



**ESCUELA DE POSGRADO**  
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE**  
Maestro en gestión pública

**Autor**

Br. Juan Antonio Yangali Gamarra

**Asesora**

Dra. Mercedes Nagamine Miyashiro

**Sección**

Ciencias empresariales

**Línea de investigación**

Gestión de políticas públicas

Lima – Perú

2018



## DICTAMEN DE LA SUSTENTACIÓN DE TESIS

EL / LA BACHILLER (ES): **JUAN ANTONIO YANGALI GAMARRA**

Para obtener el Grado Académico de *Maestro en Gestión pública*, ha sustentado la tesis titulada:

**GESTIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR EN EL CERCADO DE LIMA 2018**

Fecha: 31 de agosto de 2018

Hora: 4:15 p.m.

### JURADOS:

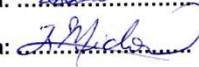
**PRESIDENTE:** Dr. Chantal Jara Aguirre

Firma: 

**SECRETARIO:** Mg. Guido Junior Bravo Huaynates

Firma: 

**VOCAL:** Dra. Mercedes María Nagamine Miyashiro

Firma: 

El Jurado evaluador emitió el dictamen de:

..... *Aprobar por mayoría* .....

Habiendo encontrado las siguientes observaciones en la defensa de la tesis:

.....  
 .....  
 .....  
 .....

Recomendaciones sobre el documento de la tesis:

.....  
 - *Formato APA*  
 - *Revisar y completar referencias*  
 - *Revisar índices de tablas*  
 .....

**Nota:** El tesista tiene un plazo máximo de seis meses, contabilizados desde el día siguiente a la sustentación, para presentar la tesis habiendo incorporado las recomendaciones formuladas por el jurado evaluador.

A las futuras generaciones

## Agradecimiento

Agradezco a la administración de la universidad particular César Vallejo y a la plana de docentes de la maestría en gestión pública, por sus sabias orientaciones y preocupación en la preparación de los profesionales, que seremos los nuevos forjadores del nuevo Perú.

### **Declaratoria de autenticidad**

Yo, Juan Antonio Yangali Gamarra, estudiante del Programa de Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, identificado con DNI N° 25403002, respectivamente, con la tesis titulada Gestión del tráfico vehicular en el cercado de Lima 2018, declaro bajo juramento que:

1. La tesis es de autoría propia.
2. Se ha respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. Por tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido autoplagiada; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por tanto los resultados que se presenten en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

De identificarse la presencia de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), autoplagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumimos las consecuencias y sanciones que de nuestras acciones se deriven, sometiéndonos a la normatividad vigente de la Universidad César Vallejo.

Los Olivos, 18 de agosto del 2018

Juan Antonio Yangali Gamarra  
DNI N° 25403002

## Presentación

Señores miembros del jurado,

Presento a ustedes mi tesis titulada “Gestión del tráfico vehicular en el cercado de Lima 2018”, cuyo objetivo fue: obtener el grado académico de Maestro en gestión pública, en cumplimiento del Reglamento de grados y Títulos de la Universidad César Vallejo,

En el presente trabajo, se estudia la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018. El estudio comprende los siguientes capítulos: el capítulo I se refiere a la introducción; el capítulo II se refiere al problema de investigación, el capítulo III describe el marco metodológico, el capítulo IV se refiere a los resultados, el capítulo V se refiere a la discusión, el capítulo VI se refiere a las conclusiones, el capítulo VII se refiere a las recomendaciones, el capítulo VIII menciona las referencias bibliográficas y los anexos respectivos. El objetivo es determinar el nivel de la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018.

Señores miembros del jurado esperamos que esta investigación sea evaluada y merezca su aprobación.

Los Olivos, 18 de Agosto del 2018

Br. Juan Antonio Yangali Gamarra  
DNI N° 25403002

## Índice

	<b>Página</b>
Dictamen de sustentación de tesis	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaratoria de autoría	v
Presentación	vi
Índice	vii
Resumen	viii
Abstract	ix
<b>I. Introducción</b>	
1.1 Trabajos previos	14
1.2 Marco teórico referencial	25
1.3 Marco espacial	38
1.4 Marco temporal	39
1.5 Contextualización: histórica, política, cultural, social	39
<b>II Problema de Investigación</b>	
2.1 Aproximación temática: observaciones, estudios relacionados, preguntas orientadoras.	43
2.2 Formulación del problema de investigación	44
2.3 Justificación	44
2.4 Relevancia	44
2.5 Contribución	45
2.6 Objetivos	45
2.6.1 Objetivo general	45
2.6.2 Objetivos específicos	45

### **III Marco Metodológico**

3.1 Categorías y categorización	47
3.2 Metodología	48
3.3 Escenario de Estudio	49
3.4 Caracterización de sujetos	52
3.5 Procedimientos metodológicos de investigación	57
3.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	57
3.7 Mapeamiento	59
3.8 Rigor científico	60
IV Resultados	62
V Discusión	65
VI Conclusiones	72
VII Recomendaciones	74
VIII Referencias	76
IX Anexos	80
Anexo 1. Artículo científico	
Anexo 2. Instrumento de Recolección de datos	
Anexo 3. Certificado de validación de instrumentos	
Anexo 4. Matriz de categorización	
Anexo 5. Matriz de triangulación de datos	
Anexo 6. Matriz de desgravación de entrevista	
Acta de aprobación de originalidad de tesis	
Pantallazo del software turnitin	

## Índice de tablas

Tabla 1 Distribución de las subcategorías	48
Tabla 2 Distribución de las normas que conforman la población según tipo.	58
Tabla 3 Matriz de articulación de subcategorías y procesos de la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018	62
Tabla 4 Procesos y Leyes	139

## Índice de figuras

Figura 1 Pirámide de Kelsen	51
Figura 2 Mapa de Lima de la época colonial	150
Figura 3 Mapa del damero de Pizarro	151

## Resumen

La presente investigación titulada: Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018, tuvo como objetivo general determinar las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018.

