



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

Deficiencias normativas en la regulación del servicio de  
transporte público en vehículos menores en el distrito de  
Chorrillos, 2022

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogado

**AUTORES:**

Obregón Retuerto, Luis Troadio ([orcid.org/0000-0003-0916-2180](https://orcid.org/0000-0003-0916-2180))

Quispe Reyes, Alfredo Aldo ([orcid.org/0000-0001-9830-4181](https://orcid.org/0000-0001-9830-4181))

**ASESOR:**

Dr. Barrionuevo Fernández, José Roberto ([orcid.org/0000-0001-9679-7015](https://orcid.org/0000-0001-9679-7015))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Estudio sobre los Actos del Estado y su Regulación Entre Actores  
Interestatales y en la Relación Público Privado, Gestión Pública, Política  
Tributaria y Legislación Tributaria

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

**LIMA — PERÚ**

**2022**

## **Dedicatoria**

El presente trabajo tiene especial dedicación en primer orden a Dios, quien guía nuestros pasos y nos da fortaleza para ser perseverantes en cada meta trazada de nuestras vidas; a nuestros padres y hermanos, quienes con sus mejores afectos nos han demostrado su apoyo incondicional a lo largo de nuestras vidas; a nuestras esposas e hijos, quienes son nuestro motor de impulso diario para realizar con ánimos cada actividad en el día a día, y; a nuestras amistades, por apoyarnos desinteresadamente cuando más lo hemos necesitado y por hacer propia cada felicidad alcanzada, siendo también esta, una de ellas.

## **Agradecimiento**

Expresamos nuestra eterna gratitud a Dios, en quien depositamos nuestra fe y que, por su inconmensurable amor, nos derrama de bendiciones y nos permite compartir cada momento con nuestros seres queridos.

También, expresamos nuestro agradecimiento a nuestros padres, hermanos, esposas, hijos y amigos, quienes siempre nos han dado ánimos y apoyado en cada etapa de nuestras vidas.

Asimismo, brindamos un especial agradecimiento a esta universidad por permitirnos desarrollar todo el proceso investigativo en esta casa de estudios, y a sus docentes por guiarnos en la elaboración del presente trabajo.

## Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento .....	iii
Índice de contenido .....	iv
Resumen.....	v
Abstract .....	vi
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO .....	6
III. METODOLOGÍA.....	20
3.1. Tipo y diseño de investigación .....	20
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	21
3.3. Escenario de estudio.....	21
3.4. Participantes .....	21
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	22
3.6. Procedimiento .....	23
3.7. Rigor científico .....	23
3.8. Método de análisis de datos.....	24
3.9. Aspectos éticos.....	25
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....	26
V. CONCLUSIONES.....	33
VI. RECOMENDACIONES .....	34
REFERENCIAS.....	35
ANEXOS .....	35

## Resumen

El presente estudio expone un tema de carácter común a nivel nacional, que radica en la problemática del servicio de transporte en vehículos menores, por ello, nuestro trabajo se enfoca en la identificación y análisis de una de las causas principales que las generan; para ello, tenemos como ámbito de estudio al distrito de Chorrillos; y en razón a ello, obedece el título de nuestro estudio: “*Deficiencias normativas en la regulación del servicio de transporte público en vehículos menores en el Distrito de Chorrillos, 2022*”;

Con ello, además, se busca identificar el impacto negativo en la comunidad que pudiera resultar de estas deficiencias, y la importancia de que la comuna de Chorrillos cuente con instrumentos técnicos – normativos adecuados, bien elaborados, para así poder regular eficientemente este tipo de servicio en su jurisdicción.

Se obtiene por objetivo principal analizar las deficiencias de las normas elaboradas por la Municipalidad de Chorrillos con las que regula este tipo de servicio, utilizando para ello una metodología de carácter cualitativo, descriptivo; con un diseño no experimental – transeccional.

**Palabras clave:** Deficiencias normativas, ordenanzas municipales, vehículos menores, tránsito, seguridad vial.

## **Abstract**

The present study exposes a common theme at the national level, which lies in the problem of the transport service in smaller vehicles, therefore, our work focuses on the identification and analysis of one of the main causes that generate them; for this, we have as study area the district of Chorrillos; and due to this, it obeys title of our study “Normative deficiencies in the regulation of the public transport service in smaller vehicles in the District of Chorrillos, 2022”;

With this, in addition, it seeks to identify the negative impact on the community that could result from these deficiencies, and the importance that the commune of Chorrillos has adequate, well- prepared technical- regulatory instruments, in order to efficiently regulate this type of service in your jurisdiction.

The main objective is to analyze the deficiencies of the norms elaborated by the Municipality of Chorrillos with which it regulates this type of service, using a methodology of a qualitative, descriptive nature; with a non-experimental design – transactional.

**Keywords:** Regulatory deficiencies, municipal ordinances, minor vehicles, traffic, road safety.

## I. INTRODUCCIÓN

El transporte es un pilar fundamental para el desarrollo económico a nivel mundial, tal es así que, el Banco Mundial, en un artículo publicado en su página web, refiere que este es parte esencial en su misión de combatir la pobreza y promover la prosperidad. Por ello, es de entenderse que, existe una relación directa entre el transporte y el desarrollo económico y social, habida cuenta que, este constituye el medio por el cual podamos movilizarnos para desarrollar las distintas actividades socio-económicas (ir al trabajo, centro de estudios, trasladar mercancías, etc.).

En países en desarrollo como los de Latinoamérica, el transporte es una herramienta que sirve para menguar la pobreza, siendo este una fuente importante de trabajo para un grueso de familias que cuentan con bajos recursos, realidad que también es propia del Perú. Esta actividad se desarrolla en sus distintas modalidades en este país, tales como; el transporte ferroviario, de carga y mercancías, de pasajeros en vehículos mayores (transporte masivo o regular de personas a través de buses, microbuses, etc.), el transporte de pasajeros y carga en vehículos menores (mototaxis), entre otras modalidades que se utilizan para el transporte de personas y/o mercancías, siendo el último mencionado, el más utilizado para el traslado de personas en el interior de una localidad a nivel nacional.

En Lima, como en la mayoría de ciudades en constante crecimiento, la demanda vehicular se ve incrementada por la creciente necesidad de desplazarse, esto se da principalmente por las zonas periféricas de la capital, generando el uso continuo del transporte público en mototaxis, cuyo servicio es el más accesible y viable por tratarse de un servicio de puerta a puerta y de tramos cortos.

De acuerdo a la creciente demanda vehicular ha generado el crecimiento del parque automotor de este tipo de vehículos (mototaxis) en Lima Metropolitana, principalmente en los distritos periféricos de Lima, también esto se debe a la pandemia generada por el virus del COVID - 19, que ha creado tasas elevadas de desempleo, orillando a miles de ciudadanos (nacionales y extranjeros) a adquirir este tipo de vehículos para prestar este servicio como un medio para generarse

ingresos para solventar sus canastas básicas familiares, situación que se ha llevado descontroladamente por las autoridades, haciendo que este tipo de servicio se preste de manera informal, sin las garantías del caso, tornándolos en inseguros.

Desde la perspectiva internacional, Ríos (2019) entiende que, Port - Prince en Haití cuenta con la mayor parte del transporte público de manera informal, siendo el mototaxi como el medio de transporte más utilizado por la población, careciendo de un control constante respecto al registro de vehículos; y el cual, ha ocasionado con frecuencia, accidentes; siendo esto, un riesgo latente a la protección de la vida de la población, sumado a la falta regulaciones pertinentes con las que debería contar y emplear sus autoridades. Debido a esto, se han generado discrepancias entre la población, la cual, un 26% se encuentra insatisfechos con el servicio que se brinda en estos vehículos, al tener conductores sin documentación, paraderos informales, rutas restringidas; tornando la situación muy insegura.

Del mismo modo, en la ciudad de Cartagena, el análisis enfocado por Maza et al. (2019) muestra una realidad controversial respecto a carencia de movilidad, infraestructura y legislación de normativas adecuadas respecto al servicio motorizado en la zona periférica urbana, otorgando al ciudadano un servicio incierto, donde se estima un 49% de vehículos informales, un 37% de ellos tienen documentación en regla, un 18% considera que el combustible es muy elevado perjudicando el trabajo de miles de ciudadanos. Es por eso que se plantea una legislación sobre el mototaxismo incorporado en el sistema de transporte público en la constitución de Cartagena.

En Colombia, existe una realidad desbalanceada acerca del transporte, incrementando cifras de desempleo de manera inestable, orientándolos en la informalidad económica, siendo el transporte un método laboral para generar ingresos en muchos hogares, pero que dentro del marco jurídico carece de regulaciones que impiden al conductor el enfoque correcto, siendo una problemática social al no considerar al mototaxi como vehículo de transporte (Castaño et al., 2017).



Desde la perspectiva Nacional, Poma (2021) comenta que el tema de transporte público es una problemática constante, pese a las regulaciones de las normas no se logra controlar completamente, pues nueve de cada diez unidades de mototaxis son informales debido a que, los operativos enfocados a dichos vehículos no son constantes; cabe mencionar que existe cerca del 45% de vehículos en mototaxis adquiridos en Lima Metropolitana durante los últimos periodos, incrementando la precariedad de control y fiscalización en el transporte, optando por encaminar hacia normativas municipales adecuadas para corregirlo, considerando que un 52% son informales, y el 48% son formales (CIEN, 2018). Así mismo, el evidenciar a las políticas públicas son importantes al aplicarlas en la realidad. Actualmente las normas locales no se adecuan a los reglamentos nacionales, creando mayores niveles de informalidad en los servicios prestados, pues la finalidad de las autoridades es plasmar lineamientos idóneos para una convivencia armoniosa, lamentablemente la corrupción lo orienta hacia finalidades propias, perjudicando a la comunidad en general (Pinedo, 2022).

Ahora bien, el Municipio de Chorrillos es uno de los 43 distritos de Lima Metropolitana, siendo una entidad generadora de actos normativos aplicables en su jurisdicción; sin embargo, actualmente se evidencian deficiencias normativas respecto a las ordenanzas que ha emitido, con las cuales actualmente regulan el servicio de transporte público en vehículos menores, deficiencias que inciden significativamente en el crecimiento de la informalidad de este servicio, mermando económicamente a los que ejercen dicho oficio. Por ello, el presente estudio se enfoca en identificar estas deficiencias normativas, sus causas, y las consecuencias negativas de estas, que han conllevado un deficiente control y ordenamiento de este servicio; planteándose soluciones prácticas y razonables que coadyuven con la mejora de regulación en este tipo de servicio.

De esta manera se plantea la siguiente interrogante, ¿Cuáles son las deficiencias normativas en la regulación del servicio de transporte público en Mototaxis del Distrito de Chorrillos, 2022?, considerando las problemáticas específicas como: ¿Es importante describir la coherencia de la ordenanza municipal de transporte público en vehículos menores respecto a las normas nacionales y

políticas públicas?; ¿Es importante precisar los principios generales de Mototaxis plasmados en la ordenanza municipal para la regulación del transporte público del servicio en Chorrillos?; ¿Es importante explicar las deficiencias en la ordenanza vigente del transporte público en vehículos menores de Chorrillos?.

El presente estudio se **justifica** desde su **valor teórico** porque involucra conceptualizaciones sobre las políticas nacionales y locales respecto al servicio de transporte de Mototaxis, en el que se tratará todo a las variables antes mencionadas pues su reglamentación se detallará para acceder a tener un panorama clarificado y sustentar correctamente las teorías relacionadas. Así mismo, desde la **justificación práctica** se considera a enfocarse en comprender las carencias que han orillado a la informalidad, las falencias jurídicas sobre el servicio de transporte de mototaxis que perjudican la economía de los que ejercen dicho oficio. Del mismo modo, en la **relevancia social**, con dicho estudio se quiere reflejar las alternativas correctas para solucionar un fenómeno de carácter social y poder mitigar el impacto negativo creado en la sociedad. Respecto a la **justificación metodológica** se orienta a la aplicación de instrumentos de recopilación que han aportado a diagnosticar correctamente la realidad dentro del contexto estudiado; utilizando instrumentos considerados a futuro por los investigadores.

Se plantea como **objetivo principal**, Analizar las deficiencias normativas en la regulación del servicio de transporte público en vehículos menores en la Municipalidad de Chorrillos. Del mismo modo, los **objetivos específicos** se plantean de la siguiente manera: Describir la coherencia de la ordenanza municipal de transporte público en vehículos menores respecto a las normas nacionales y políticas públicas; Precisar los principios generales de los vehículos de Mototaxis plasmados en la ordenanza municipal para la regulación del transporte público del servicio en Chorrillos; Explicar las deficiencias en la ordenanza vigente del transporte público en vehículos menores de Chorrillos.

Debido a que, la investigación es de enfoque cualitativo no se considera hipótesis, orientándolo hacia **supuestos** que pretenden validar el estudio con proposiciones teóricas para su respectivo análisis y conclusión, siendo el supuesto

general; Las deficiencias normativas del transporte público impiden la regulación del servicio en vehículos menores en la Municipalidad de Chorrillos. Así mismo, se considera los supuestos específicos, tales como: Las ordenanzas municipales deben basarse coherentemente en las normas nacionales y políticas públicas nacionales; Los principios generales de los vehículos de mototaxis configuran características en la ordenanza municipal que son materia de regulación en el transporte público del servicio en Chorrillos; La deficiente ordenanza municipal esta integrada por carencia en las disposiciones organizativas, procedimientos sancionadores, prohibiciones y obligaciones que forman parte de las inconsistencias generadas en el servicio de transporte público en vehículos menores de Chorrillos.

## II. MARCO TEÓRICO

En el presente acápite se considera a los antecedentes como estudios previos relacionados al tema en curso, estableciendo a diversos autores desde diversos ámbitos plasmados a continuación.

