines a ello plantearon proyectos frente a sus recorridos, jurisdicción o competencias como taxistas?					
16	¿Apoyaría usted la idea de plantear Régimen de Gestión Común en su provincia en cuanto a la ampliación de sus recorridos y llegar a realizar servicio público hasta la provincia vecina como lo es Lambayeque o Ferreñafe?					
17	¿Considera usted que dicha propuesta anterior le ayudaría a incrementar su Canasta Básica Familiar y aumentar asimismo sus ingresos económicos?					
18	¿Considera usted que en varias ocasiones perdió "carreras" por encontrarse estos puntos fuera de la provincia de Chiclayo como por ejemplo: Olmos, Ferreñafe, etc.?					
19	¿Confirma usted que por dichas razón mencionadas líneas arriba, se vio afectado económicamente?					
20	¿Aprueba usted el proceso de inspección que realizar los inspectores municipales frente a su empresa o unidad vehicular?					

21	¿Aprueba usted el proceso de fiscalización que se realiza en cada empresa de transporte?					
22	¿Considera usted en su totalidad la intervención de inspectores municipales y fiscalizadores en su conjunto?					
23	¿Considera usted en su totalidad la intervención de inspectores municipales y la Policía Nacional del Perú en su conjunto?					
24	¿Respalda la intervención del inspector municipal frente a usted como taxista?					
25	¿Respalda la intervención de la PNP frente a usted como taxista?					
26	¿Cree usted que el trabajo en conjunto de los inspectores y la PNP cooperarían con el orden público frente al excesivo número de vehículos en nuestra provincia?					
27	¿Cree usted que es abuso de autoridad el seguir otorgando autorizaciones para realizar servicio público a más unidades vehiculares cuando de por medio ya tenemos fuerte congestión vehicular?					
28	¿Afirma usted que de llegarse a plantear "REGIMEN DE GESTION COMUN" ayudaríamos a reducir la congestión vehicular aquí en la provincia y podrían los taxis transitar ampliamente en otros lugares?					
29	¿Respaldaría usted dicho proyecto aquí en nuestra provincia juntamente con las otras provincias colindantes (Lambayeque y Ferreñafe) si lo llegaríamos a proponer?					
30	¿Cree usted que ayudaríamos en varios aspectos como la seguridad ciudadana, orden público, etc. Frente a ustedes como transportistas y a nosotros como usuario al proponer "REGIMEN DE GESTION COMUN".?					

FICHA DE VALIDACION



FICHA DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO POR JUICIO DE EXPERTOS

1. NOMBRE DEL JUEZ	JOSE ANTONIO CARDENAS REYNAGA
PROFESIÓN	ABOGADO
ESPECIALIDAD	DERECHO ADMINISTRATIVO Y CIVIL
GRADO ACADÉMICO	MAGISTER
EXPERIENCIA PROFESIONAL (AÑOS)	22 AÑOS
2. CARGO	<ul style="list-style-type: none"> - ASESOR LEGAL EXTERNO DE LA BENEFICIENCIA PÚBLICA. - ASESOR LEGAL EXTERNO DEL HOSPITAL REGIONAL DE LAMBAYEQUE. - ASESOR LEGAL DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE TAXIS. - EX JUEZ CIVIL EN BAGUA CHICA - DOCENTE UNIVERISTARIO EN LA ESCUELA DE DERECHO DE LA UNIVERSIDAD DE LIMA.
TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN: EL REGIMEN DE GESTION COMUN PARA DINAMIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL EN LAS PROVINCIAS DE CHICLAYO Y LAMBAYEQUE.	
3. DATOS DEL TESISISTA	
3.1	NOMBRES Y APELLIDOS VANESSA ALEJANDRA GORDILLO MIÑOPE
3.2	ESCUELA PROFESIONAL DERECHO
4. INSTRUMENTO EVALUADO	1. Entrevista () 2. Cuestionario (X) 3. Lista de Cotejo () 4. Diario de campo ()
5. OBJETIVOS DEL INSTRUMENTO	GENERAL: Proponer el régimen de gestión común para dinamizar el transporte público especial en modalidad taxi en provincias de Chiclayo y Lambayeque