El método empleado fue de enfoque cualitativo, de nivel de investigación exploratoria. La población estuvo formada por las normas legales relacionadas con el tema de estudio, la muestra por las leyes, decreto ley y decretos supremos. La técnica empleada para recolectar información fue la revisión documental.

Se llegaron a las siguientes conclusiones:

Primero: El marco legal en cuanto a la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima no se encuentra articulado con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Segundo: La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es transversal a todos los procesos de gestión, control, supervisión, controversias y judicial. Lo que no ocurre con las normas legales materia de estudio.

Tercero: La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre dentro de los lineamientos se encuentra articulada en los procesos de gestión, controversias y judicial, lo que no ocurre con el resto de los dispositivos legales.

*Palabras claves:* gestión del tránsito, administración, lineamientos, procesos

### **Abstract**

The present investigation entitled: Traffic management in Lima's fence 2018, had as a general objective to determine the conditions of traffic management in Lima's fence 2018.

The method used was inductive, descriptive level, qualitative approach, and transversal design. The population was formed by the legal norms related to the subject of study, in the sample was included the laws, decree law and supreme decrees. The technique which was used to collect information, was the documentary review.

The following conclusions were gotten:

First: The legal framework regarding the management of vehicular traffic in Lima's fence is not articulated with Law No. 27181, General Law of Transportation and Land Transit.

Second: Law No. 27181, General Law of Transportation and Land Transit, is transversal to all the processes of management, control, supervision, controversies and judicial. It does not happen with the legal norms which is the subject in this study.

Third: Law No. 27181, General Law of Transportation and Land Transit within the guidelines are articulated in the processes of management, controversies and judicial, which does not occur with the rest of the legal devices.

**Keywords: traffic management, administration, guidelines, processes.**

## **I. Introducción**

## Perspectiva Mundial

Cepal (2018) Las diversas capitales del mundo, hoy soportan un intenso tránsito vehicular ya que más de un billón de vehículos motorizados han invadido sus calles, causando caos vehicular, congestión en horas punta, conllevando a la polución, smog, enfermedades respiratorias, mala calidad de vida de los habitantes de las ciudades donde el tránsito se ha vuelto insoportable y además, por qué el número de automóviles se incrementa cada día por una falta de adecuado control de la oferta de carros usados con antigüedades que van de 20 a más años de uso y en circulación. En el mundo, las principales ciudades altamente congestionadas están en México: Jalisco y Guadalajara con 66%; en Brasil: Rio de Janeiro con 47%; en EE.UU. Los Ángeles con 45%; en Rusia: Moscú con 44%; en Chile: Santiago con 43%; en Argentina: Buenos Aires con 42%; en Rusia: San Petersburgo con 41%; varias ciudades de China con 41%; en el Reino Unido: Londres con 40% y en Taiwán: Taipéi con 40%.

El problema del caos y la congestión vehicular obedece básicamente a una deficiente legislación al permitir el ingreso de vehículos usados, semi nuevos y de última generación, sin los controles requeridos, por parte de las autoridades. También porque los productores tienden a la baja de sus costos operativos de sus vehículos automotrices que llegan a menos precios a los compradores, por las mayores ganancias salariales es apetecible contar con una unidad automotor.

Vickrey (1996) El premio nobel en economía, *Congestion Theory and Transport Investment*, 1969, contratado por el Gobierno de Singapur, tuvo una intervención acertada para crear el sistema de control de peaje aplicando altas tasas de impuestos para los automovilistas que ingresen en horas punta al centro de la ciudad. Haciendo con esta medida un modelo de ciudad a seguir, así como Londres, Manchester, Estocolmo y Milán en Italia; las mismas inician desde los años 60 y 70 con las reformas en el ámbito del tránsito vehicular, esta aplicación es de un modelo estructural de la congestión del período pico: un cuello de botella de tráfico con demanda elástica

Gobierno Vasco (2015) en el plan estratégico de seguridad vial y movilidad segura y sostenible 2015 – 2020, el objetivo es bajar los índices de siniestralidad y la accidentalidad en las calles y carreteras vascas, habiendo experimentado una evolución positiva y constante durante esta última década. Ese descenso tiene que servir de estímulo para los administradores competentes en materia de seguridad vial, en particular y toda la sociedad en general siga trabajando para propiciar la movilidad segura y sostenible de toda la ciudad minimizando al máximo el número de accidentes de tránsito y el número de personas fallecidas en Euskadi.

Organización de las Naciones Unidas (2015) en el libro “La mejora de la seguridad vial – establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidente de tráfico”, el objetivo es lograr y mejorar el rendimiento de la seguridad vial mediante el establecimiento de objetivos ambiciosos de reducción de víctimas y la adopción de un enfoque orientado a un sistema seguro. La finalidad principal del proyecto fue la celebración de seminarios regionales con el fin de animar a los países de fijar objetivos de seguridad vial.

### **Visión Latinoamericana**

TIME (2017) la revista norteamericana, informó que las ciudades de Jalisco y Guadalajara en México y Sao Paulo en Brasil, tienen los peores caos y congestionamientos vehiculares del mundo. Los vehículos registrados solamente en Jalisco, México suman de entre 1'389,831-01 hasta 4'028,300. En Brasil, la empresa especialista en Ingeniería de Tráfico alcanzó a la Agencia Municipal, que administra el tránsito en Sao Paulo, que en base a sus estudios hizo una medición en horas de la tarde del día 23 de mayo de 2014 y detectó una cifra muy alta en la historia del tránsito en esa ciudad: midió 344 km de hileras de autos en los alrededores de Sao Paulo, en la hora punta de esa tarde.