Desde la perspectiva internacional, en Bogotá se realizó un estudio de posgrado de Carlos (2019), teniendo como finalidad principal establecer responsabilidad que recae en el gobierno colombiano respecto a la proliferación del municipio de Montería, empleando una metodología básica, descriptiva, con un diseño no experimental aplicando como instrumentos el análisis documental hacia normativas vigentes enfocadas en el transporte urbano. Considerando resultados relevantes, el 58% de los conductores que realizan sus actividades en mototaxi son ilegales sin obtener permisos y documentación que identifique el vehículo, siendo un peligro para la población de Monteriana. Llegando a concluir por medio del administrativo municipal mitigan la problemática del mototaxismo enfocado al cumplimiento de normativas vigentes garantizando la protección de la integridad física de los usuarios y de empresas formales que operan cotidianamente en Montería.

Referente a lo mencionado por el autor, considera apropiada la conclusión, pues la existencia de autoridades que no coordinan adecuadamente se enfoca de manera aislada al tránsito debido a que, se consideran militantes referentes a la problemática en transporte urbano.

En el país Ecuatoriano, la investigación de Villarroel (2018), tuvo como finalidad realización de un estudio exhaustivo sobre las normas de transporte y desigualdades sociales que intervienen en un deficiente direccionamiento, estableciéndose por medio de un análisis de la calidad de las prestaciones en el transporte público urbano liviano en el que toman en estudio ocho criterios plasmados en la normativa, considerando un estudio descriptivo, con un diseño no experimental, planteando como instrumento de recopilación a cuestionarios aplicados a una muestra de 200 usuarios que adquieren el servicio cotidianamente. Los resultados encontrados en dicha investigación es que la insatisfacción de la

ciudadanía por el deficiente señalización e información de la prestación pues los choferes de los vehículos menores no cuentan con la documentación pertinente arriesgando la vida de la población que hace uso de dicho servicio. Llegando a concluir que el transporte público es una prestación de la que hace uso la mayoría de los ciudadanos vinculándose con la vida cotidiana de cada persona, regulándose las normas que aseguran una mejor calidad de servicio hacia las expectativas de los pasajeros.

Respecto a dicho estudio aporta a considerar el enfoque del orden transitorio permitiendo encontrar vacíos legales que refieran a un fin común, de esta manera el sistema de transporte no tiene una suficiencia oportuna para sobrellevar dispositivos legales.

En Ibarra, el estudio de Martínez (2019) se enfoca como objetivo primordial medir la calidad del transporte urbano en la ciudad de Ibarra, considerando una metodología mixta, descriptiva con un diseño no experimental por medio de la realización de cuestionarios a un servicio de 24 rutas. Obteniéndose como resultados, que se han obtenido un 45% de informalidad en el transporte por carencia de aplicación normativas, además de que no existe una seguridad en un 51.33% pues no existe seguridad en el transporte público, además de establecer normativas en la prestación de los servicios de calidad en el transporte. Llegando a concluir que, mejorar la eficiencia del sistema de transporte urbano implicando el incremento de la velocidad de flujo, incrementando a la capacidad del sistema para erradicar los puntos de congestión.

El estudio aporta considerablemente porque su finalidad se asemeja a lo planteado, además de considerar las tácticas normativas relacionadas al transporte urbano orientando al correcto desarrollo de la presente investigación.

En Colombia, Murillo (2019) tiene como finalidad analizar la prevalencia del transporte informal como respuesta a la ineficiencia del servicio público de carencia gestión en la movilidad del transporte del municipio Istmina Chocó en el periodo 2018. Se emplea la metodología mixta, descriptivo – transversal, considerando

como instrumentos un análisis documental y un cuestionario hacia una población de documentación normativa del periodo 2018, considerando una muestra de 60 mototaxis correspondiente 30% del tamaño poblacional. Obteniendo resultados, que ante la carencia de alternativas laborales los mototaxistas se movilizan en la periferia permitida por la jurisdicción, considerando los decretos 2961 y 4116 para poder tomar medidas represivas contra los colaboradores declarando ilegal el mototaxismo afectando a miles de familias por carencia de gestión adecuada de las autoridades.

El estudio plasma herramientas de aplicación que sirven de guía en la investigación en curso mejorando la perspectiva del enfoque al que se está direccionando.

El artículo realizado por Espín y González (2019), tuvo por finalidad establecer un análisis de la política pública del transporte público de viajeros orientado al caso de EPT de la región Murcia – España. Optando por una metodología cualitativa, con un diseño no experimental, aplicando para ello entrevistas semiestructuradas, además de la observación y análisis documental. Obteniendo resultados que las deficiencias han conllevado la eliminación de la entidad pública del transporte por carencias en la implementación de políticas de transporte pues las organizaciones sindicales no han sido participes del proceso de elaboración, creando inconsistencias en su aplicabilidad. Llegando a concluir que la normativa no garantiza el éxito de obtener políticas públicas correctas y la gestión pública sostiene que adecuar a las exigencias del entorno siendo pertinentes acciones unificadas entre todos los actores de la localidad.

Se considera como un referente el estudio antecedido debido a que utiliza una metodología similar a lo que se plantea, considerando que las políticas públicas de una localidad es importante regularlo por ello, es importante tenerlo en el estudio orientando correctamente.

Así mismo desde el plano nacional, en la ciudad de Chiclayo en la investigación de pregrado realizada por Sánchez (2021), tuvo como finalidad

principal analizar normativas, reglamentos respecto a la disposición legal del procedimiento administrativo y sus funciones de los administradores del municipio de Chiclayo respecto al trámite de formalizar los vehículos del servicio de transporte público. Se ha empleado una metodología de tipo mixta, nivel propositivo, con un diseño no experimental, empleando como instrumentos cuestionarios y fichas bibliográficas aplicado a 50 servidores públicos, arrojando resultados, en el que el 34% se muestra un total en desacuerdo con las ordenanzas ejecutadas en la zona en estudio, pues consideran que el transporte informal es una forma de trabajo con montos netos. Llegando a concluir que existe altos índices de informalidad en el transporte público para eso el municipio plantea ejecutar ordenanzas que conlleven hacia la formalidad del servicio. Aportando considerablemente en los objetivos planteados orientando sobre el servicio de transporte en mototaxis enfocados a llevar correctamente la investigación.

En la ciudad de Trujillo, se llevó a cabo una tesis de pregrado por parte de Alvarado (2022) enfocándose en analizar de la ordenanza de transporte público y su influencia en la informalidad del servicio de Mototaxis en el distrito de Huanchaco, desarrollando un estudio cualitativo y de diseño fenomenológico y como instrumento una entrevista semiestructurada aplicados a una muestra de diez funcionarios y servidores públicos encargados del área de transporte público en el municipio. Obteniendo como resultado dicho estudio que existe coherencia entre las normativas nacionales y políticas públicas del país, llegando a concluir que no tiene influencia en el aumento de la informalidad de las prestaciones otorgando facilidades en el que favorece la formalización del servicio de mototaxis en el distrito antes mencionado.

Del mismo modo en Piura, en la tesis de pregrado de Álvarez (2022), estableció como finalidad primordial el establecer razones respecto a las disposiciones normativas emanadas por el Municipio Provincial de Piura, teniendo un resultado deficiente para la ordenanza del transporte urbano. Empleando una metodología de tipo básico, descriptivo de diseño no experimental, aplicando una técnica el análisis documental respecto a las ordenanzas municipales, normativas, revistas especializadas, teorías relacionadas al tema. Obteniendo como resultados, que de acuerdo al análisis de todas normativas no existiendo relación entre las

leyes planteadas en el país y las ordenanzas que se ejecutan en Piura; llegando a concluir que no existe coherencia entre la normativa y las ordenanzas municipales piuranas puestas en marchas durante los periodos 2018- 2019 respecto al transporte urbano con la Ley N° 27181 y otros reglamentos nacionales. El presente estudio aporta en el desarrollo de la explicación de las normativas estudiadas sobre el servicio de transporte enfocada en normativas, siendo un referente para el desarrollo de la investigación.

En la ciudad de Lima, encontramos la tesis de posgrado de Guillermo y Tello (2018), considerando por finalidad analizar la viabilidad legal basado en el reglamento del servicio de transporte público de pasajeros, empleando una metodología básica, descriptiva de diseño no experimental, empleando instrumentos de análisis documentaria hacia ordenanzas y reglamentos del servicio de transporte urbano, obteniendo como resultados que existen deficiencias entre las normativas municipales y la regulación no se estaría adecuando a la realidad llegando a concesiones respecto a la ejecución adoptándose medidas de alcance inmediato. Concluyendo que la legislación en el país considera que el servicio de transporte de pasajeros es de interés común, pues su carencia de determinación de dicha actividad es relevante para enfocarse en mejorar las condiciones actuales garantizando la seguridad de la ciudadanía que cotidianamente concurre a dichas prestaciones. Lo planteado por los autores, aportan en la metodología empleada respecto al transporte asemejando lo propuesto durante la investigación.

Del mismo modo en Lima, el estudio de pregrado planteado por Quijada y Llantoy (2020) tiene por objetivo desarrollar una problemática de transporte público del Metropolitano Protransporte de Lima. Empleando una metodología cualitativa, de diseño transversal enfocado hacia una población y muestra de 50 usuarios frecuentes del transporte aplicando un cuestionario que será validado en el programa SPSS. Obteniendo como resultados que un 68% se encuentran disconformes de los usuarios hacia el transporte público del Metropolitano, concluyendo que las entidades no garantizan la idoneidad del servicio brindado recomendando una infraestructura y gestión del servicio que reduce la disconformidad. Lo planteado por los autores aportan como un referente para el correcto desarrollo del presente



estudio considerando además las herramientas que plantean.

Cada uno de los estudios antes expuestos se relacionan con los supuestos jurídicos empleados en las ordenanzas públicas, muchas veces no considerando brindar una calidad del servicio, ajustándose a los lineamientos normativos de la realidad incrementando la estandarización de modernidad y la ciudadanía exigente (Benabent, 2017). Culminando con los estudios precedentes, se deriva a conceptualizar la variable planteada, procediendo a mencionar aspectos importantes de las normativas en el servicio de transporte público de vehículos menores.

La regulación de normas como un procedimiento de mantener una estructura de procedimientos para llevar un control, garantizando los derechos de una determinada comunidad, de esta manera por medio de la ordenanza municipal de Lima Metropolitana N° 1599, que se estableció para regular las prestaciones del transporte público (Villar, 2021). En el territorio peruano se han establecido normativas para regular el transporte, en la Ley N° 27189 contempla regulaciones en el servicio, así mismo, en el DS N° 055 – 2010 en el que establece que cada municipalidad tiene competencias para regular disposiciones pertinentes respecto al transporte de pasajeros en su jurisdicción (Diario El Peruano , 2017).

Por medio del Reglamento Nacional de Administración de Transporte Terrestre, D.S. 017-2019-MTC; el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) busca dar un sentido de movilidad urbana sostenible y de género, bajo patrones de calidad, eficacia, confiabilidad, disponibilidad, economía, igualdad vertical y horizontal. No obstante, es importante determinar que la Ley N° 27972, en su art. 73º, numeral 2.2 al señalar que los servicios son materia de competencia de las municipalidades (Pacheco, 2021), dejando en claro que el tránsito, la circulación y el transporte público son servicios públicos locales; en el caso de Lima tiene como atribuciones específicas: ceder concesiones, autorizaciones y permisos de operación para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros y carga, de ámbito urbano e interurbano. Respecto a al Decreto Supremo N°017-2009-MTC, estima que el servicio de transporte público, involucra una relación

contractual o de acto jurídico de una entidad pública y autorizada, de la cual ha sido contratada para cumplir con tales objetivos (Diario El Peruano , 2019).

Es por ello que, la categoría deficiencia normativa hace referencia hacia la carencia legislativa para lograr la finalidad en el enfoque por el cual está diseñado, pues han intervenido factores que impiden el logro del objetivo conseguido a cabalidad, para ello es necesario que se efectue un análisis durante el proceso de ejecución. Como se establecen las ordenanzas en los municipios son creados con el fin de regular prestaciones a la comunidad de su jurisdicción, sin embargo, durante la ejecución del mismo intervienen factores limitantes que estancan o redireccionan lo plasmado en dicha norma local. Así mismo, se establece que tiene que basarse en la normatividad vigente respecto a los estamentos superiores a los que se adapta la realidad de la localidad a la cual se realiza estas soluciones normativas (Morales y Valiente, 2022).

De esta manera, se obtiene como sub categoría los errores legislativos, pues en ella intervienen críticas gubernamentales que concretan lo plasmado en la norma considerando propuestas legislativas que solucionen correctamente una problemática recurrente entre la ciudadanía. Siendo necesario considerar aspectos relacionados como: Tener un involucramiento normativo que establece la identificación de la problemática a la cual se orientan las llamadas soluciones legislativas sustentadas en cada norma suscrita y aprobada; Competencia jurídica que ejerce la facultad de la norma durante la ejecución que mediante la experticia considera óptimas soluciones emergentes ante una determinada situación; Iniciativas legislativas reflejan mejoras durante la gobernabilidad en una localidad que por medio de la aprobación de la misma realizan la fiscalización continua orientada a sustentos tanto legales como presupuestarios para un desenvolvimiento oportuno (Morales y Valiente, 2022).