	<p><u>ESPECÍFICOS:</u></p> <p>1. Definir el actual estado del transporte público especial en modalidad taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque</p> <p>2. Reconocer los factores destacados en el transporte público especial en modalidad taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque.</p> <p>3. Diseñar el régimen de gestión común para dinamizar las provincias de Chiclayo y Lambayeque</p> <p>4. Evaluar los resultados que generara la imposición el régimen de gestión común en el transporte público especial en la modalidad de taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque.</p>
--	---

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

N°	6. DETALLE DE LOS ITEMS DEL INSTRUMENTO	ALTERNATIVAS
01	<p>Considera usted conocer en su mayoría las leyes y reglamentos de transportes en lo que respecta modalidad Taxi?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Regularmente son pocos los que se actualizan con leyes o modificaciones algunas respecto a los preceptos legales de taxis.</p>
02	<p>¿Está de acuerdo con las actuales políticas que se realizan a las empresas de Taxi?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Es un tema favorable para algunas empresas de taxis pero para otras no; pero al final acatan ya que corresponde a la formalidad de estas.</p>

03	<p>¿Conoce usted lo que significa "Régimen de gestión común"?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Es una figura poca conocida en nuestra comunidad pero de mucha utilidad.</p>
04	<p>¿Respalda lo que menciona la ley referente a la jurisdicción (perímetro de recorrido) que tiene usted como taxista al realizar servicio público?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Considero importante esta pregunta; puesto que en mi opinión es la base de este tema de investigación.</p>
05	<p>¿Si se podría modificar dicha jurisdicción, usted como taxista lo aceptaría?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
06	<p>¿Considera usted que en la actualidad la congestión vehicular genera accidentes y consecuente a ello denuncias frente a ustedes como taxistas y a los usuarios como pasajeros en sus unidades vehiculares?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Lamentablemente es un problema del día a día; por eso es que corresponde acatar a esta figura "Régimen de gestión común" y de paso ordenaríamos el parque</p>

	<p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>automotor y en el centro de la ciudad hubiera un mejor tránsito.</p>
07	<p>¿Afirma usted obtener respaldo y apoyo por parte de sus autoridades provinciales y municipales en cuanto al rubro de transportes?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A(x) D()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
08	<p>¿Respalda usted la responsabilidad e interés que tienen sus autoridades al momento de ejecutar y cumplir las normas de transportes en sus unidades vehiculares?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A(x) D()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
09	<p>¿Está de acuerdo con las normas que rigen exclusivamente para los Taxis, como lo es el peso, tonelaje, antigüedad, etc.?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p>	<p>A(x) D()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Existen actualmente controversias respecto a estas características técnicas.</p>

	5- Totalmente de acuerdo	
10	<p>¿Cree usted que deberían ser modificadas aquellas normas de taxis?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A(x) D()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
11	<p>¿Considera usted la necesidad de añadir alguna propuesta más a las normas y reglas que existen dentro de su empresa de taxi?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A(x) D()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
12	<p>¿Afirma usted que su unidad vehicular cumple con los requisitos que solicita la ley?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A(x) D()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

13	<p>¿Aprueba usted los años de acceso y antigüedad que solicitan tener las unidades vehiculares para realizar servicio público?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Es otro tema controversial los años de acceso y antigüedad que la ley otorga a los vehículos que desean brindar este servicio público.</p>
14	<p>¿Considera usted que el Gerente de la empresa de taxi al que pertenece es exigente y responsable al momento de verificar que cada unidad vehicular cumpla con todos los requisitos establecidos en la ley?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
15	<p>¿Aprueba usted que en algunas oportunidades su gerente o afines a ello plantearon proyectos frente a sus recorridos, jurisdicción o competencias como taxistas?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