A nivel de Latinoamérica el modelo implantado en Singapur se replica en la ciudad de Curitiba, Brasil, por la década del 60 el crecimiento de la población se desbordó repentinamente por lo que se tuvieron que adoptar nuevas medidas de reorganización urbanística de la ciudad, adoptando para ello un

sistema articulado de transporte, entre ellos tenemos las Líneas Rápidas, Líneas directas rápidas o ligero azul, líneas entre barrios, líneas directas, líneas alimentadoras, líneas convencionales líneas hospitalarias y línea turística, luego este sistema se replicó en diferentes ciudades de Brasil y exportado a diferentes ciudades principales de países del mundo entre ellos: El Transmilenio de Bogotá, Mío y Cali-Colombia, Trolebús-Eco vía-Metrobus-Quito Ecuador, el Metropolitano de Lima-Perú, Transantiago de Santiago de Chile, Orange Line de Los Ángeles-EEUU., el Metro bus de México y otros sistemas de transporte masivo que actualmente se encuentran en proyecto, en cuyas ciudades también se han implantado grandes sistemas de transporte masivo de personas los mismos que han mejorado la calidad de vida de las personas y superado el problema de la congestión vehicular en esas grandes metrópolis.

Municipio del distrito metropolitano de Quito (2014), en el estudio de *diagnóstico de movilidad en el distrito metropolitano de Quito para el plan metropolitano de desarrollo territorial*, el objetivo es la movilidad que es una actividad urbana, directamente ligada con el desarrollo del territorio y por consiguiente de su planificación, por lo que ésta debe vincularse como un componente esencial, que responda y a la vez influya, la formulación de su herramienta fundamental: Los planes de desarrollo y ordenamiento territorial.

En tal sentido, el diagnóstico de la situación actual de la movilidad metropolitana coadyuvara a las definiciones de dichos planes y su recíproca realimentación como resultado se encontró que presenta serias deficiencias que siguen con tendencia a agravarse principalmente en lo que respecta a la fluidez del tráfico. Consecuentemente la calidad de vida de los ciudadanos se ve afectada por los ingentes tiempos de viajes que se incrementan en la medida en que el sistema vial y de circulación se congestiona cada vez más.

Presidencia de la República Oriental del Paraguay (2015). *Fundamentos básicos de seguridad vial-control y operativas iniciales de tránsito* el objetivo es superior de todas las medidas es la salvaguarda de la vida humana en el uso del espacio vial, movilidad, el transporte y el uso del transporte regulado por las

normas del tránsito en general, concluye que este protocolo se enmarca en la puesta a punto del funcionario previo al trabajo de control.

Busca que el policía tenga todos los elementos necesarios para su función. Los policías de tránsito deben velar por obtener los recursos necesarios para su labor ya que de ello depende en gran medida no sólo la seguridad laboral sino la calidad en el desempeño de la función pública y esto supone una falta de garantías en el servicio que se presta a la población.

Estudio del sistema integral de movilidad sustentable para el Valle de Toluca (2015) cuyo objetivo es viabilizar el panorama de la movilidad en la zona metropolitana de Toluca, por ser la quinta ciudad más grande del país con más de dos millones de habitantes y mayor concentración urbana del estado de México. Forma parte de la megalópolis del centro de México I y mantiene una intensa dinámica económica y laboral con la zona metropolitana del Valle de México. Existe un flujo promedio de 500 mil automóviles y 20 mil autobuses, concluye que se debe transformar la forma en que las personas realizan sus desplazamientos cotidianos, es un reto compartido por todas las ciudades del mundo.

### **Panorama Local**

Astrada et al (2017), en su trabajo de investigación *La Congestión del Tránsito en Lima Metropolitana* (2016), manifiesto que el “transporte en el Centro de Lima es una actividad que se desarrolla en condiciones muy peligrosas y precarias para sus habitantes y constituye un origen significativo de contaminación ambiental. Lo que conlleva a problemas y situaciones riesgosas en lo referido a la salubridad, la tranquilidad ciudadana, el equilibrio mental y la sicomotricidad en general”.

Asimismo, señalan que el transporte en autos, ómnibus, camiones ya no es un problema que atañe a los peatones o a la ciudadanía solamente sino que ahora es de gestión multi disciplinaria y de mucha importancias tanto para las municipalidades como para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ya que es de suma importancia tomar las acciones para mejorarlo y solucionar tanto el caos vehicular como la contaminación que devienen de la polución y el

smog que dañan el medio ambiente y afectan, la integridad física y la actividad sicomotriz de ancianos, adultos y niños, que son usuarios de la vía pública.

Anderson et al (2016), en su trabajo *El Caos Vehicular y los Estudiantes en Lima Perú*, señaló que la salubridad nos proporciona un estado de satisfacción y tranquilidad entre el individuo y las personas de su comunidad, ya que el desorden en el tránsito vehicular, el caos del tránsito, las demoras y los accidentes tanto peatonales como del transporte público originan desequilibrios en la salud mental, que nos llevan a vivir diariamente con el problema que parecería normal ese tipo de convivencia en medio del caos.

En primer lugar, Lima es una gran urbe donde están presentes tres factores principales que son la densidad socio espacial, ruido y territorialidad. Estos aseguran la presencia de disturbios entre los mismos limeños, elevando los niveles de estrés y en desmedro de la salud mental.

En segundo lugar, los estudiantes universitarios se encuentran continuamente, atravesando periodos de mucho estrés o ansiedad debido a que la presión que les exige el estudio, muchas veces los sobrepasa. Según un estudio chileno, los estudiantes universitarios han sufrido, al menos una vez, un trastorno de salud mental siendo los más frecuentes los cuadros de ansiedad y cambios en el estado de ánimo. Por estos dos motivos, la relación de caos vehicular con salud mental es muy estrecha, además; los jóvenes universitarios son los estudiados en la presente investigación y, justamente son los más propensos a sufrir trastornos mentales.