Además, se considera la subcategoría de ordenamiento territorial haciendo referencia a la planeación del servicio de transporte para la recuperación de los espacios que han sido invadidos por malas prácticas de la ciudadanía, para ello es importante la zonificación del mismo y redireccionamiento de nuevos paraderos en

el caso del servicio de transporte que aporte a mejorar la transibilidad de los vehículos concretados en un plan vial, de esta manera aporta a la movilidad urbana creando mejora en su desenvolvimiento y resguardo vial sumado a ello que la fiscalización se realice de forma oportuna, aporta considerablemente a la correcta regulación del tránsito (Carrión et al., 2022)

Así mismo la subcategoría de infracciones por el tránsito, hace referencia a la acción u omisión de las disposiciones estipuladas por el Reglamento Nacional de Tránsito que ejercen en el cumplimiento del SAT (Servicio de Administración Tributaria) en cada localidad, que con el trabajo en equipo con las asociaciones de los servicios de transporte se otorgara mayor regulación, evitando de esta manera las multas o desacato a la norma mejorando los niveles de formalidad existentes en la localidad. Todo esto se suma hacia un correcto desarrollo económico entre los habitantes pues la perspectiva cambia, aplicando el poder de concientización entre los conductores o empresas de transporte ejerciendo competitividad coordinada y evocada al servicio de la comunidad (Vargas et al., 2019).

La infracción realizada por una entidad autorizada de régimen jurídico, del cual el cumplimiento de lo previsto se desarrolla por parte del representante a cargo, cuando lo realizan hacia los propietarios de un vehículo menor, donde toda la responsabilidad de lo cometido recae sobre ellos mismos. La infracción cometida por un tercero en representación de un propietario, siendo que en la mayoría de casos se da por la prestación del bien hacia un sujeto externo en calidad de estar bajo un ámbito de empleador-trabajador (Diario El Peruano, 2016).

Respecto a las sanciones del ámbito vehicular, se desprende una sanción como consecuencia de la infracción ya realizada, una figura que se materializa con una multa de por medio o a través de un proceso administrativo, todo ello, por el incumplimiento parcial o defectuoso que se realizó en su momento sobre una normativa, es decir, acciones u omisiones que van en contra de nuestro orden jurídico (MTC, 2018).

El tipo de restricciones, se materializan a través de situaciones: La primera, en relevancia a la disposición de una multa, de la cual, tiene una característica pecuniaria o de cantidad cuantificable que se realiza bajo un Tabla de Base Impositiva Tributaria, donde la cancelación se realiza tras el órgano infractor, con el carácter de personalísimos, es decir, no revisten de una cualidad a que dicha acción de pagar sea transferida a que se cumplida por otra persona (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, [MTC], 2018).

En una segunda división se presentan las medidas correctivas de las cuales, el objetivo de estas es que no se continúe con el perjuicio que se ha ocasionado y sobre todo apunta a que se vuelva a instaurar la protección misma del bien jurídico tutelado. Concepto muy distinto a lo que involucra la tercera figura como medidas provisionales, puesto que se da un procedimiento de por medio, es decir, una posible investigación y/ o paralización de acciones con el fin de poder salvaguardar la seguridad íntegra (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, [MTC], 2018).

Respecto a la categoría de servicio de transporte, se considera en el artículo 4° donde divide dicha categoría por las necesidades de las cuales se está prestando este tipo de actividad, plasmándose en dos variantes: La primera, en una prestación de un servicio bajo un ámbito jurisdiccional, donde se maneja una subdivisión de acuerdo a los distintos ámbitos o ubicaciones a los que se ha señalado la entrega correspondiente, para ello, tenemos las categorías que involucran nuestra nación, como lo es, ámbito nacional, regional y provincial. En la segunda clasificación, pero no menos importante, está supeditada bajo un ámbito de lo que se está transportando, haciendo una sub división de cosas materiales y personas naturales (Diario El Peruano , 2017).

Respecto a la titularidad de los vehículos, la modalidad en la cual se trabaja con este tipo de transportes va conforme la propiedad y de quién asume la responsabilidad de acciones, omisiones que se puedan presentar para el transportista. Considerando la primera titularidad, de aquella persona natural o física en calidad de propietario, es decir, tener la absoluta tenencia del bien bajo su amparo, por otro lado, la segunda relación de titularidad, está involucrada bajo una

posesión misma, cualidad que ha sido de manifiesto por el mismo propietario con el objetivo de que se acarree una relación contractual, siendo este último quien vuelve nuevamente a asumir una responsabilidad de por medio (Centeno, 2018).

Considerando las condiciones normativas para poder incorporar las acciones de acceder, permanecer y cumplir, la prestación de un servicio bajo la esfera pública o privada, en este punto, se ha tomado en consideración el Artículo 37 del presente Decreto Supremo, tomándose en cuenta las índoles más importantes: El transportista, es un sujeto que está a cargo del vehículo teniendo la capacidad de revisar las condiciones capacidad y obligaciones a cumplir durante el servicio; Los propietarios de aquellos vehículos, refieren a encargados de otorgar las características, ya sean personas naturales o jurídicas, siendo que éstas últimas, tienen que contar con el requisito de estar inscritos en Registros Públicos (la propiedad) y no contar con alguna injerencia en cuanto a la normativa de la Ley General de Sociedades (Centeno, 2018).

Además, el servicio que ofrece una empresa de transportes tiene que contar con todos los temas legales pertinentes, tienen a disposición para temas de responsabilidades y representación, cuenta con el Gerente o Apoderado de la empresa para direccionarlo correctamente, además los conductores no tienen estar relacionados a contar en su historial con procedimientos administrativos, procesos judiciales, fiscalizadores, y/o antecedentes de cualquier ítem, ello en relevancia de la seguridad jurídica que se desea transmitir a la otra parte contra prestante (Saldeño y Blanco, 2018).

Al otorgar el servicio de transporte, es brindar una prestación de calidad enfocado hacia una demanda que necesita hacer uso de ello, considerando para ello comodidad en cuanto a las personas que se transportan y asegurar que el tema del transporte se realice correctamente asegurando a los clientes un viaje corto seguro (Pico y Rosado, 2020).

Se considera como sub categoría al Reglamento del servicio especial de transporte público en Mototaxis, siendo importante considerar la legislación del

reglamento municipal por intermedio de la Ordenanza Municipal N°305, consideran a los vehículos menores como aquellos automotores con las características de contar con tres ruedas, sirviendo de gran uso, a lo que implica el transporte de carga, mercadería y/o material de cualquier índole, o, por lo contrario, en uso de desplazamiento de las personas de un lugar a otro (Diario El Peruano , 2017).

Recalcando que los vehículos que circulan zonas de una localidad, está bajo esta competencia pues el espacio en el cual este medio de transporte se ve posicionado, son las vías públicas por el servicio que brinda, es por ello, que las entidades correspondientes a través de la competencia según su jurisdicción tienen la potestad de poder establecer y ejecutar zonas o ubicaciones para la prestación de uso de dichos bienes. Adicionando a ello, que se debe tener en cuenta de manera precisa el ambiente descriptivo del paradero, las características referentes alrededor de la zona involucrada, y la misma seguridad que se le va a brindar al cliente a través de un medio de transporte (MTC, 2018). El aforo correspondiente para este tipo de vehículos, es netamente de la capacidad que considere necesaria la Gerencia de Obras y Desarrollo Humano, ello en concordancia del ámbito que han empleado para posicionar este de actividades, contando con una implementación en la que se pueda destacar el servicio o actividad que están brindando (Poole, 2021).

Así mismo, El Ministerio de Transporte y Comunicaciones (2018) dentro de la legislación sobre el servicio de transporte se consigna las infracciones vinculadas a vehículos menores, haciendo alusión a aquello que va en contra o de manera opositora de lo normado bajo una reglamentación, partiendo de ello, en el ámbito de lo vehicular dichas infracciones se materializan en lo que se notifica una papeleta, del cual se le establece un monto resarcitorio o el acceso a que se apertura un proceso administrativo dependiendo la consecuencia y la vulneración que ha contraído una acción u omisión hacia el ente regulador.

La sub categoría de Reglamento Nacional de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, es establecida por intermedio de entidades municipales y gobierno regionales con atribuciones respecto a la demarcación del

ámbito jurisdiccional demarcado; entre los preceptos aplicables prepondera la Ley N° 27181 y su Reglamento, aprobado por D. S. N° 033-2001-MTC, indicando que la actividad gubernamental en este tema se sitúa en la complacencia de las urgencias de los ciudadanos y en el amparo de sus situaciones de salud y seguridad, de igual modo al cuidado del entorno que nos rodea y la sociedad. La Ley N° 27181 en el artículo 2°, inciso b) define a este servicio como la acción económica que proporciona los modos para efectuar el transporte terrestre. En otras palabras, dicho servicio viene a ser el desplazamiento por caminos terrestres de mercancías o personas, a cambio de un pago, contraprestación o para satisfacer necesidades propias.

Así mismo, el MTC es la institución encargada del transporte y tránsito terrestre, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre, por tanto, se encarga de que se cumplan los patrones inmejorables y condiciones imprescindibles para la asistencia del mencionado servicio y está calificado para tramitar y normar el servicio de transporte en todo el País. La Superintendencia de Transporte de Personas, Carga y Mercancías, como entidad adscrita al MTC, inspecciona y sanciona las acciones que se dan en el transporte de carga, personas y mercancías en el terreno peruano y extranjero. Cabe resaltar que Provias Nacional, el cual es una oficina que depende del MTC, se encarga de conservar y preservar el cimiento de la Red Vial Nacional. (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, 2009).

Los gobiernos locales, tienen la facultad dentro del Decreto Supremo en mención, además tienen facultad para expedir preceptos complementarios aplicables en su demarcación, amparándose en las normativas nacionales, las cuales desempeñan su competencia mediante la Dirección o Gerencia respectiva (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, 2009). El art. 17° se refiere como el más específico, estipula que las entidades tienen competencias normativas y de gestión respecto al transporte y tránsito terrestre; se tiene que estos órganos pueden promulgar disposiciones normativas, desarrollando acciones imprescindibles para el cumplimiento de los reglamentos nacionales dentro de su demarcación. Las facultades específicas refieren a gestionar el tránsito conforme al Reglamento

Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y las Normas Nacionales complementarias, recibir y tutelar los recursos procedentes del pago de sanciones por infracciones de tránsito; la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su demarcación, acorde a los Reglamentos nacionales (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, [MTC], 2018)

El reglamento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, considerando en el artículo 1° de la ley 27189, reconoce al servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, Mototaxis y similares, complementario y auxiliar, como un medio de transporte vehicular terrestre, asimismo, su Reglamento, aprobado mediante Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, establece las normas generales para prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (3) ruedas, motorizados y no motorizados. Además, mediante la Ordenanza N° 1693, se establece la Ordenanza Marco que regula el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados o no motorizados en Lima Metropolitana (Diario El Peruano, 2020).

En la ordenanza municipal 305 – 2017 establecen disposiciones sobre el transporte público especial de los pasajer

os de vehículos menores, en los que expresan en los mototaxis, argumentando el artículo 18° en la ley general de transporte donde especifica que la municipalidad tiene la potestad de reglamentar sobre su jurisdicción la prestación del servicio de transporte público, siendo la encargada de autorizar, controlar y supervisar el servicio siendo un ente regulador por medio del artículo 4° faculta a dicha entidad la potestad de fiscalización (Diario El Peruano, 2017).

Además, es importante considerar los problemas en los que incurre la informalidad, la congestión vehicular es una de las problemáticas que limita el crecimiento en una determinada localidad e inevitable, por el incremento en el que se mantiene un excesivo tráfico vehicular, pesado e intolerante, y pese a que las autoridades discuten mucho de este tema, no se verifican alternativas a simple vista, empero, tanto los conductores como los transeúntes, pueden conseguir que



haya un tráfico vehicular más fluido. La principal causa de que mantengamos un tráfico exageradamente congestionado es porque no tenemos una buena educación vial. Es preciso activar un plan de educación de las reglas de tránsito, si todos participamos, el tránsito vehicular sería más ligero y menos agotador (Villar, 2021).

Luego del sustento teórico del estudio, se va a definir los **enfoques conceptuales** correspondientes a la investigación: **Mototaxis**, son bienes muebles del cual cuenta con tres ruedas y una parte posterior para el para el acceso de transporte y/ movilización de especies o personas, donde es conducido por una persona natural en su parte delantera o cabina. Así mismo, el motocar es un vehículo de características similares a los mototaxis, con el fin distinto en cuanto al uso personal; **Ordenanza municipal**, refiere a la disposición normativa ejercida como un instrumento técnico jurídico que aporta en la administración de una localidad, cumpliendo con la mejora de los servicios de una comunidad; **Congestionamiento vehicular**, hace referencia las zonas saturadas de un flujo vehicular en una determinada localidad incrementando el tiempo de recorrido normal durante el traslado de un lugar a otro; **Fiscalización**, se refiere a la vigilancia y control de las normas que tiene a cargo el municipio para establecer un orden paramétrico legal en la demarcación territorial de una determinada zona; **Ruta**, hace referencia al direccionamiento proyectado de un vehículo para transportarse debido a que fue creada para la transitabilidad de peatones y medios de transporte; **Paraderos**, se enfoca a un determinado lugar para que los vehículos se estacionen brindando seguridad a la ciudadanía del vehículo menor que se encuentra parado; **Zona rígida**, hace referencia a una determinada área que impide el estacionamiento de los vehículos durante todo el día (Poder Judicial del Perú, [PJ], 2020).

### **III. METODOLOGÍA**

#### **3.1. Tipo y diseño de investigación**

##### **3.1.1. Tipo de investigación**

El presente estudio es de tipo básico, porque se ha centrado en el análisis de tesis nacionales e internacionales, en artículos web, artículos periodísticos, y posturas conceptuales de algunos autores relacionados al tema (Díaz, 2018). De acuerdo a ello, el presente estudio se enfoca hacia un estudio de tipo básico debido a que, se va a realizar un análisis de las normativas emitidas por el municipio Distrital de Chorrillos.