16	<p>¿Apoyaría usted la idea de plantear Régimen de Gestión Común en su provincia en cuanto a la ampliación de sus recorridos y llegar a realizar servicio público hasta la provincia vecina como lo es Lambayeque o Ferreñafe?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D (<input type="checkbox"/>)</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Es uno de los fines de plantear Régimen de Gestión Común en nuestra comunidad.</p>
17	<p>¿Considera usted que dicha propuesta anterior le ayudaría a incrementar su Canasta Básica Familiar y aumentar asimismo sus ingresos económicos?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D (<input type="checkbox"/>)</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
18	<p>¿Considera usted que en varias ocasiones perdió "carreras" por encontrarse estos puntos fuera de la provincia de Chiclayo como por ejemplo: Olmos, Ferreñafe, etc.?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (<input checked="" type="checkbox"/>) D (<input type="checkbox"/>)</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

19	<p>¿Confirma usted que por dichas razón mencionadas líneas arriba, se vio afectado económicamente?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
20	<p>¿Aprueba usted el proceso de inspección que realizar los inspectores municipales frente a su empresa o unidad vehicular?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
21	<p>¿Aprueba usted el proceso de fiscalización que se realiza en cada empresa de transporte?</p> <p>6- Totalmente en desacuerdo</p> <p>7- En desacuerdo</p> <p>8- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>9- De acuerdo</p> <p>10- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
22	<p>¿Considera usted en su totalidad la intervención de inspectores municipales y fiscalizadores en su conjunto?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

	<p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	
23	<p>¿Considera usted en su totalidad la intervención de inspectores municipales y la Policía Nacional del Perú en su conjunto?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
24	<p>¿Respalda la intervención del inspector municipal frente a usted como taxista?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
25	<p>¿Respalda la intervención de la PNP frente a usted como taxista?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

26	<p>¿Cree usted que el trabajo en conjunto de los inspectores y la PNP cooperarían con el orden público frente al excesivo número de vehículos en nuestra provincia?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
27	<p>¿Cree usted que es abuso de autoridad el seguir otorgando autorizaciones para realizar servicio público a más unidades vehiculares cuando de por medio ya tenemos fuerte congestión vehicular?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
28	<p>¿Afirma usted que de llegarse a plantear "REGIMEN DE GESITON COMUN" ayudaríamos a reducir la congestión vehicular aquí en la provincia y podrían los taxis transitar ampliamente en otros lugares?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1- Totalmente en desacuerdo 2- En desacuerdo 3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo 4- De acuerdo 5- Totalmente de acuerdo 	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p> <p>Prácticamente es la esencia de este trabajo de investigación.</p>

29	<p>¿Respalda usted dicho proyecto aquí en nuestra provincia juntamente con las otras provincias colindantes (Lambayeque y Ferreñafe) si lo llegáramos a proponer?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>
30	<p>¿Cree usted que ayudaríamos en varios aspectos como la seguridad ciudadana, orden público, etc. Frente a ustedes como transportistas y a nosotros como usuario al proponer "REGIMEN DE GESTION COMUN".?</p> <p>1- Totalmente en desacuerdo</p> <p>2- En desacuerdo</p> <p>3- Ni de acuerdo, ni en desacuerdo</p> <p>4- De acuerdo</p> <p>5- Totalmente de acuerdo</p>	<p>A (x) D ()</p> <p>SUGERENCIAS:</p>

<p>PROMEDIO OBTENIDO:</p>	<p>A (X) D ()</p>
----------------------------------	----------------------

7.COMENTARIOS GENERALES

Actualmente conocemos el problema de congestión vehicular en Chiclayo, principalmente quien suscribe hace años fue procurador municipal de esta ciudad; y a la fecha he podido verificar el aumento excesivo de unidades vehiculares , donde prácticamente no cabe vías donde más transitar o simplemente genera bastantes horas de atraso al punto de llegada , como lo mencionaba en antes una de las figuras puestas en la ley pero poco utilizada es el

REGIMEN DE GÉSTION COMUN; figura que ayudaría bastante a la realidad que estamos viviendo respecto al rubro de transportes. Por tal es que respaldo este trabajo de investigación, porque al llegar a proponerse sería de mucha ayuda a nuestra comunidad.