Por otro lado, indican que el tema escogido es social y de interés público, ya que todos nos vemos afectados por esta problemática. Según el sondeo del diario El Comercio, Ipsos Apoyo, indica que para el 42% de la población limeña, el transporte público es un problema de urgencia que debe ser solucionado lo más rápido posible. Dicho problema, limita el desarrollo de Lima como ciudad, porque genera pérdidas económicas significativas. Según el presidente de Cesel Ingenieros Raúl Delgado Sayán, en Lima cada ciudadano pierde entre 2 a 4 horas diarias por utilizar transporte público o privado. Por lo tanto, se estima que Lima pierde anualmente algo más de 4 millones de dólares. También, afirma que con dicho dinero se podría realizar otras líneas

de transporte masivo como el tren eléctrico línea 3. Sin embargo la realidad es que nos encontramos al borde del colapso. Por ello, se generan una serie de problemas de salud, como por ejemplo, cambios en el estado de ánimo, ansiedad, falta de tolerancia, cólera o ira irracional. Esto debido básicamente al caos vehicular.

En el ámbito local observamos el modelo seguido por la Dirección General de Transporte Urbano de la Municipalidad del Callao, donde los controles de velocidad vienen cobrando importancia, así como también la restricción del ingreso de vehículos dedicados al servicio de Taxi que no cuentan con el permiso de circulación del Callao, son multados de esta manera el control de vehículos no autorizados al servicio de Taxi automáticamente son multados al ser captados por los sensores instalados por la municipalidad chalaca en puntos neurálgicos de la ciudad, siendo el problema de estas medidas la continuidad con el sistema de control vehicular en vista que ingresa una nueva gestión municipal y se corta lo bueno que hizo la gestión municipal anterior imponiendo otro sistema que no es bueno para la ciudad.

Metropolitano de Lima (2018) Por otro lado tenemos lo más innovador en nuestro medio que es el Metropolitano de Lima, siendo un sistema de transporte masivo, cada vehículo es un bus de transporte rápido (BTR), cada unidad tiene una capacidad de 160 pasajeros, día a día atiende un promedio de 700 mil viajes diarios, los mismos que son los primeros en el mundo que usan como combustible el gas natural, cuentan con corredores exclusivos y estaciones, frecuencias de viajes y programación horaria, contando a la vez con buses alimentadores a la estación principal del Naranjal en el Distrito de Comas y en la Estación Principal de Matellini en el Distrito de Chorrillos, asimismo se cuenta con los corredores azules que circulan por toda la avenida Arequipa, el corredor morado que recorre por la Av. Javier Prado, el Corredor amarillo que conecta el cono Norte con Javier Prado, el corredor de la Av. Grau, los mismos que gradualmente vienen desplazando a los sistemas antiguos de transporte urbano en la capital.

## **Problemas de Contaminación Ambiental**

Cepal (2018), indicó que el caos vehicular en las principales ciudades del mundo, se debe a varios factores, entre los cuales se hallan los políticos, económicos, culturales y sociales. El medio no escapa a este problema, por ser Lima una ciudad que aglutina grandes masas poblacionales, llegadas de la misma costa, sierra o selva y también olas de migrantes, especialmente ahora de venezolanos, que han incrementado la población nacional y ni que decir la llegada de otros migrantes extranjeros que han incrementado la población de Lima. Todos ellos han focalizado el problema en el centro de Lima y en los conos de la capital, donde la contaminación ambiental está a la orden del día y a la vista de autoridades, pobladores, moradores de la periferia y transeúntes

La contaminación se genera por diversos factores, entre los cuales se hallan los monóxidos de carbono que son gases que no tienen color ni olor, y se produce por una deficiente combustión de sus químicos y la sustancia orgánica que lo compone. Está catalogado entre los inmensos contaminantes de la tierra y uno de los principales generadores de problemas ambientales en Perú y el mundo. Otro gran contaminante de la atmósfera es el SO<sub>2</sub> gas totalmente sin color, olor fuerte nauseabundo y causa de mucha irritación a nivel de los ojos y fosas nasales, este gas también es conocido como dióxido de azufre o anhídrido sulfuroso que se encuentra en la combustión de los carburantes provenientes del Diesel. El ozono que es un oxidante es uno de los principales contaminantes de la atmósfera ya que emite el smog que es un fotoquímico que contamina la atmósfera permitiendo el ingreso de las radiaciones ultravioletas que son dañinas para el humano y causa principal de los denominados cánceres a la piel.

Los aerosoles, son fotoquímicos que devienen en la reducción de la visibilidad y en el cambio de color de la atmósfera, uno de los principales contaminantes es el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) que produce un smog que baja la intensidad de la visibilidad de la atmósfera. Todos esos contaminantes hacen aparecer a la tierra y su atmósfera con colores variados como el rojizo, café claro o naranja pálido. Los muchos compuestos orgánicos volátiles como

el plomo, que es el más usado en la fabricación los combustibles es causa de enfermedades que dañan a gran parte de la población involucrada en este tipo de problemas.

### **Preocupación por la Polución del Ámbito o entorno y la Salud.**

Cepal (2018), Indicó que la contaminación del medioambiente se da como consecuencia del descontrolado tráfico de la ciudad intoxicando a todo ciudadano que se desplaza cotidianamente por la ciudad de Lima, específicamente por la zona demarcada en el estudio. También, porque, parte de esa contaminación es más grave porque taca al sistema psicológico de la persona, generando impactos negativos en la colectividad, en los conductores y en los peatones. Todos somos víctimas de la contaminación sonora que proviene de las bocinas, silbatos policiales, ruidos de los motores que nos llevan a los males psicológicos y al estrés, que finalmente desemboca en violentas reacciones de conductores, transeúntes y usuarios de los servicios automotores, que a la vez se ven expuestos a incrementar la mortalidad a través del estrés y la polución.