Considerándose con el enfoque cualitativo, debido a que se va a tomar en consideración aspectos importantes en la normativa, del mismo modo es descriptivo y analítico, los cuales han permitido comparar, relacionar y determinar las conclusiones que se obtienen de la investigación (Rodríguez, 2020). De esta manera se direcciona en el presente estudio hacia un enfoque cualitativo, en el que consigne diversos aspectos relacionados con la normativa que regula el servicio de transporte en vehículos menores.

##### **3.1.2. Diseño de investigación**

El diseño de investigación es No experimental de tipo transversal, teniendo en cuenta que su propósito ha sido describir variables y analizar la incidencia e interpretación en un momento indicado (Rodríguez, 2020). En este caso se observarán las disposiciones de la Municipalidad Distrital de Chorrillos en materia de transporte público en vehículos menores.

Graficándose de la siguiente manera:



Dónde:

C: Deficiencias normativas

E: Servicio de transporte público

### 3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización

#### Categoría 1: Deficiencias normativas

Subcategorías: Falencias legislativas, Ordenamiento territorial, infracciones.

#### Categoría 2: Servicio de transporte público

Subcategorías: Reglamento de servicio especial de transporte público de mototaxis, Reglamento Nacional de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.

Matriz de categorización (Ver Anexo 01).

### 3.3. Escenario de estudio

El escenario del presente estudio se enfoca en la Municipalidad Distrital de Chorrillos, pues es el órgano que realiza actos normativos para ejercer crear, modificar, ejecutar y fiscalizar normas generales y obligatorias aplicables dentro de una comunidad.

### 3.4. Participantes

Se considera como participantes a todos los involucrados que intervinieron en el presente estudio, conforme se detalla en la siguiente tabla:

<b>NOMBRE</b>	<b>CARGO</b>
Victorio Rojas Torres	Ingeniero de Transporte Técnico Especialista de la Subgerencia de Movilidad Urbana de la Municipalidad de Chorrillos
José Luis Escobar Roman	Presidente de la Federación de Organizaciones de Transportistas en Vehículos Menores del Distrito de Chorrillos
José Roberto Barrionuevo Fernandez	Asesor de Tesis de la UCV
Luis Troadio Obregón Retuerto	Bachiller en Derecho
Alfredo Aldo Quispe Reyes	Bachiller en Derecho

Además de ello, se considera las ordenanzas Municipal emitida por la Municipalidad de Chorrillos como: N° 305-2017-MDCH, N° 372-2019- MDCH, la Ordenanza Marco de Lima N° 1693 – 2013 y la Ley N° 27181, N° 27189.

### **3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

#### **3.5.1. Técnicas de recolección de datos**

Para Piza et al. (2019), consideran que la entrevista es un instrumento enfocado a la respuesta inmediata hacia las interrogantes realizadas, para ello se tiene un patrón para la correcta aplicación del criterio de la unidad de análisis (p.457).

Debido a esto, se ha optado como técnica a ejecutar la entrevista realizado a actores relacionados al servicio de transporte de vehículos menores (mototaxis).

Además, el análisis documental, es una técnica documentaria empleada01

#### **3.0**

. que sirve para el registro y selección de la data a ser estudiada, de esta manera se extrae información relevante de manera ordenada proveniente de fuentes que proporcione la entidad o el tema a ser estudiado (Piza et al., 2019).

Durante el estudio se considera el análisis documental para obtener información relevante sobre las ordenanzas municipales y normativas vigentes que regulan el servicio de transporte en mototaxis.

#### **3.5.2. Instrumentos de recolección de datos**

La guía de entrevistas contiene interrogantes planteadas para conocer el punto de vista de la persona entrevistada, considerando criterios y diversos aspectos a llevarse a cabo con la finalidad de obtener data precisa. Así mismo, es necesario obtener una guía documental, siendo un instrumento adecuado para seleccionar de forma crítica la información que considera de las variables

a ser estudiadas (Ñaupas et al., 2018).

Debido a esto, se va a considerar una guía de entrevistas enfocados al personal de la municipalidad en el área de tránsito y movilidad vial para recopilar información pertinente en el desarrollo del estudio, de este modo, se va a considerar la guía de análisis documentario va a seleccionar aspectos relevantes sobre las ordenanzas vigentes y para ello se tiene que exponer lo más relevante para poder reflejar las deficiencias.

### **3.6. Procedimiento**

Se establece como una serie de pasos pertinentes que involucran en el estudio, nombrándose a continuación.

- Se solicitó inicialmente, permiso a la entidad edil exponiendo el requerimiento de información sobre las ordenanzas vigentes concerniente en la jurisdicción sobre los vehículos menores de la Municipalidad Distrital de Chorrillos que se van a emplear para su posterior estudio.
- Como segundo aspecto, se establece considerar las ordenanzas vigentes y relevantes que se regulan el servicio de transporte de mototaxis.
- Considerando como tercer aspecto, se desarrolla el trabajo de estudio, depurando información que no pertenece al objeto de estudio.
- Como último aspecto, se consideran contenidos jurídicos establecidos en las ordenanzas municipales, para ser tratados correctamente y exponer las falencias de su contenido.

### **3.7. Rigor científico**

Se establece que por medio del análisis de los resultados se establecen diversos hallazgos de las investigaciones empleadas, utilizando la credibilidad para obtener resultados sobresalientes que, ejecutando las fuentes, además de la ejecución de los instrumentos que aportan a resultados pertinentes. Del

mismo modo se permite el análisis de las ordenanzas considerando la crítica jurídica acompañada de las normativas legales decretadas por el estado peruano que deben tener en cuenta para ejecutarlo en la sociedad, siendo el objeto en estudio en la Municipalidad Distrital de Chorrillos.

<b>VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS</b>				
<b>(Guía de Entrevista )</b>				
<b>Validador</b>	<b>Cargo</b>		<b>Porcentaje</b>	<b>Condición</b>
Eduardo Pajuelo	Abogado Senior	en la	95%	Aceptable
Figueroa Alvaron	Procuraduría Especializada en Delitos de Corrupción – MINJUS.	Pública		
Efrain Ludogardo	Docente,	Universidad	95%	Aceptable
Ostos Rodríguez	Nacional de Barranca.			
Grimaldo	Docente,	Universidad	95%	Aceptable
Benavides	Nacional Pedro Ruiz Gallo.			
Campos				

### **3.8. Método de análisis de datos**

El presente estudio se direcciona con métodos analítico – sintético y hermenéutico, que consideró la normatividad de las ordenanzas abordados para complementar con la información obtenida durante el desarrollo de la investigación.

#### **Método analítico – sintético**

Se establece que dicho método es utilizado para analizar las ordenanzas municipales recolectadas, regulando el transporte público en vehículos menores del distrito de Chorrillos.

### **Método hermenéutico**

Se considera para comprender e interpretar la Ley N° 27181 que regulan la clasificación, en los entes competentes relacionándose al servicio de transporte público en general.

### **3.9. Aspectos éticos**

En el presente estudio se respetan diversas normas éticas que involucran los datos e información, salvaguardando la ética de conservar información relevante con el propósito de estudio, sin beneficios propios y respetando los derechos de propiedad y autoría de las investigaciones plasmadas durante su desarrollo.

## IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

### 4.1. Análisis de los Resultados

En el presente acápite se consigna los resultados que se han desarrollado respecto a cada uno de los objetivos específicos.

#### 4.1.1. Objetivo Específico N° 01: Describir la coherencia de la ordenanza municipal de transporte público en vehículos menores respecto a las normas nacionales y políticas públicas.

Es importante recalcar que para un mejor conocimiento de la situación actual ha sido pertinente realizar entrevistas al funcionario público del municipio distrital y al representante del sindicato de mototaxis para tener un panorama claro, del mismo modo, se ha recopilado información sobre las ordenanzas reguladas para la aplicación dentro de la jurisdicción del distrito de Chorrillos.

De acuerdo a la entrevista realizada al funcionario público encargado del área de movilidad urbana del municipio distrital de Chorrillos para conocer su apreciación amparada en las normativas pues ha consignado que la regularización de los vehículos menores se ejecutan por medio de la ordenanza N° 305-2017, relacionada a la Ordenanza Metropolitana N° 1690-2013 y esta a su vez se unifica el D.S N° 055-MTC, así mismo considerando que son ejecutadas desde el control y fiscalización a los vehículos del ámbito distrital. Del mismo modo, establecen que los criterios enfocados como la Ordenanza Municipal N° 372-2019 se enfoca hacia la categoría I correspondiente a vehículos menores regulándose montos de acuerdo a la falta.

Así mismo, como resultado general considera el **funcionario** de la municipalidad que la Ordenanza Municipal 305-2017 **tiene coherencia** con las normas Nacionales de Transporte Público en el servicio de mototaxistas y políticas públicas del territorio peruano, otorgando mayor factibilidad a los conductores para realizar actividades laborales en mejores condiciones. Pero



de esta manera se contradice porque señala su modificatoria en el transcurso del año, para lo cual evidencia una **deficiente regulación**.

Sin embargo, contrastando con la información de la asociación de mototaxis comentan que las ordenanzas no son adecuadas porque no estipula procedimientos claros del tipo de servicio, además de ser limitada al no ser planteada bajo un plan regulador, por lo tanto **no tienen coherencia** al existir deficiencias en su regulación, encontrándose estipuladas sin tener en cuenta la oferta y demanda de la zona para una prestación del servicio; colocando barreras democráticas que limitan al transportista sobre la formalización de sus vehículos, anteriormente se regulaba con la OM N° 191-2011 la misma que tenía vacíos normativos siendo anulada para incorporarse el OM N° 305 – 2017, ejecutándose hasta la actualidad sin ninguna modificación.

De esta manera, es importante recalcar que los gobiernos locales deben normar y regular reglamentos de acuerdo a las necesidades de su población, tal como lo establece la constitución política del Perú en su artículo 194 sobre la autonomía política en concordancia con el artículo II de la Ley 27972. Esta a su vez no se encuentra de acorde a lo ocurrido en algunas de las ordenanzas emitidas hacia el servicio de mototaxis en la comunidad Chorrillana.

Otra de las razones para determinar que **no existe coherencia** con las normativas nacionales como la Ley macro de transporte en vehículos menores y reglamentos nacionales es porque las ordenanzas municipales como la 305-2017 crean infracciones de tránsito las cuales no están permitidas llevando al conductor a generar multas e infracciones innecesarios respecto a las normativas vigentes, así como lo establece el artículo 11 del numeral 11.2 de la ley N° 27181 las cuales facultan a los gobiernos locales emitir normas que complementen los reglamentos nacionales dentro del ámbito territorial sin transgredir o desnaturalizar las normas o reglamentos peruanos.

#### **4.1.2. Objetivo Especifico N° 02: Precisar los principios generales de los vehículos de Mototaxis plasmados en la ordenanza municipal para la regulación del transporte.**

La ordenanza considerada dentro del marco normativo del distrito de Chorrillos es la 305-2017 – MPCH la cual considera la regulación hacia el servicio de vehículos menores (mototaxis), pues al solicitar información a la entidad edil brindaron documentación oportuna considerando disposiciones respecto a los principios generales del servicio.

De acuerdo al artículo 8° es competencia del Municipio, Establecer permisos y credenciales al conductor para autorizar a los vehículos para prestar servicios; Modificar, renovar y cancelar autorizaciones por medio del permiso de operación si así lo requiere; Tener actualizados los registros de personas jurídicas, propietarios, vehículos y conductores para prestar el servicio público, (...).

De acuerdo a lo antes señalado es importante considerar que, la municipalidad tiene el control y es el ente regulador para establecer mejoras o restricciones en su jurisdicción, sin embargo, de acuerdo a la entrevista a los dirigentes no se fiscaliza correctamente orientando sanciones inadecuadas, montos que no están acordes a la prestación, tiempos innecesarios para la formalización considerando de esta manera **deficiencia normativa de las ordenanzas municipales**.

De este modo, para las autorizaciones tal como lo establece el artículo 19°, establece que toda persona jurídica que se encuentra desarrollando el servicio de transporte público especial de pasajeros, debe considerar el permiso de las operaciones mediante una resolución gerencial y obtener sus credenciales que serán de carácter intransferible, considerando 15 unidades vehiculares como cantidad mínima para la constatación de las características.

Sin embargo, el dirigente comenta que para las autorizaciones existen **barreras burocráticas** que limitan obtener dichos permisos dentro de las

actividades a realizarse, para lo cual no se autoriza a tiempo creando sanciones innecesarias respecto a la presente ordenanza.

Es decir, se considera como principios generales en el servicio de transporte de mototaxis falencias pues la norma considera que la municipalidad es el ente fiscalizador que debe alinearse a lo dispuesto en la Ley 27181, que a su vez otorga a Indecopi para verificar si realmente se aplica la normativa de su jurisdicción. Para ello, se debe orientar hacia la simplificación administrativa pública eliminando las barreras burocráticas que impiden u obstaculizan ilegal o irracionalmente la accesibilidad a permanecer a los conductores como agentes económicos de las pequeñas empresas de transporte y estos mismos exigir el cumplimiento a cabalidad de lo dispuesto en las normas u ordenanzas en Chorrillos.

#### **4.1.3. Objetivo Especifico N° 03: Explicar las deficiencias en la ordenanza vigente del transporte público en vehículos menores de Chorrillos.**

De acuerdo a lo previsto anteriormente se presentan inconsistencias respecto al municipio considerando vacíos legales impuestos en la normativa, pues exigen que para la circulación estén establecidos por una resolución gerencial previsto en el artículo 19°, además exigen que los vehículos se pinten con diversas características para la prestación del servicio de transporte establecido en el numeral 5 del artículo 8°.