B. OBSERVACIONES:

Ninguna, todo bajo mi supervisión.


Cardenas Reynaga
Abogado
Jose Antonio Cardenas Reynaga
ABOGADO - OML 31466

JOSE ANTONIO CARDENAS REYNAGA
ICAL N° 31466

JURISPRUDENCIA

N° 1:

Corte Suprema de Justicia de la República
Tercera Sala de Derecho Constitucional y Social Transitoria

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 16594-2016
TACNA**

Sumilla: La Autoridad Administrativa actuó de forma arbitraria e ilegal al declarar el vencimiento del permiso otorgado a la empresa demandante para la prestación del servicio de transporte público terrestre entre Tacna (Perú) – Arica (Chile), sin tomar en consideración el principio de informalismo previsto en el artículo IV numeral 1.6 de la Ley del Procedimiento Administrativo General, Ley N° 27444, ni el artículo 13 y la Primera Disposición Transitoria del nuevo Convenio de Transporte de Pasajeros por Carretera entre Tacna y Arica, celebrado el 2004 y ratificado por Decreto Supremo N° 053-2005-RE.

Lima, diez de noviembre
de dos mil diecisiete

**LA TERCERA SALA DE DERECHO CONSTITUCIONAL Y SOCIAL
TRANSITORIA DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA:**

I. VISTO:

La causa número dieciséis mil quinientos noventa y cuatro – dos mil dieciséis, en audiencia pública llevada a cabo en la fecha, integrada por los señores Jueces Supremos Vinatea Medina, Arias Lazarte, Yaya Zumaeta, Cartolin Pastor y Bustamante Zegarra; de conformidad con el dictamen del Fiscal Supremo en lo Contencioso Administrativo y luego de verificada la votación con arreglo a ley, se emite la siguiente sentencia:

II. MATERIA DEL RECURSO:

Es de conocimiento de esta Sala Suprema el recurso de casación, de fecha veintisiete de julio de dos mil dieciséis¹, interpuesto por **Empresa de Transportes Flores Hnos. Sociedad Comercial de Responsabilidad Limitada** contra la sentencia de vista contenida en la resolución número ochenta y cinco, de fecha veintiocho de junio de dos mil dieciséis², que confirmó

¹ Corante a fojas 1896 del expediente principal

² Corante a fojas 1643 del expediente principal

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 16594-2016
TACNA**

la sentencia de primera instancia contenida en la resolución número sesenta y ocho, de fecha once de enero de dos mil dieciséis³, en el extremo que declaró **infundada** la demanda.

III. ANTECEDENTES DEL PROCESO

3.1. De lo actuado en la vía administrativa

Se aprecia en el expediente administrativo lo siguiente:

- 1) Mediante Resolución N° 056-91-TC/15.15, de fecha veintitrés de setiembre de mil novecientos noventa y uno⁴, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones –en adelante, el Ministerio– resolvió otorgar permiso de operación a distintas empresas de transportes, entre ellas, Empresa de Transportes Flores Hnos. S.R.L. –en adelante, Empresa Flores– para prestar el servicio de transporte en la ruta Tacna - Arica y viceversa, con una flota vehicular de ciento ochenta y siete cupos y con vigencia “*En tanto se formalice un nuevo Convenio de Transporte de Pasajeros por Carretera entre Tacna y Arica a suscribirse entre los Gobiernos de Perú y Chile*”.
- 2) Mediante Resolución Directoral N° 032-92-TC/15.15, de fecha veintisiete de abril de mil novecientos noventa y dos⁵, el Ministerio resolvió modificar la Resolución N° 056-91-TC/15.15 en el extremo referido al otorgamiento de permiso de operación a la Empresa Flores, aumentando la flota vehicular a doscientos sesenta y uno cupos.
- 3) Por Resolución Directoral N° 010-99-DCT-DRTCVC.T/CTAR-TACNA, de fecha veintitrés de marzo de mil novecientos noventa y nueve⁶, el Ministerio resolvió renovar la concesión de la ruta Tacna – Arica y viceversa, otorgada a la Empresa Flores mediante Resolución Directoral N° 056-91-TC/15.15,

³ Obrante a fojas 1619 del expediente principal.