Los contaminantes atmosféricos son cuantificables, entre otros podemos mencionar los efectos dañinos como la mortalidad de los adultos mayores, niños, neonatales con males respiratorios agudos, ataques de asma y males cardio respiratorios. También enfermedades respiratorias altas y bajas, síntomas de asfixia, lo que conlleva a que muchas personas acudan a los servicios de emergencia para ser tratados de esos males y síntomas que llevan al ausentismo laboral, deserción escolar y uso de medicinas para las amas de casa que padecen por esos males respiratorios.

Los males que son producidos por el estrés, la polución, la contaminación ambiental y n son cuantificables, son entre otros, inducción al asma, efectos en el desarrollo neonatal, sensibilidad del aparato respiratorio, enfermedades respiratorias crónicas, descartando la bronquitis, varios tipos de cáncer, entre ellos el cáncer a los pulmones, desordenes conductuales, agresividad, alergias, actuar a la defensiva, daños al aparato respiratorio en general, arritmias y cambios en el comportamiento de los pulmones.

### **Problema Económico**

Cepal (2018), El otro gran problema que genera el congestionamiento del tráfico vehicular es el económico, por las largas horas que se permanece en las unidades móviles como consecuencia de la congestión vehicular y además, donde se combustiona gran cantidad de combustible, como el diesel, gasolina y gas natural, también lubricantes, aceites y líquidos, resultando que los costos por movilizarse se pueden cuantificar en el tiempo y beneficio que cada persona tarda en movilizarse y en el costo de la movilización de una unidad de transporte teniendo en cuenta el costo de los combustibles, desgaste de la máquina, el recorrido de la unidad y la operación en sí del automotor, especialmente en los momentos de alta congestión vehicular.

Los más afectados por esta situación son los usuarios, que sin ser causantes de los congestionamientos y el excesivo crecimiento del parque automotor, son los que pagan los altos costos de los pasajes, sufren por los mayores tiempos en los desplazamientos, pagan indirectamente los costos de operación de los vehículos, encarecimiento de los combustibles, etc. Aquí es donde hay que resaltar que los pasajeros son personas que radican en las zonas más alejadas de los centros urbanos y de condición económica baja, ellos y los grandes grupos que usan a diario los medios de transporte, por los congestionamientos y la lentitud en el desplazamiento de las unidades motorizadas, pierden a diario miles de horas hombre, que traducidas económicamente dan miles de millones de soles en pérdidas.

### **Problema Social**

Cepal (2018), El congestionamiento, la problemática del transporte vehicular y las interminables filas para pasar y continuar el recorrido, ha desatado una nueva actividad delictiva en Lima. Es el robo al paso de las pertenencias de los pasajeros de automóviles, ómnibus y/o camiones, la cantidad de robos al paso a degenerado en un problema social tan grave, que en la actualidad es casi incontrolable la inseguridad ciudadana. Nadie está seguro ni en su vehículo, ni caminando por la calle, ni en los lugares públicos, ni en su casa.

INEI (2018), El Instituto Nacional de Estadística e Informática, manifiesta que entre la casuística que ellos manejan, lo que genera el temor en las calles es el desempleo y los más afectados son los jóvenes, quienes no cuentan con los mecanismos necesarios para ser apoyados e insertados en la actividad económica del Estado o de las empresas privadas. Ellos, al no tener ocupaciones laborales son parte activa de la delincuencia juvenil, que es ahora en Perú, el fenómeno social más importante.

La OIT (Organización Internacional del Trabajo) (2016), informó que en Latinoamérica y el Caribe, el 11% de la población joven sufre por el desempleo, esta población joven, cuyas edades se ubican en los 15 y 24 años, se halla desorientada. En Perú el 4.4% de los mayores de 25 años está sin trabajo. Una de las causas, que esgrime esta institución es la falta de educación de los jóvenes, el incremento de la pobreza y su baja autoestima, ello los lleva a cometer actos contra la sociedad, contra la moral y contra los valores; llevándolos a integrarse a organizaciones delincuenciales tales como bandas, mafias, pandillas, narcotráfico y sicarios para conseguir satisfacer sus necesidades primarias.

#### Problema Judicial

Gaceta Jurídica (2018) El problema judicial en Perú comienza en las malas intervenciones de la Policía Nacional, un mal discernimiento de la Fiscalía y malas condenas del Poder Judicial, sino, veamos que hay más de 2 millones de procesos que aún falta resolver más del 45 % de jueces son provisionales, cada proceso judicial demora en promedio 4 años en resolverse y el Poder Judicial solamente cuenta con el 3% anual de su presupuesto para inversiones. Por otro lado, es importante manifestar que cerca de 600 magistrados han sido sancionados por el Consejo Nacional de Magistratura por malas prácticas legales, tal como lo informa el portal del Poder Judicial en virtud de la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, Ley 27806.

#### Ineficiencia Jurídica

Gaceta Jurídica (2018) Dice el dicho popular que “la justicia en el Perú, está podrida” y razón no falta, Debido a los últimos acontecimientos, donde se han

propalado audios de negociaciones entre jueces para facilitar condenas y nombramientos de jueces y fiscales, el pueblo ratifica que el Poder Judicial es corrupto, deshonesto y se vende al mejor postor.