Así mismo, se fundamenta que restringen la utilización de las vías sin tener permisos otorgados por el municipio, esto contradice al Decreto Supremo N° 023- 2021-MTC. Así mismo del literal a) del artículo 18° de la Ley 27181 y el reglamento establecido en los municipios distritales que son competentes para la regulación de la prestación del servicio de pasajeros en vehículos de mototaxis, pero no restringen la circulación.

Respecto a la exigencia de que los vehículos se pinten y tengan características, vulneran el derecho de los propietarios de los mototaxis a

elegir colores en sus unidades vehiculares. Esto origina el cambio de tarjetas de propiedad de los vehículos para obtener nuevas placas, ocasionando gastos innecesarios fuera del alcance de los mototaxistas.

De esta manera, dentro del artículo 41° establece que el transportador debe ser autorizado para la utilización de paraderos o puntos de embarque para ello la municipalidad de chorrillos debe considerar lo siguiente: Plan vial, plan regulador, zonificación del distrito; Estudio técnico de la densidad poblacional; Capacidad de la saturación de las vías (...). Esto no se adecúa a lo proporcionado y difundido por el municipio pues su mismo funcionario ha comentado que no cuentan con dicho documento afectando la obtención de información relevante creando a partir de ello caos y desorden en el distrito.

Así como se han enunciado las inconsistencias más representativas, del mismo modo se estiman diversas inconsistencias durante el proceso de la otorgación de credenciales y permisos, creación de paraderos, entre otros que afectan al conductor y/o empresa de transporte a movilizarse correctamente, incurriendo en faltas graves por los vacíos legales de las ordenanzas perjudicando económicamente al mototaxista que utiliza su unidad como herramienta laboral cotidiana.

#### **4.2. Discusión**

Respecto al primer objetivo específico, establece sobre la coherencia de la ordenanza municipal de transporte público en vehículos menores respecto a las normas nacionales y políticas públicas, encontrándose que **no existe** concordancia la ordenanza con las normas nacionales al existir una fiscalización y regulación distrital deficiente e inconsistente orientada hacia modificaciones para mejorar el transporte vehicular de mototaxis, dichos resultados se relacionan con la postura de Villaroel (2018), pues confirma que la normatividad respecto al transporte en el ámbito nacional carece de una legislación oportuna que debe realizar el gobierno local, permitiendo un mejor control y fiscalización de vehículos menores en diversos distritos, esto concuerda con lo mencionado por Martínez (2019) quienes determinan que los reglamentos con carencia

legislativa se realizan por medio de intereses personales y lucrativos dentro de los ámbitos territoriales, pues dentro de la investigación se consideró que la ordenanza si se adecúa a las normativas nacionales y de políticas públicas desde el marco normativo pero durante su ejecución existen deficiencias perjudicando al mototaxista.

Así mismo, se relaciona con Quijada y Llantoy (2020) considerando que los errores comunes dentro del ordenamiento vial son creados por políticas públicas desorientadas a la realidad, pues no garantizan idoneidad del servicio enfocado hacia una infraestructura y gestión disconforme. Es por ello que (MTC) establece normativas en el territorio peruano que van de la mano con las políticas públicas enfocadas a mejorar las condiciones del ámbito general peruano, sin embargo, Carlos (2019) considera que una regulación deficiente crea caos y disconformidad en un determinado territorio considerando errores en la normativa reguladora del ámbito territorial.

El segundo objetivo específico, establece precisar los principios generales de los vehículos de Mototaxis plasmados en la ordenanza municipal para la regulación del transporte, los resultados establecen que existen muchos aspectos dentro de la ordenanza que limita al vehículo y conductor sobre una correcta circulación, de esta manera se orienta hacia deficiencias en su fiscalización y aplicabilidad, concordando con la posición de Murillo (2019) considerando que las normas municipales son estrategias sostenibles que regulan el tránsito en la zona realizando acciones correctivas para mayor comunicación, concientización y difusión en la población como parte de la entidad municipal. Así mismo Espín y Gonzáles (2019) establece que existen principios reguladores que tienen inconsistencias en su aplicabilidad por acciones unificados entre los actores; así mismo se considera la postura de Sánchez (2021) que establece que existen elevados índices de informalidad en el transporte público por la inestabilidad regulatoria creada por las ordenanzas municipales.

El tercer objetivo específico, establece explicar las deficiencias en la ordenanza vigente del transporte público en vehículos menores de Chorrillos, de acuerdo a los resultados arrojaron que si existen deficiencias en la OM, debido a que existen temas burocráticos, limitaciones para su formalización, entre otros aspectos, obteniéndose sobretiempos que exceden a lo permitido en un trámite de esta manera se plantea mediante la modificación de la ordenanza hacia un proceso rápido y práctico brindando facilidades a los que ejercen dicho servicio. De esta manera Alvarado (2022) establece que se debe tomar acciones correctivas frente a la regularización y fiscalización que ejercen los gobiernos locales respecto al correcto enfoque de la transitabilidad del servicio; así mismo sostienen Álvarez (2022), Guillermo y Tello (2018) que las deficiencias normativas son muy comunes en entidades que no consideran la opinión de los actores que intervienen optando por generar trámites administrativos deficientes que enfocan de manera errónea a la persona jurídica.

## **V. CONCLUSIONES**

1. Se concluye, por medio del análisis que las deficiencias normativas existen de manera constante en el distrito de chorrillos por medio de procedimientos burocráticos y sobretiempos en trámites que han llevado a factores negativos como el incremento de la informalidad en la zona.
2. Se establece que no existe coherencia de la ordenanza municipal de transporte público en vehículos menores, porque el municipio regula las normativas sin considerar la opinión de los actores intervinientes en la zona, así como limitaciones para la formalización del servicio en las empresas de transporte urbano.
3. Respecto a los principios generales, se establecen una serie de factores que establecen en los vehículos de carácter innecesario afectando la economía y libre desplazamiento de su unidad vehicular.
4. Se concluye que, las deficiencias normativas vigentes se establecen recurrentemente en el distrito de Chorrillos, al establecer argumentos contradictorios durante la fiscalización y control del servicio, generando malestar en las empresas de transporte que brindan su servicio cotidianamente en la zona.

## **VI. RECOMENDACIONES**

**Primero:** Se recomienda la modificatoria de la Ordenanza Municipal 305 – 2017 hacia una nueva posibilidad de promover la formalización y agilización de los trámites.

**Segundo:** Se recomienda que se realice las ordenanzas de acuerdo a las normas nacionales y de acuerdo a las políticas públicas orientando a las modificatorias que estén de acuerdo al contexto actual.

**Tercera:** Se recomienda que la municipalidad de Chorrillos establezca un contexto actual en el sector poblacional analizando la realidad de su localidad, tomando en consideración a los dirigentes de mototaxis.

**Cuarta:** Se establece al área de transportes y ordenamiento vial de la municipalidad de chorrillos que realicen constantemente difusión de las nuevas ordenanzas que van a realizar para obtener una mejor coordinación de la entidad edil y empresas de transporte público de mototaxis.



## REFERENCIAS

- Alvarado, W. (2022). *Ordenanza de Transporte Público y la informalidad en el servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco - Trujillo, 2021*. Universidad César Vallejo. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/81004/Alvarado\\_RWR-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/81004/Alvarado_RWR-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Alvarez, R. (2022). *Deficiencia normativa de las disposiciones emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018 - 2019*. Piura: Universidad Privada Antenor Orrego. <https://repositorio.upao.edu.pe/handle/20.500.12759/8921>
- Benabent, M. (2017). El transporte público terrestre y la accesibilidad, instrumentos para el análisis funcional del sistema de asentamientos: el caso de Ecuador - Quito. *Revista de la facultad de arquitectura y urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 1-10. [http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1390-92742017000200099](http://scielo.senescyt.gob.ec/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1390-92742017000200099)
- Carlos, J. (2019). *Responsabilidad del estado por la proliferación del fenómeno de Mototaxismo en el Municipio de Montería*. Pontificia Universidad Javeriana. <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/47752/CARTA%20DE%20AUTORIZACION%20DE%20AUTORES.pdf?sequence=2&isAllowed=n>
- Carrión, A., Vieyra, A., Arenas, F., & Alvarado, V. (2022). Políticas y prácticas de ordenamiento territorial en América Latina. *Revista de Geografía Norte Grande*, 77(12), 5-10. <https://www.scielo.cl/pdf/rgeong/n77/0718-3402-rgeong-77-5.pdf>
- Castaño, D., Galindo, C., López, C., López, J., Rocha, J., Aranda, J., & Gamboa, Y. (2017). Consecuencias sociojurídicas de la prestación informal del transporte público. *Revista Erasmus Semilleros de Investigación*, 2(1), 10-19. <https://journalusco.edu.co/index.php/erasmus/article/view/1347>
- Centeno, J. (2018). Servicio de transporte urbano en la ciudad de Lima, análisis y propuesta de mejora de la calidad, con participación de las universidades públicas y privada. *Anales Científicos*, 79(1), 49-58.

- <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6479994>
- CIEN. (2018). *Centro de investigación de economía y negocios globales*. Lima: Centro de Investigación de Economía y negocios globales. <https://cien.adexperu.org.pe/wp-content/uploads/2018/07/Definiciones-y-Repercusiones-de-la-Informalidad-DT-2018-01.pdf>
- Diario El Peruano . (2017). *Ley N° 27181: Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores*. El Peruano : <https://www.gob.pe/institucion/congreso-de-la-republica/normas-legales/9868-27181>
- Diario El Peruano . (12 de julio de 2019). *Decreto Supremo N° 011 - 2018 - MTC*. El Peruano : <http://prototipo.regioncallao.gob.pe/contenidos/contenidosGRC/DATATRANSPORTE/filesContenido/file10000104.pdf>
- Diario El Peruano. (09 de junio de 2016). *Reglamentan la circulación de Motocicletas Lineales o similares que transiten en el distrito*. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/reglamentan-la-circulacion-de-motocicletas-lineales-o-simila-decreto-de-alcaldia-no-07-2016-mpl-a-1399330-1/>
- Diario El Peruano. (02 de marzo de 2017). *Ordenanza que reglamenta el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores en el distrito de Chorrillos*. [https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ordenanza-que-reglamenta-el-servicio-de-transporte-publico-e-ordenanza-no-305-2017-mdch-1493284-1/#:~:text=Que%2C%20mediante%20la%20Ordenanza%20N%C2%BA%20191-MDCH%20se%20reglamenta,calidad%20del%20servicio%20a%](https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/ordenanza-que-reglamenta-el-servicio-de-transporte-publico-e-ordenanza-no-305-2017-mdch-1493284-1/#:~:text=Que%2C%20mediante%20la%20Ordenanza%20N%C2%BA%20191-MDCH%20se%20reglamenta,calidad%20del%20servicio%20a%20)
- Diario El Peruano. (18 de julio de 2020). <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto-supremo-que-establece-sanciones-por-incumplimiento-d-decreto-supremo-n-016-2020-mtc-1872051-1/>
- Díaz, C. (2018). Investigación cualitativa y análisis de contenido temático. Orientación intelectual de revista Universum. *Revista General de Información y Documentación* , 28(1), 119-142. <https://doi.org/10.5209/RGID.60813>
- Espín, S., & Gonzáles, A. (2019). La política pública de transporte de viajeros: el

- caso de la entidad pública del transporte de la región de Murcia - España. *Revista Nueva Época*, 22(1), 120-139. <https://doi.org/10.24965/gapp.i22.10603>
- Fuster, D. (2019). Investigación cualitativa: Método fenomenológico hermenéutico. *Propósitos y Representaciones*, 7(1), 201-229. <https://doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267>
- Guillermo, L. G., & Tello, S. G. (2018). *La regulación del transporte urbano en Lima: caso El metropolitano*. Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas. [https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/623572/GUILLERMO\\_LL.pdf](https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/623572/GUILLERMO_LL.pdf)
- Martínez, D. (2019). *Medición de la calidad del Transporte Público Urbano en la Ciudad de Ibarra*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/16037>
- Maza, F. J., Fals, M. P., Espinosa, L. C., Safar, C. F., & Licon, D. (2019). Percepciones del riesgo asociado a la práctica del mototaxismo en Cartagena, Colombia. *Revista economía y Región*, 13(2), 57 - 81. <https://repositorio.utb.edu.co/bitstream/handle/20.500.12585/9742/0017.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (05 de enero de 2022). *Clasificadores Presupuestarios 2022*. Clasificadores Presupuestarios 2022: [https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu\\_publ/anexos/2022/Anexo\\_2\\_Clasificador\\_Economico\\_Gastos\\_2022.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/presu_publ/anexos/2022/Anexo_2_Clasificador_Economico_Gastos_2022.pdf)
- Morales, P., & Valiente, Y. (2022). Incidencia del cumplimiento de normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial. *Revista Ciencia y Tecnológica*, 15(3), 61-68. <https://revistas.unitru.edu.pe/index.php/PGM/article/view/2522>
- MTC. (26 de abril de 2018). <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9895-017-2009-mtc>
- MTC. (27 de mayo de 2018). *Multas de tránsito*. Ministerio de Transporte y Comunicaciones : <https://www.gob.pe/416-multas-de-transito>
- Murillo, N. (2019). *Prevalencia del transporte informal (mototaxismo) como respuesta a la ineficacia del servicio de transporte público en el Municipio de Istmina Chocó*. Universidad Libre Seccional Pereira.