⁴ Obrante a fojas 149 del expediente administrativo.

⁵ Obrante a fojas 172 del expediente administrativo.

⁶ Obrante a fojas 220 del expediente administrativo.

**SENTENCIA
CASACIÓN N° 16594-2016
TACNA**

de fecha veintiocho de junio de dos mil dieciséis, de fojas mil ochocientos cuarenta y tres; y actuando en sede de instancia **REVOCAR** la sentencia apelada, que declaró infundada la demanda, y **REFORMANDO** se declare **FUNDADA LA DEMANDA**; en consecuencia, **NULOS**: la Resolución Directoral N° 3090-2014-MTC/15 de fecha dieciocho de julio de dos mil catorce, el Oficio N° 490-2014-DRTC.T/GOB.REG-TACNA de fecha tres de junio de dos mil trece, la Resolución Directoral N° 441-2014-DRTYC/GOBIERNO REGIONAL TACNA, Resolución Directoral N° 442-2014-DRTYC/GOBIERNO REGIONAL TACNA, Resolución Directoral N° 451-2014-DRTYC/GOBIERNO REGIONAL TACNA y Resolución Directoral N° 466-2014-DRTYC/GOBIERNO REGIONAL TACNA, actos emitidos con fecha seis de junio de dos mil catorce. **ORDENAR** a la Dirección General de Transporte Terrestre emitir un nuevo acto administrativo que restablezca a favor de la **Empresa de Transporte Flores Hnos. Sociedad de Responsabilidad Limitada** el derecho de prestar el servicio de transporte público de pasajeros en los términos concedidos mediante Resolución Directoral N° 056-91-TC/15.15 (de fecha veintitrés de setiembre de mil novecientos noventa y nueve, modificado por la Resolución Directoral N° 032-92-TC/15.15 (de fecha veintisiete de abril de mil novecientos noventa y dos) y por Resolución Directoral N° 057-2014-DRTC.T/GOBIERNO REGIONAL TACNA (de fecha veintiocho de enero de dos mil catorce), otorgada primigeniamente mediante Resolución Directoral N° 506-2013-DRTC.T/GOBIERNO REGIONAL TACNA. Sin costas ni costos. **DISPONER** la publicación de la presente resolución en el diario oficial "El Peruano" conforme a ley; en los seguidos por la parte recurrente contra el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y otros, sobre impugnación de resolución administrativa; devolviéndose.

S.S.

VINATEA MEDINA

Firma:

N° 2:

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

SENTENCIA
CASACIÓN N° 19585 - 2015
LIMA

SUMILLA: El otorgamiento de las autorizaciones para prestar el servicio de Transporte Público Regular de Personas en Lima Metropolitana se encuentra sujeta a la aprobación del Plan Regulador de Rutas conforme lo establece el artículo 10 y la Primera Disposición Complementaria Transitoria y Final de la Ordenanza N° 1230-SML.

Lima, catorce de setiembre
de dos mil diecisiete -

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

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

1.1. OBJETO DEL RECURSO DE CASACIÓN:

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

SENTENCIA
CASACIÓN N° 19585 - 2015
LIMA

Municipalidad Metropolitana de Lima, sobre Acción Contenciosa Administrativa.

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

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

SENTENCIA
CASACIÓN N° 19585 - 2015
LIMA

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

RUEDA FERNÁNDEZ

WONG ABAD

TOLEDO TORIBIO

CARTOLIN PASTOR

BUSTAMANTE ZEGARRA

Tag/Orp