### Características del juez

Diario La Nación (domingo 21/12/2014), según el comentario de este diario, El juez debe ser idóneo y excelente, imparcial e independiente. La idoneidad y excelencia se concretan en condiciones académicas o intelectuales y en valores personales y morales. La imparcialidad e independencia se traducen en valores personales, en la vocación y valentía del juez. El juez, debe tener conocimiento científico que requiere la correcta ejecución de la ciencia jurídica. La acción de juzgar implica la aplicación del derecho para la solución de las controversias entre particulares, particulares y el Estado, y entre el Estado y particulares sobre materias de orden público (seguridad, tranquilidad, salubridad, orden urbano y ambiental, entre otros) y el respeto de los derechos humanos fundamentales (la vida, la dignidad humana, la libertad, la propiedad, la educación, la salud, la seguridad social).

La idoneidad, por su parte, se refiere a una serie de valores y principios de conducta que deben caracterizar al juez, para garantizar que su actuación se concrete en la verdadera administración de la justicia. Sócrates decía que el juez debía tener cuatro características: Escuchar cortésmente, responder sabiamente, ponderar prudentemente y decidir imparcialmente. La imparcialidad e independencia van asociadas a la vocación del juez, que es como toda vocación, independiente del conocimiento. El juez, debe conducirse con serenidad y ponderación, de resolver la situación que se le plantea con equilibrio emocional y con el único fin de hacer valer la justicia. Decía un magistrado en la India ante futuros jueces, que el juez ejerce uno de los atributos de Dios, que es a quien en definitiva corresponde juzgar a vivos y muertos en un juicio final, al que ellos mismos, los jueces, estarán sometidos y del cual dependerá la vida eterna.

Como ser humano el juez únicamente debe rendir cuentas ante su propia conciencia, como servidor público habrá de hacerlo ante la ley, y como

ser que trasciende, ante la justicia divina. Diario La Nación (domingo 21/12/2014),

En todo ese entorno, nace la Ley 29391 del 01 de Agosto de 2009, creando los juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, que pueden actuar según su competencia en casos que las cuantías estén por encima de las 500 URP (Unidad de Referencia Procesal), que en la práctica equivale a un 10% de una UIT (Unidad Impositiva Tributaria). Estos juzgados también pueden actuar cuando haya apelaciones de los Juzgados de Paz en materia de accidentes de tránsito y seguridad vial.

De acuerdo a las estadísticas del poder judicial, las acciones penales causadas por ocurrencias de tráfico se han incrementado en los últimos años. EL 2010 hubo 1948 casos, el 2011 subió a 2119 y el 2012 fueron 2314 expedientes.

La policía nacional informó que el año 2010 hubo 51,679 casos de accidentes de tránsito, el 2011 subió a 52,200 y el 2012 se incrementó a 57,555, estos casos fueron reportados por choques, con consecuencias fatales y no fatales y las carreteras son las más proclives a este tipo de accidentes.

## **1.2 Marco Teórico Referencial**

Las teorías relacionadas al tema de la investigación: en primera instancia hablaremos de la gestión, que es un tema de gran interés en el liderazgo de afrontar el problema del tránsito vehicular en el Cercado de Lima, la misma que no ha sido tratada a cabalidad por los investigadores y doctrinarios, ya que la labor de la gestión del tránsito en la capital ha sido tomada como una labor independiente a la gestión de cualquier empresa o institución pública, por lo cual no hay definiciones sobre del tema, sin embargo, realizadas las averiguaciones del caso se han podido definir:

## **Teoría General**

Administrar, de acuerdo a los diccionarios vigentes, administrar es gobernar, organizar una economía y/o saber manejar una organización.

Fayol (1987), Indicó que el cuerpo social es el único que puede ser sujeto de la administración, entre ellos se encuentra el material humano, su salud y su funcionamiento depende de un condicionamiento de normas de conducta, leyes, reglamentos y todo lo referido a ello está dado en función a ciertas medidas cuantificables y medibles. Pero también dice que otros instrumentos de administración son la materia prima y la maquinaria. Fayol, es un visionario y se adelanta a la época y manifiesta que entre otros elementos variables hay circunstancias cambiantes y diversas formas de solucionar los problemas administrativos y dijo que la administración es el arte de saber gobernar a los hombres aplicando la prevención, la organización, la coordinación, el control y sabiendo mandar al personal bajo su mando.

Para Taylor, la administración es el planeamiento, la organización, la ejecución, el control y llegar a los objetivos trazados a través del recurso humano y de los recursos materiales. Ahora, podemos manifestar que la función administrativa es diseñar y mantener visiones específicas dirigiendo trabajadores formados en grupos para que cumplan con los objetivos de la empresa.

En cuanto a la administración del transporte público, el tránsito vehicular y la aplicación de la normatividad respectiva está cargo del alcalde Lima, quién haciendo uso de su liderazgo puede liderar planes de operaciones combinadas con la policía y los jueces para educar y crear una cultura de respeto de los transportistas hacia el peatón, del peatón a las señales de tránsito y todos a las normas que rigen la vida del transporte en Lima Metropolitana.

## **Origen y evolución de la gestión administrativa**

Confucio (479 a.C.) Recomendó una serie de pasos para que sean aplicadas por la administración pública de cualquier país del mundo. Este filósofo chino, dijo:

- a) Los encargados de la administración pública deben estar inmersos en la problemática del país para solucionar sus problemas.
- b) No debe haber partidismo y/o favoritos en la selección de personal.
- c) Honrados, capaces y desinteresados deben ser los nuevos funcionarios seleccionados para la administración pública.

Smith (1776), Mencionó que el aumento de los índices productivos de una organización se mide a través de una adecuada especialización y para ello se debe de realizar la división del trabajo.

Carlos Marx (1867), en su obra El Capital, trata sobre la división social del trabajo. Este filósofo dijo que para incrementar la producción es fundamental especializar al trabajador.