- <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/20025/PREVALENCIA%20DEL%20TRANSPORTE%20INFORMAL.pdf?sequence=1>
- Ñaupas, H., Valdivia, M. R., Palacios, J. J., & Romero, H. E. (2018). *Metodología de la Investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis*. Ediciones de la U. [https://books.google.com.pe/books?id=KzSjDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=metodologia+de+la+investigacion&hl=es-419&sa=X&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=KzSjDwAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=metodologia+de+la+investigacion&hl=es-419&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)
- Ordenanza N° 1693. (2013). *Ordenanza Marco que regula el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores Motorizados o no Motorizados en Lima Metropolitana y establece disposiciones para el Servicio de Transporte en Vehículos Menores en el Cercado*. Diario Oficial EL Peruano.
- Pacheco, D. (2021). Análisis de la Ley 27972, ley orgánica de Municipalidades actualizado. *Revista de Derecho*, 8(16), 2-19. Ley orgánica de Municipalidades: [http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2616-48492021000100081&lang=es](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2616-48492021000100081&lang=es)
- Pico, F., & Rosado, J. (2020). Aplicación móvil para solicitar el servicio de transporte público de mototaxis en el Cantón Jaramijó. *Revista Científica de Informática ENCRPTAR*, 3(5), 2-12. <https://publicacionescd.ulead.edu.ec/index.php/encriptar/article/view/78>
- Pinedo, G. J. (2022). Políticas públicas de transporte terrestre y normativa peruana en el marco del covid 19. *Revista Científica Multidisciplinar*, 6(2), 1527 - 1547. <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/1978>
- Piza, N., Amaiquema, A., & Beltrán, G. (2019). Métodos y técnicas en la investigación cualitativa. Algunas precisiones necesarias. *Revista Conrado*, 15(70), 455-459. <http://scielo.sld.cu/pdf/rc/v15n70/1990-8644-rc-15-70-455.pdf>
- Poder Judicial del Perú. (10 de enero de 2020). [https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/cortesuprema/s\\_cortes\\_suprema\\_home/as\\_servicios/as\\_enlaces\\_de\\_interes/as\\_orientacion\\_juridica\\_usuario/as\\_diccionario\\_juridico/o](https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/cortesuprema/s_cortes_suprema_home/as_servicios/as_enlaces_de_interes/as_orientacion_juridica_usuario/as_diccionario_juridico/o)

- Poma, M. F. (2021). Lima; los desafíos de la movilidad urbana en el camino hacia la sostenibilidad. *Revista Limaq* (8), 127-147. <https://revistas.ulima.edu.pe/index.php/Limaq/article/view/5555>
- Poole, E. (2021). Políticas de reorganización del transporte público en el área metropolitana de Lima durante la pandemia del covid-19. *Revista de políticas y problemas públicos*, 2(13), 17-37. <http://scielo.senescyt.gob.ec/pdf/ecomunes/v2n13/2477-9245-ecomunes-2-13-00017.pdf>
- Quijada, D., & Llantoy, E. (2020). *Análisis del deber de idoneidad en la ciudad de servicios del transporte público del Instituto Metropolitano Prototransporte de Lima - Perú 2019*. Lima: Universidad Autónoma del Perú. <https://repositorio.autonoma.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13067/1435/Quijada%20Huaccho%2C%20Dary%20Donovan%20y%20Llantoy%20Colan%2C%20Edson%20Adyair.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ríos, C. (2020). Tap-Tap y moto-taxis en Haití: transporte y formas de vida en la precariedad. *Revista Espacios Urbanos*(26), 56-78. <https://espaciosurbanos.azc.uam.mx/index.php/path/article/view/326>
- Rocha, D., & Reyes, W. (2022). Transporte público de moto taxis en las gerencias de transporte de las municipalidades distritales de Huamanga y Huanta en el año 2019. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 6(1), 2970-2975. <https://ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/view/1699>
- Rodríguez, Y. (2020). *Metodología de la investigación*. Soluciones Educativas S.A. [https://books.google.com.pe/books?id=x9s6EAAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=metodologia+de+la+investigacion&hl=es-419&sa=X&redir\\_esc=y#v=onepage&q&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=x9s6EAAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=metodologia+de+la+investigacion&hl=es-419&sa=X&redir_esc=y#v=onepage&q&f=false)
- Saldeño, Y., & Blanco, R. (2018). Movilidad y espacio público: condiciones para el bienestar de las personas que laboran en Chapinero, Bogotá, Colombia. *Revista de Temas Públicos*, 20(5), 109-121. <https://doi.org/https://doi.org/10.15446/rsap.V20n5.60995>
- Sánchez, J. (2021). *El procedimiento administrativo y la informalidad presente en la Municipalidad para los propietarios de vehículos de servicio de transporte público - Chiclayo*. Chiclayo: Universidad Señor de Sipán. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/8959/S%C3%99>

A1nchez%20Cajo%20Javier%20Franco.pdf?sequence=1

- Supremo, D. (2009). *Aprueban Reglamento Nacional de Admistración de Transporte*. Diri Oficial El Peruano.
- Vargas, P., Flores, E., Delgado, O., & Vargas, J. (2019). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. *Revista Científica Dominio de las Ciencias*, 7(2), 87-104. <https://doi.org/10.23857/dc.v7i2.1784>
- Villar, J. (2021). Incidencia del cumplimiento de normas del servicio de transporte público de pasajeros en la seguridad vial. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 2(13), 1-8. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190367>
- Villarroel, G. (2018). *Análisis de la calidad de servicio del transporte público urbano y su mejora continua a través de la Norma UNE-EN 13816 en el cantón Pastaza, provincia de Pastaza*. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/handle/123456789/8422>

## ANEXOS

### Anexo 1. Matriz de categorización

Sub categorías	Errores Legislativos	Ordenamiento territorial	Infracciones
<b>Categorías</b>	Critica jurídica gubernamental	Planificación de las zonas	Control normativo
Deficiencias normativas	Propuestas legislativas desestimadas	Autonomía	Multas  Desarrollo económico
<b>Subcategorías</b>	<b>Reglamento del servicio especial de transporte público en mototaxis.</b>	<b>Reglamento Nacional de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.</b>	
<b>Categorías</b>			
Servicio de transporte público	Normatividad vigente	Reglamento de transporte	

*Nota.* Elaboración propia

Sub categorías	1. Errores Legislativos	2. Ordenamiento territorial	3. Infracciones
<b>Categorías</b>			
Deficiencias normativas	1.1. Crítica jurídica gubernamental <ul style="list-style-type: none"> <li>1.1.1. Conocimiento normativo               <ul style="list-style-type: none"> <li>1.1.1.1. Identificar la problemática</li> <li>1.1.1.2. Planteamiento de soluciones normativas</li> </ul> </li> <li>1.1.2. Competencias jurídicas               <ul style="list-style-type: none"> <li>1.1.2.1. Facultad normativa</li> <li>1.1.2.2. Experticia normativa</li> </ul> </li> </ul> 1.2. Iniciativas legislativas locales <ul style="list-style-type: none"> <li>1.2.1. Procedimiento legislativo               <ul style="list-style-type: none"> <li>1.2.1.1. Aprobación de la propuesta</li> <li>1.2.1.2. Fiscalización continua</li> </ul> </li> <li>1.2.2. Ordenanzas municipales               <ul style="list-style-type: none"> <li>1.2.2.1. Sustento legal</li> <li>1.2.2.2. Sustento presupuestario</li> </ul> </li> </ul>	2.1. Planificación de las zonas <ul style="list-style-type: none"> <li>2.1.1. Recuperación de espacios públicos.               <ul style="list-style-type: none"> <li>2.1.1.1. Zonificación de espacios</li> <li>2.1.1.2. Redireccionamiento de paraderos</li> <li>2.1.1.3. Tránsito de vehículos menores</li> </ul> </li> <li>2.1.2. Plan vial               <ul style="list-style-type: none"> <li>2.1.2.1. Movilidad urbana</li> <li>2.1.2.2. Fiscalización de transporte</li> <li>2.1.2.3. Regulación de tránsito</li> </ul> </li> </ul> 2.2. Autonomía <ul style="list-style-type: none"> <li>2.2.1. Autonomía económica               <ul style="list-style-type: none"> <li>2.2.1.1. Recaudo local</li> <li>2.2.1.2. Inversión local</li> </ul> </li> <li>2.2.2. Autonomía administrativa               <ul style="list-style-type: none"> <li>2.2.2.1. Órgano descentralizado</li> <li>2.2.2.2. Dependencia de transporte</li> </ul> </li> </ul>	3.1. Control normativo <ul style="list-style-type: none"> <li>3.1.1. Regularización de la documentación</li> <li>3.1.2. Trabajo en conjunto con gremios</li> </ul> 3.2. Multas <ul style="list-style-type: none"> <li>3.2.1.1. Faltas o desacato normativo.</li> <li>3.2.1.2. Servicio informal</li> </ul> 3.3. Desarrollo económico <ul style="list-style-type: none"> <li>3.3.1. Acciones económicas</li> <li>3.3.2. Competitividad laboral</li> </ul>



Subcategorías Categorías	4. Reglamento del servicio especial de transporte público en mototaxis.	5. Reglamento Nacional de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.
Servicio de transporte público	4.1. Normatividad vigente	5.1. Reglamento de transporte
	4.1.1. Ordenanza 305 – Chorrillos	5.1.1. Ley 27181
	4.1.1.1. Autorizaciones para el servicio.	5.1.1.1. Mejorar las vías de acceso al vehículo.
	4.1.1.2. Reconocimiento de gremios.	5.1.1.2. Supervisión del servicio.
	4.1.1.3. Criterios del comité para planificación del servicio.	5.1.1.3. Requisitos técnicos de seguridad.
		5.1.1.4. Procedimientos para homologación de vehículos

## Anexo 2. Matriz de consistencia

Problema	Objetivos	Supuestos	Categorías	Subcategorías	Metodología
<b>Problema general</b>	<b>Objetivo general</b>	Supuesto General			
¿Cuáles son las deficiencias normativas en la regulación del servicio de transporte público en Mototaxis del Distrito de Chorrillos, 2022?	Analizar las deficiencias normativas en la regulación del servicio de transporte público en vehículos menores en la Municipalidad de Chorrillos.	Las deficiencias normativas del transporte público impiden la regulación del servicio en vehículos menores en la Municipalidad de Chorrillos	Deficiencias normativas	Errores legislativos Ordenamiento territorial Infracciones	<b>Tipo</b> Básica  <b>Enfoque</b> Cualitativo  <b>Diseño</b> No experimental  <b>Población</b> Personal de la municipalidad, dirigente del gremio de los mototaxistas, las ordenanzas municipales.  <b>Muestra</b> Personal de la municipalidad, dirigente del gremio de los mototaxistas, las ordenanzas municipales.  <b>Técnicas</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entrevista</li> <li>• Análisis documental</li> </ul> <b>Instrumentos</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Guía de entrevista</li> <li>• Ficha de análisis documental</li> </ul>
<b>Problema específico</b>	<b>Objetivos específicos</b>	Supuestos específicos			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ¿Es importante describir la coherencia de ordenanza municipal de transporte público en vehículos menores respecto a las normas nacionales y políticas públicas?</li> <li>• ¿Es importante precisar los principios generales de Mototaxis plasmados en la ordenanza municipal para la regulación del transporte público del servicio en Chorrillos?</li> <li>• ¿Es importante explicar las deficiencias en la ordenanza vigente del transporte público en vehículos menores de Chorrillos?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Describir la coherencia de la ordenanza municipal de transporte público en vehículos menores respecto a las normas nacionales y políticas públicas.</li> <li>• Precisar los principios generales de los vehículos de Mototaxis plasmados en la ordenanza municipal para la regulación del transporte público del servicio en Chorrillos.</li> <li>• Explicar las deficiencias en la ordenanza vigente del transporte público en vehículos menores de Chorrillos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las ordenanzas municipales deben basarse coherentemente en las normas nacionales y políticas públicas nacionales</li> <li>• Los principios generales de los vehículos de mototaxis configuran características en la ordenanza municipal que son materia de regulación en el transporte público del servicio en Chorrillos.</li> <li>• La deficiente ordenanza municipal esta integrada por carencia en las disposiciones organizativas, procedimientos sancionadores, prohibiciones y obligaciones que forman parte de las inconsistencias generadas en el servicio de transporte público en vehículos menores de Chorrillos.</li> </ul>	Servicio de transporte público	Reglamento del servicio especial de transporte público en mototaxis. Reglamento Nacional de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.	

### Anexo 3. Instrumento de recopilación de datos

#### FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

**Área encargada:** Sub gerencia de movilidad urbana en Chorrillos.



**Jefe a cargo del área:** Vía Huerta Mesraimaroc

**Motivos del requerimiento:** Para recopilar información de uso académico.

<b>N° Ordenanza Municipal: 305 – 2017- MDCH</b>		
<b>01</b>	<b>Artículos relacionados del tema</b>	Ordenanza que reglamenta el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores en el distrito de Chorrillos.
<b>02</b>	<b>Leyes que se vincula</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ley N° 27189 Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, en su Artículo 1° reconoce a este Servicio de Transporte Publico Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, Mototaxis y similares.</li></ul>
<b>03</b>	<b>Conceptos relevantes para el estudio</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La presente Ordenanza rige en todo el ámbito Jurisdiccional del Distrito de Chorrillos en consecuencia su cumplimiento, es Obligatorio para todas las autoridades, funcionarios y trabajadores de la Municipalidad Distrital de Chorrillos, así como para las Personas Jurídicas prestadoras del Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.</li><li>• Los transportadores que brinden el servicio de transporte especial, así como los conductores de vehículos menores antes de iniciar sus actividades están obligados a obtener autorización municipal</li></ul>
<b>04</b>	<b>Órganos competentes</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gerencia de Obras y Desarrollo Urbano.</li><li>• Los Supervisores Municipales de Transporte.</li><li>• Sub-Gerencia de Seguridad Ciudadana.</li><li>• Unidad de Fiscalización y Control.</li></ul>
<b>05</b>	<b>Modificatorias realizadas.</b>	No se ha realizado modificatorias desde su divulgación, actualmente se encuentran elaborando las posibles modificatorias a realizar respecto a la ordenanza vigente N° 305 – MDCH.

Chorrillos, **05** de **setiembre** del 2022.

**Anexo 4. Solicitud de Acceso a la información de la Municipalidad de Chorrillos**




 <b>MUNICIPALIDAD DISTRICTAL DE CHORRILLOS</b>	<b>SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA</b>  (Texto Único Ordenado de la Ley N° 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, aprobado por Decreto Supremo N° 043-2003-PCM)	N° DE REGISTRO  
	FORMULARIO	

<b>II. DATOS DEL SOLICITANTE:</b>	
APELLIDOS Y NOMBRES / RAZÓN SOCIAL  Alfredo Aldo Quispe Reyes	DOCUMENTO DE IDENTIDAD D.N.I./L.M./C.E./OTRO 40630558
DOMICILIO: Av. Marañón Mz. 13, Lt. 33 Int. C, del AA. HH. Laura caller – Los Olivos	
CORREO ELECTRÓNICO: aaqr13@gmail.com	TELÉFONO/CELULAR: 991960032

<b>III. INFORMACIÓN SOLICITADA:</b>
Solicito se me brinde la siguiente información: La que se detalla en el documento adjunto a la presente solicitud.

<b>IV. DEPENDENCIA DE LA CUAL SE REQUIERE LA INFORMACIÓN: (OPCIONAL)</b>
Subgerencia de Movilidad Urbana.

<b>V. FORMA DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN (marcar con una "X")</b>
COPIA SIMPLE ( )    CD ( )    CORREO ELECTRÓNICO ( x )    OTRO ( )

 FIRMA	FECHA Y HORA DE RECEPCIÓN  
	N° EXP: _____ N° DOC: _____ N° REF: _____ HORA: 12:00 FIRMA: 

OBSERVACIONES:

SAI-611

NOTA: PRESENTAR EN ORIGINAL Y COPIA



Municipalidad de  
**Chorrillos**

**SECRETARÍA GENERAL**

"Año del Fortalecimiento De La Soberanía Nacional"

**NOTIFICACIÓN N° 0804-2022-MDCH-SG**  
**RESPUESTA DE SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA**

<b>A</b>	<b>ALFREDO ALDO QUISPE REYES</b>
<b>DIRECCIÓN</b>	: Av. Marañon Mz. 13 Lt. 33 Int. C, del AA.HH. Laura caller – Los Olivos.
<b>REF. N°</b>	: SAIP Nro. 0611-2022
<b>FECHA</b>	: 14 setiembre de 2022

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención a su solicitud de acceso a la información pública, registrada mediante el expediente de la referencia.

Al respecto, la Subgerencia de Movilidad Urbana, en su calidad de área responsable de emitir pronunciamiento en materia de lo solicitado, remite el INFORME 0209-2022-MDCH-GSC-SMU, mediante el cual da respuesta directa a su requerimiento de información.

En tal sentido, se adjunta copia del citado informe a folios 07.

Por último, habiendo sido atendido por dicha área, se cursa la presente **NOTIFICACIÓN**, para su conocimiento y fines pertinentes.

Atentamente,



MUNICIPALIDAD DE CHORRILLOS

Abg. Paola Gustavo Zegarra Urquiza  
SECRETARÍA GENERAL

## **Anexo 5.** Entrevista a los funcionarios de la Municipalidad de Chorrillos

### **GUÍA DE ENTREVISTA PARA LOS TRABAJADORES DE LA MUNICIPALIDAD**

Reciba un cordial saludo, con el debido respeto a su digno cargo requerimos que acceda a la presente entrevista de carácter académico para brindarnos su opinión sobre las condiciones del transporte en vehículos menores (mototaxis) en el distrito de Chorrillos.

**Cargo que ocupa:** Encargado de la sub gerencia de movilidad urbana en Chorrillos.

- 1. ¿Cuál es el órgano o área de la Municipalidad competente para llevar la administración (regulación, fiscalización, control y sanción) del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en el distrito de Chorrillos?**

Respecto al área competente de la municipalidad es la sub gerencia de movilidad urbana encargada de vehículos menores regulada por la Ordenanza 305-2017. Está abocada de la fiscalización de vehículos menores y mayores sobre la regularización del tránsito.

- 2. ¿Con qué normas municipales viene trabajando la Subgerencia de Movilidad Urbana?**

Se encuentra trabajando con la Ordenanza Municipal N° 305 – 2017 que esta a su vez se relaciona a la Ordenanza Metropolitana N° 1690 – 2013 abocada al Decreto Supremo N° 055 – MTC, todas las normativas se encuentran alineadas a la ley del transporte público N° 27181.

- 3. ¿Las ordenanzas que mencionó, se encuentran acordes a los reglamentos y/o directivas de carácter provincial y nacional emitidos sobre la materia?**

La normativa distrital está en marco a las normativas provincial.

- 4. ¿Considera usted que estas ordenanzas, son idóneas para regular este tipo de servicio, explique el por qué?**

De acuerdo a mi experiencia sobre vehículos menores, la normativa esta realizada para los transportistas en vehículos menores para que se sientan

cómodos, que existe una entidad que tiene el control y fiscalización adherido a una normativa, pues se ha visto en otros distritos que no regulan y los vehículos sirven para servicios particulares, para Delivery, robo u otro fin. Nosotros como entidad pública nos basamos en la normativa distrital que se encuentra enmarcada con la normativa provincial sobre todo para la regularización que conlleve a un trabajo en equipo, donde las personas jurídicas y los transportistas trabajen en marco con la municipalidad para la seguridad del usuario para reducir accidentes de tránsito.

**5. ¿Cuáles son las deficiencias que presentan estas ordenanzas reglamentos?**

Se puede considerar como deficiencias a las multas, porque existen criterios porque siempre el transportista va a querer tener la razón ante una falta, ante un desacato a la normativa siempre va a querer tener buscar alguna opción para evitar la medida complementaria que es el internamiento del vehículo meno ante una falta que el inspector municipal haya podido verificar en campo.

No considero que sea una deficiencia, sólo es tema de criterio al momento de la lectura del artículo que indica la normativa, pues la ordenanza se encuentra para regular el control de transporte en vehículos menores.

**6. ¿A su opinión, que profesional y con qué tipo de conocimientos se debe contar para elaborar reglamentos referentes al servicio de transporte en vehículos menores?**

Nosotros tenemos una Ley marco, además una ordenanza metropolitana que indican los criterios técnicos y legales enfocados para poder regular el servicio de transportes, muy independiente a lo que es el medio geográfico del distrito conocer la población y la densidad. Conocer cómo está el servicio de transporte de vehículos menores en el distrito que uno quiere ya sea hacer una ordenanza nueva o mejorar una ordenanza hecha en el distrito y sobre todo trabajar de manera conjunta entre la entidad y la persona jurídica (asociación de mototaxistas, agremiados).

**7. ¿Quiénes intervienen en la elaboración de este tipo de ordenanzas o reglamentos?**

Las personas que intervienen son representantes municipales del área de movilidad urbana, representantes de las personas jurídicas en vehículos menores, policía nacional de tránsito se considera como un comité para dar el punto de vista de cada uno, porque nosotros como municipalidad somos el ente regulador pues nosotros podríamos enmarcar ordenanzas, pero necesitamos las opiniones de diferentes representantes que conocen su distrito el día a día de los vehículos menores llegando a una conclusión para la población de chorrillos.

**8. ¿Estas ordenanzas o reglamentos permiten o no la formalización de mototaxistas informales, explique el por qué?**

Respecto a ese punto dependiendo del área geográfica respecto a los vehículos menores que existen en el distrito, depende mucho de la oferta y la demanda que existe en chorrillos actualmente contamos con 78 personas jurídicas o empresas y asociaciones, contamos con 5300 conductores formalizados registrados en la sub gerencia de movilidad urbana y con 900 vehículos informales (trabajan en las fronteras, permiso no autorizado por distritos colindantes).

**9. ¿Cuentan con un plan de ordenamiento territorial en la municipalidad, se llega a aplicar en su totalidad?**

El plan regulador o plan vial no tenemos en el distrito, respecto a la gestión común refiere a una resolución entre dos distritos colindantes para que las zonas fronterizas para que las empresas puedan trasladarse de un distrito a otro, bajo criterios técnicos que permitan al vehículo ingresar a otro distrito a desembarcar a algún pasajero y retornar.

**10. ¿Cuántos sindicatos existen registrados en la municipalidad?**

Las agremiaciones o federaciones contamos con 3 federaciones y sólo una de ellas ella es un consorcio de empresas registradas en SUNARP respecto



al distrito de Chorrillos, pero hay un grupo de empresas que se han agrupado formando pequeñas federaciones sin inscripción formal en SUNARP.

**11. ¿Cuántas empresas del servicio de mototaxis se encuentran registradas en la Municipalidad?**

Se cuenta con 78 empresas y 1 gremio reconocido en SUNARP.

**12. ¿Cuántos paraderos informales han detectado durante las diligencias de fiscalización de la zona?**

Tenemos 15 paraderos informales que se encuentran controlados.

**13. ¿Considera que existe muchos requerimientos para la formalización de Mototaxis del distrito?**

Los requisitos para formalizar los vehículos menores son como para formalizar una empresa, el tema se enfoca en los permisos que como le comento tiene mucho que ver el tema de la oferta y la demanda, además del plan regulador que el distrito lo realice posteriormente que el distrito vaya a ser más adelante.

**14. ¿Qué ordenanzas municipales siguen vigentes a la fecha, podría mencionarlas?**

Actualmente se encuentra vigente la Ordenanza Municipal es N° 305, que esto varía de acuerdo a la gestión para generar una nueva. El distrito de Chorrillos se encuentra actualmente está gestionando la modificatoria de la Ordenanza Municipal N° 305- 2017.

Respecto a la opinión para minimizar las deficiencias normativas, por ende, para mitigar respecto a la informalidad se está realizando capacitaciones a todos los conductores por medio del control y fiscalización con la coordinación de la policía municipal.

Actualmente nos encontramos realizando una nueva normativa que mejore la Ordenanza N° 305 que mejore las condiciones a los conductores de vehículos menores, lo que se espera de la gestión tener un trabajo en conjunto que se encuentre enfocado en el tema de seguridad a los ciudadanos que hacen uso del servicio.

*Gracias por su tiempo.*

**Anexo 6. Entrevista al sindicato de mototaxistas de la Municipalidad de Chorrillos**  
**GUÍA DE ENTREVISTA PARA REPRESENTANTE DE MOTOTAXISTAS DE**  
**CHORRILLOS**

Reciba un cordial saludo, con el debido respeto a su digno cargo requerimos que acceda a la presente entrevista de carácter académico para brindarnos su opinión sobre las condiciones del transporte en vehículos menores (mototaxis) en el distrito de Chorrillos.

**Cargo que ocupa:** Presidente de la Federación de Transportistas en Vehículos Menores de Chorrillos

**1. A modo de introducción, cuéntenos sobre su experiencia en el campo del servicio de transporte en vehículos menores.**

Quien le habla es egresado de la carrera de Administración, y comencé a laborar en el rubro del mototaxi -como la mayoría de mis compañeros- como mototaxista, esto a mediados del año 2004, debido a la falta de oferta laboral en la rama profesional que había llevado, sumado a la carga familiar a la cual debía sustentar. Es así que, comencé a trabajar hasta el año 2008, como mototaxista formal en este distrito (Chorrillos), afiliado a una asociación que contaba con la autorización correspondiente, para ese entonces la municipalidad ya contaba con una ordenanza (reglamento) que regulara este tipo de servicio, pero esta no era muy adecuada.

Luego, a mediados del año 2010, regreso a chorrillos a formar mi propia empresa de mototaxis, la cual puse por nombre "JORDAFE S.R.L.", poniendo en práctica los conocimientos adquiridos en mi preparación en la carrera de administración, es así, que, en el año 2011 solicité la autorización a favor de mi empresa para prestar este servicio de manera formal, siendo este denegado, aduciendo la municipalidad que, se había pasado el límite de la fecha de inscripción según su Ordenanza Municipal N° 191-2011-MDCH, ordenanza que en ese entonces, regulaba el servicio de transporte en vehículos menores en Chorrillos, motivos por el cual, en afiliación a una federación de mototaxistas, se presentó ante INDECOPI, se declaró barrera burocráticas, ésta y una serie de exigencias establecidas en dicha ordenanza, que limitaban el acceso a las autorizaciones correspondientes para prestar este tipo de servicio.

Ante tantas evidencias plasmadas en los argumentos presentados por la

Federación ante INDECOPI, esta nos da la razón en el año 2012, emitiendo la Resolución N° 0035-2012/CEB-INDECOPI, que declaró -entre otros- como barrera burocrática, el establecer en la Ordenanza Municipal N° 191-2011-MDCH, que se dé por agotada la inscripción de nuevas empresas para prestar (con lo cual se nos había denegado acceder a una autorización); pese a ello, la municipalidad, en afán de seguir denegándonos nuestra autorización, desconoce el pronunciamiento emitido por INDECOPI, yéndose a la vía judicial solicitando la nulidad de la resolución emitida por INDECOPI, siendo declarada INFUNDADA tal solicitud, ratificando el pronunciamiento emitido por INDECOPI, acabando el proceso judicial en el año 2016.

A raíz de esto, la municipalidad de Chorrillos en el año 2017, emite la Ordenanza Municipal 305-2017-MDCH, con la cual, apertura temporalmente la inscripción de nuevas empresas para prestar el servicio de transporte en vehículos menores en el distrito de Chorrillos, tiempo donde pudimos inscribirnos y obtener la autorización correspondiente recién en el año 2017 con esta ordenanza, con la cual, se viene trabajando a la actualidad.