Metacalfe (1903), destacó que el control administrativo se da para implementar nuevas técnicas y lograr más efectividad en la eficiencia de los trabajadores.

Wilson (1887), dice que la administración es una ciencia y separa lo político de lo administrativo y le da jerarquía universitaria a la administración.

Taylor (1921), Considerado como el padre de la administración científica, en su libro Administración científica, industrial y general, aplicó innumerables ideas en pro de lograr un mejoramiento sustancial en el rendimiento de la labor de los trabajadores, que en su experiencia hacían lo necesario para producir por debajo de los estándares de sus empresas. Al aplicar nuevos conocimientos y lograr mejores resultados en los trabajadores, también ideó una nueva fórmula para lograr que las remuneraciones sean las más adecuadas y lograr el confort y la satisfacción del empleado.

Fayol (1916), Es denominado el padre de la administración moderna; en su libro Administración industrial y general, nos dicen que “se basa en que sólo están afectos a la administración los trabajadores de la empresa. Y, luego viene recién la segmentación del trabajo, la división de los procesos administrativos y la orientación de los esquemas técnicos de la administración. Fayol es defensor del cuerpo social de la empresa y luego recién se puede trabajar sobre otras funciones como la materia prima y la maquinaria existente.

Fayol Se caracterizó por defender su teoría, de que en el ámbito de la dirección empresarial debía haber cuatro grandes áreas, que son: planificación, organización, mando, coordinación y control. Este estudioso de la administración, manifestó que en toda empresa debería haber el siguiente esquema: división del trabajo, disciplina, autoridad, unidad y jerarquía del mando, la centralización, la justa remuneración, la estabilidad del personal, el trabajo en equipo, la iniciativa, el interés general, etc.

Hellriegel, et al (2009), Manifestó que: “los vínculos de afinidad de líder a líder y los que están bajo su mando pugnarán por ser activos entes de cambio para lograr resplandecer en la finalidad que quieren obtener” (p. 497).

Santos (2016), manifiestó que la educación es indispensable para la formación que conlleve al cambio de la empresa aplicando cambios estratégicos en los objetivos que se persiguen. Bajo la premisa de entidad que aprende con proyección estratégica se gestiona a los trabajadores de la entidad laboral.

Esto mejora la gestión de las organizaciones y puede mejorar la gestión del tránsito vehicular en las instituciones comprometidas haciéndolas mejor, más eficientes, sin incrementar el gasto público. En tal sentido es un mecanismo que actúa para mejorar los ofrecimientos y los requerimientos del transporte público del cercado de Lima.

Pero también es herramienta de mucha eficacia en la racionalización de la demanda, permitiendo conocer las principales características y las variaciones del problema del transporte en Lima Metropolitana. Por otro lado,

actuaría en otra dimensión, que está referida a los incentivos dados a conocer por los operadores de las entidades del órgano estatal de control, las regiones, los, Gobiernos Municipales, Policía Nacional del Perú, Inspectores Municipales, Ministerio Público, juzgados especializados en tránsito, entre otros; y de los procesos en gestión de tránsito, Con los tres ejes mencionados se puede lograr la accesibilidad, la independencia de acciones y la óptima calidad de los servicios.

Los tratadistas dicen que tanto Lima como los Estados Unidos de América, no cuentan con adecuados Estatutos Académicos para poder enfrentar la problemática de la organización y la gestionabilidad del tránsito vehicular en Lima cercado. Analíticamente su sustento está en la economía y políticas públicas y en la teoría organizativa de cada una de ellas, y, sobre todo en el análisis económico del derecho y las instituciones. Además, indican que esta situación es diferente de la que existen en las entidades que tienen que ver con la salubridad de la población o en educación. Soporte principal, en lo documental sobre el que descansa la presente investigación consiste en los numerosos documentos elaborados por los organismos estatales responsables del transporte y las ONGs como Luz Ámbar. Obviamente, algunos temas tratados, tienen un reflejo en la literatura académica, como sucede con temas referidos a dilación, costos o calidad, entre otros muchos.

Ramos (2005), después de varias definiciones de diferentes autores, llega a conceptualizar el liderazgo como; un proceso que influye en los objetivos y estrategias de un grupo o una organización, la influencia en los trabajadores de la empresa para implementar las estrategias y lograr los objetivos, influir en el mantenimiento e influir en la cultura de la organización (p. 60).

Según el autor define los estilos de liderazgo e indica que: La investigación de los estilos de dirección se inicia en los trabajos desarrollados en la Universidad de Iowa, Estados Unidos, por Kurt Lewin y su equipo a finales de los años 40. En 1939 Lewin, Lippitt y White en el estudio sobre el

liderazgo y sus estilos, en los clubes de niños, analizaron el liderazgo autoritario, liderazgo democrático y liderazgo laissez-faire (2005, p.64)

Kurt Lewin Manifestó que las características de los tres estilos se define en Liderazgo Autoritario o Autocrático: Es uno solo el que determina los objetivos, las funciones, las tareas y también determina los premios y los castigos. Ni que decir que, es el único que tiene autoridad y tiene las decisiones en su poder y por ello mismo puede determinar autoritariamente el trabajo de sus subordinados (Ramos 2005 p64).

Liderazgo Democrático: el líder democrático es el que pone en consideración de los subordinados la forma como quiere que se desarrolle cierto número de tareas y deja que los subordinados participen en la toma de decisiones (Ramos 2005, p.64).

Liderazgo Laissez-Faire, en esta forma de liderazgo, los mismos trabajadores determinan las formas y maneras de planificar, organizar y ejecutar la labor a desarrollar. El líder no toma parte en nada del proyecto ni tampoco califica los resultados (Ramos, 2005. p. 65).