**2. Según su experiencia del día a día en la prestación del servicio de transporte en vehículos menores en el distrito de Chorrillos ¿Existe informalidad en la prestación de este tipo de servicio, a que se debe esto y que incidencia tiene?**

Si, esto se debe a que la municipalidad, precisamente la Subgerencia de Movilidad Urbana, que es el área encargada de la administración de este tipo de servicio en este distrito, no permite a las empresas autorizadas, la incorporación de nuevos mototaxistas y sus respectivas unidades, orientados a que estos trabajen de manera informal, generando de este modo, la competencia desleal en contra de los mototaxistas formales que pagan sus contribuciones, y se ven afectados por los informales en general, quienes no respetan nuestros paraderos, llevándose a nuestro público usuario de nuestros paraderos, situación que incide significativamente en nuestra economía, al verse mermada por esta competencia desleal.

Además de ello, el informalismo no solo se debe por la negativa de la municipalidad de autorizarnos la incorporación de estos nuevos mototaxistas a nuestras empresas, sino, también, por los mototaxistas que vienen de los distritos colindantes a prestar este servicio en este distrito sin contar con autorización, teniendo la misma

incidencia que con los informales que son de este distrito.

Todo esto, se viene incrementando por la falta de control que realiza la municipalidad de Chorrillos, quienes no realizan una adecuada fiscalización de este servicio.

**3. ¿Sabe usted, cuáles son las ordenanzas distritales con las que viene trabajando la Subgerencia de Movilidad Urbana?; y a su criterio, ¿estas son idóneas para regular este tipo de servicio?, ¿explique el por qué?**

Según tengo entendido, las ordenanzas con las que viene trabajando la Subgerencia de Movilidad Urbana son la Ordenanza N° 305-2017-MDCH, con esta se regula la prestación del servicio de transporte en vehículos menores en este distrito; y la Ordenanza N° 372-2019-MDCH, esta es la que establece la tabla de infracciones y sanciones administrativas al servicio de transporte en vehículos menores.

Según la experiencia por la aplicación de estas ordenanzas, ambas no las considero adecuadas, debido a que, la primera no señala procedimientos claros para la regulación de este tipo de servicio, además de ser limitativa como lo señale en la pregunta anterior, es decir, no permite la incorporación de nuevos mototaxistas y unidades a nuestras empresas, a fin que puedan laborar de manera formal, lo que generaría la disminución de la informalidad existente, además de no ser elaborada en base a un Plan Regulador, el cual permitiría identificar la real oferta y demanda que se necesita en este distrito para la prestación de este servicio y así establecer procedimientos administrativos en función a la cantidad de unidades que necesita para cubrir la demanda del servicio requerido; y la segunda, debido a que, esta no se encuentra acorde con los reglamentos nacionales que regulan la fiscalización de este tipo de servicio, siendo excesivo y abusivo los cobros que se establecen en su escala de multas, lo cual supera en demasía lo que un mototaxista puede generar en su día a día para sustentar su canasta básica familiar.

**4. Según su apreciación y conforme se puede colegir de su respuesta a la pregunta anterior, estas ordenanzas presentan deficiencias normativas ¿A qué cree que se deba esto?**

A si es, y esto se debe a que estas ordenanzas son elaboradas por personal, funcionarios y regidores que no cuentan con la experiencia y conocimientos suficientes en esta materia o rubro del servicio de transporte en mototaxis, no saben o no conocen la realidad de este distrito respecto a este servicio, ni mucho menos conocen del marco normativo que regula este tipo de servicio.

**5. ¿Algunos comentarios finales?**

Sí, las autoridades de turno nunca se han preocupado por el desarrollo económico de nuestros hermanos mototaxistas, buscando el lucro personal, tal es así, que, en su oportunidad varios de nuestros compañeros, incluyendo quien le habla, solicitamos el incremento de unidades para sus empresas, a fin de disminuir la informalidad en el distrito, obteniendo hasta la fecha respuesta negativa a mérito de las limitaciones establecidas en la Ordenanza N° 305-2017-MDCH; sin embargo, pese a estas limitaciones, solo a un grupo de empresas les han otorgado el incremento desmedido de unidades, y prueba de ello, tenemos múltiples cartas emitidas por la Subgerencia de Movilidad Urbana, donde se acredita tales incrementos, con lo que se demuestra la parcialidad de la administración municipal a favor de este grupo de empresas, denotándose con ello, algún tipo de lucro o interés personal del funcionario de turno, situación que solo ha generado conflictos entre instituciones autorizadas, obligándonos a formar una nueva federación de transportistas, la cual tengo el honor de representar.

Para que pueda corroborar lo manifestado, le proporciono copia simple de dichas cartas y de las respuestas negativas por parte de la municipalidad a nuestros pedidos de incremento de unidades.

Finalmente, agradecerle por la entrevista realizada.

*Gracias por su tiempo.*

## Anexo 7. Validación del instrumento de recolección de datos

### Ficha de validación del Experto


I. DATOS GENERALES			
APELLIDOS Y NOMBRES	CARGO, INSTITUCIÓN DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
Efrain Ludogardo Ostos Rodríguez	Docente, Universidad Nacional de Barranca	Guía de Entrevista	Luis Troadio Obregón Retuerto – Alfredo Aldo Quispe Reyes
<b>TITULO: Deficiencias normativas en la regulación del servicio de transporte público en vehículos menores en el Distrito de Chorrillos, 2022</b>			

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE (00-20%)				BAJA (21-40%)				REGULAR (41-60%)				BUENA (61-80%)				EXCELENTE (81-100%)			
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																			X	
2. OBJETIVIDAD	Está expresado con conductas observables																			X	
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación																				X
4. ORGANIZACIÓN	Existe un constructo lógico en los ítems																			X	
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad																				X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados																				X
7. CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referentes bibliográficos																				X
8. COHERENCIA	Entre hipótesis dimensiones e indicadores																			X	
9. METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos																				X
10. PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la ciencia																			X	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: Aplicable

IV. PROMEDIO DE VALORACION: 95%

Lima, 28 de Setiembre de 2022	15299209		980766741
<b>LUGAR Y FECHA</b>	<b>DNI</b>	<b>FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE</b>	<b>TELÉFONO</b>



**PERÚ**

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de  
Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e  
Información Universitaria y  
Registro de Grados y Títulos

### REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES

Graduado	Grado o Título	Institución
OSTOS RODRIGUEZ, EFRAIN LUDOGARDO DNI 15299209	<b>BACHILLER EN DERECHO</b> Fecha de diploma: 28/04/2008 Modalidad de estudios: -  Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD SAN PEDRO <i>PERU</i>
OSTOS RODRIGUEZ, EFRAIN LUDOGARDO DNI 15299209	<b>ABOGADO</b> Fecha de diploma: 14/05/2009 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD SAN PEDRO <i>PERU</i>
OSTOS RODRIGUEZ, EFRAIN LUDOGARDO DNI 15299209	<b>MAESTRO EN DERECHO CONSTITUCIONAL Y DERECHOS HUMANOS</b> Fecha de diploma: 26/11/21 Modalidad de estudios: PRESENCIAL  Fecha matrícula: 06/08/2012 Fecha egreso: 18/07/2014	UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS S.A. <i>PERU</i>

## Ficha de validación del Experto


<b>I. DATOS GENERALES</b>			
APELLIDOS Y NOMBRES	CARGO, INSTITUCIÓN DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
Eduardo Pajuelo Figueroa Alvaron	Abogado Senior en la Procuraduría Pública Especializada en Delitos de Corrupción - MINJUS	Guía de Entrevista	Luis Troadio Obregón Retuerto – Alfredo Aldo Quispe Reyes
<b>TITULO: Deficiencias normativas en la regulación del servicio de transporte público en vehículos menores en el Distrito de Chorrillos, 2022</b>			

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE (00-20%)				BAJA (21-40%)				REGULAR (41-60%)				BUENA (61-80%)				EXCELENTE (81-100%)				
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96	
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100	
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																			X		
2. OBJETIVIDAD	Está expresado con conductas observables																				X	
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación																				X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe un constructo lógico en los ítems																				X	
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad																				X	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados																				X	
7. CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referentes bibliográficos																				X	
8. COHERENCIA	Entre hipótesis dimensiones e indicadores																			X		
9. METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos																				X	
10. PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la ciencia																				X	

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:** Aplicable

**IV. PROMEDIO DE VALORACION:** 95%

Lima, 28 de Setiembre de 2022	31660650		948919911
<b>LUGAR Y FECHA</b>	<b>DNI</b>	<b>FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE</b>	<b>TELÉFONO</b>



**PERÚ**

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de  
Educación Superior UniversitariaDirección de Documentación e  
Información Universitaria y  
Registro de Grados y Títulos**REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES**

<b>Graduado</b>	<b>Grado o Título</b>	<b>Institución</b>
FIGUEROA ALVARON, EDUARDO PAJUELO <b>DNI 31660650</b>	<b>BACHILLER EN DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS</b> DERECHO Fecha de diploma: 20/08/2004 Modalidad de estudios: -  Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL SANTIAGO ANTÚNEZ DE MAYOLO <b>PERU</b>
FIGUEROA ALVARON, EDUARDO PAJUELO <b>DNI 31660650</b>	<b>ABOGADO</b> DERECHO Fecha de diploma: 09/03/2005 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL SANTIAGO ANTÚNEZ DE MAYOLO <b>PERU</b>
FIGUEROA ALVARON, EDUARDO PAJUELO <b>DNI 31660650</b>	<b>MAESTRO EN DERECHO CON MENCION EN CIENCIAS PENALES</b> <b>Fecha de diploma: 29/10/19</b> <b>Modalidad de estudios: PRESENCIAL</b>  <b>Fecha matrícula: 27/05/2008</b> <b>Fecha egreso: 15/02/2011</b>	UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN <b>PERU</b>

## Ficha de validación de Juicio de Experto


I. DATOS GENERALES			
APELLIDOS Y NOMBRES	CARGO, INSTITUCIÓN DONDE LABORA	NOMBRE DEL INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN	AUTOR DEL INSTRUMENTO
Benavides Campos Grimaldo	Docente, Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo	Guía de Entrevista	Luis Troadio Obregón Retuerto – Alfredo Aldo Quispe Reyes
<b>TÍTULO: Deficiencias normativas en la regulación del servicio de transporte público en vehículos menores en el Distrito de Chorrillos, 2022.</b>			

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE (00-20%)				BAJA (21-40%)				REGULAR (41-60%)				BUENA (61-80%)				EXCELENTE (81-100%)					
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96		
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100		
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																				X		
2. OBJETIVIDAD	Está expresado con conductas observables																					X	
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación																				X		
4. ORGANIZACIÓN	Existe un constructo lógico en los ítems																					X	
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad																					X	
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados																					X	
7. CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referentes bibliográficos																				X		
8. COHERENCIA	Entre hipótesis dimensiones e indicadores																					X	
9. METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos																					X	
10. PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la ciencia																					X	

**III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD:** Existe coherencia y enfoque aplicable en la investigación.

**IV. PROMEDIO DE VALORACION:** 95%

Lima, 28 de setiembre del 2022	16524905		972737290
<b>LUGAR Y FECHA</b>	<b>DNI</b>	<b>FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE</b>	<b>TELÉFONO</b>

**PERÚ**

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de  
Educación Superior UniversitariaDirección de Documentación e  
Información Universitaria y  
Registro de Grados y Títulos**REGISTRO NACIONAL DE GRADOS ACADÉMICOS Y TÍTULOS PROFESIONALES**

Graduado	Grado o Título	Institución
BENAVIDES CAMPOS, GRIMALDO --	<b>BACHILLER EN CIENCIAS FISICAS, MATEMATICAS Y ESTADISTICA</b> Fecha de diploma: Modalidad de estudios: -  Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUÍZ GALLO <i>PERU</i>
BENAVIDES CAMPOS, GRIMALDO DERMALI DNI 16524905	<b>BACHILLER EN ESTADISTICA</b> Fecha de diploma: Modalidad de estudios: -  Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUÍZ GALLO <i>PERU</i>
BENAVIDES CAMPOS, GRIMALDO DERMALI DNI 16524905	<b>LICENCIADO EN ESTADISTICA</b> Fecha de diploma: Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUÍZ GALLO <i>PERU</i>
BENAVIDES CAMPOS, GRIMALDO DERMALI DNI 16524905	<b>BACHILLER EN EDUCACION</b> Fecha de diploma: 30/06/2011 Modalidad de estudios: -  Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUÍZ GALLO <i>PERU</i>
BENAVIDES CAMPOS, GRIMALDO DERMALI DNI 16524905	<b>LICENCIADO EN EDUCACION, ESPECIALIDAD MATEMATICA Y COMPUTACION</b> Fecha de diploma: 03/10/2011 Modalidad de estudios: -	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUÍZ GALLO <i>PERU</i>
BENAVIDES CAMPOS, GRIMALDO DERMALI DNI 16524905	<b>MAESTRO EN CIENCIAS DE LA EDUCACION CON MENCION EN INVESTIGACION Y DOCENCIA</b> Fecha de diploma: 01/03/2012 Modalidad de estudios: -  Fecha matrícula: Sin información (***) Fecha egreso: Sin información (***)	UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUÍZ GALLO <i>PERU</i>



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

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

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, JOSE ROBERTO BARRIONUEVO FERNANDEZ, docente de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Deficiencias normativas en la regulación del servicio de transporte público en vehículos menores en el Distrito de Chorrillos, 2022", cuyos autores son QUISPE REYES ALFREDO ALDO, OBREGON RETUERTO LUIS TROADIO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 20.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 10 de Octubre del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
JOSE ROBERTO BARRIONUEVO FERNANDEZ <b>DNI:</b> 07640667 <b>ORCID:</b> 0000-0001-9679-7015	Firmado electrónicamente por: JBARRIONUEVO16 el 12-10-2022 09:46:57

Código documento Trilce: TRI - 0433578