Serrano et al (2014) Por su propia naturaleza y propósito, la empresa está orientada a resultados, y por lo tanto, la actividad de sus empleados y sobre todo de las personas que deben liderar al equipo, también. Si nos centramos en la tarea específica de la dirección de personas, este propósito último de la empresa invita a poner el foco en las acciones, los procesos o en definitiva a la manera de cómo se deben realizar las cosas. Cómo motivar, como crear un buen ambiente de trabajo, cómo aprovechar el conocimiento dentro de la empresa, cómo conseguir un ambiente productivo, cómo hacer equipo, etc. Para ello existen diversas técnicas, modelos de gestión o prácticas empresariales que correctamente aplicadas conducen a mejorar todos estos aspectos.

Pero al hablar de Liderazgo Emocional, se está poniendo sobre la balanza no solo las acciones que cada miembro de la empresa realiza, sino toda la carga de emotividad que van oficiadas a ellas, al trabajo del día a día o a la propia pertenencia de la organización. El directivo se convierte no solo en

un organizador, sino en un emisor de emociones y en un referente. Es entonces cuando el ser cobra más importancia que el hacer.

Aspirar a la excelencia. Ser excelente para lograr resultados excelentes con un equipo excelente. Y esa excelencia personal está ligada a la excelencia ética en el comportamiento. Sería lo que todos reconocemos por ser una buena persona. Para Aristóteles, una buena persona es la que busca actuar virtuosamente, y cuando no lo hace, es consciente de ello e intenta rectificar. Por lo tanto, es algo muy alejado de la perfección, lo que lo hace accesible a todos. Pero por otro lado, supone una gran exigencia personal, ya que afecta no solo a las acciones que el directivo realiza en su actividad, sino a su intencionalidad y a su comportamiento humano en general. Va mucho más allá de las técnicas directivas, sino que involucra a todo la persona.

Según Alex Havard, autor del libro *Liderazgo Virtuoso*, el liderazgo consiste en alcanzar la grandeza personal desarrollando la grandeza en otras personas. Por lo tanto, para ser un buen directivo, primero hay que ser buena persona. Es decir, desarrollar unas virtudes personales. Aunque sólo esto no basta. Habrá luego que ser profesional en el ejercicio del liderazgo, pero está claro que sin ser buena persona, no hay forma de alcanzar la excelencia directiva. Y siendo sinceros, normalmente eso hay que proponérselo. No nos sale solo, aunque es verdad que la práctica ayuda a que salga más fácil.

D'Alessio (2010), en la página cinco de su obra titulada: *Liderazgo y Atributos Gerenciales*, dice que el "liderazgo es inherente a las transformaciones de las culturas organizacionales que invoca una visión y pensamientos de largo aliento, teniendo en cuenta que cada cambio siempre tenderá a ser mejores o mejorar paulatinamente todo lo referido a la empresa y sus objetivos". (p.5).

De la indicación del autor, se puede decir que el Alcalde de Lima, debe ejercer un liderazgo que implique responder el cambio del tipo de gestión del tráfico vehicular en el cercado de Lima, con un pensamiento futurista, evaluando las amenazas y oportunidades que se presenten a favor de la población, todo esto a través de un liderazgo más estratégico, integrador, con

capacidad de ejecución y el compromiso de transformar los servicios de la comuna limeña.

El Poder Legislativo, por Ley 27659, del 29 de enero de 2002, que declara al Estado peruano en marcha hacia la modernización del aparato burocrático de sus dependencias, organizaciones, entidades, donde se aplicarán procedimientos encaminados hacia un Estado democrático, totalmente descentralizado y altamente especializado para el servicio de los ciudadanos.

Esta Ley ordena todos los lineamientos para promover, consolidar y disponer de un Estado moderno, jerárquico y desconcentrado, respetando las leyes, el ordenamiento legal, para la colectividad y los habitantes, el honor de las personas. También rescatando la trascendencia moral y ética, fortaleciendo valores de la soberanía popular, ofreciendo eficiencia y mejor atención a los ciudadanos. Como todos sabemos la finalidad de la administración pública peruana, es brindar a la colectividad, a la comunidad y a la nación, en su conjunto, un servicio público de calidad, normadas por el derecho administrativo, que las regulan tanto en la estructura como en el funcionamiento.

Una de las cualidades de la administración pública es atar a la población con la autoridad política que rápidamente va en su auxilio para satisfacer sus gustos. Por eso, cada organismo gubernamental debe aplicar una adecuada separación de poderes, para que cada entidad desarrolle a exclusividad las acciones que estime conveniente, siempre bajo las premisas que la ley les otorga y en aplicación de ciertos elementos de los cuales dispone la administración pública, que entre otros pueden ser: los órganos administrativos, las actividades propias de la administración, la pretensión del Estado mediante la administración pública y el vehículo que usa es el bien común que desemboca en beneficio de toda la gente. La manera que tiene la administración pública para la materialización de sus proyectos es el beneficio general para toda la población.

Para mejor explicación y detalle contamos con la Ley 27181 de 08OCT199, que versa en torno a la normatividad del transporte y tránsito terrestre en la República peruana, siendo el ente rector el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Por esto a través del Art. 18 de este cuerpo de leyes se le otorga las competencias normativas de regulación, control, supervisión, desarrollo de controversias, tratamiento judicial de acuerdo a lo que corresponda y la gestión propiamente dicha que se adopta en este sector neurálgico de la sociedad para viabilizar una sociedad ordenada con un tránsito vehicular fluido y desestresante para los ciudadanos.

La Ley 27181 y su reglamento el DS 033-2001-MTC, establecen las reglas de ordenamiento para el uso racional de los espacios públicos esto es el uso para los seres humanos, y sus actividades cotidianas a través de medios de transporte, sin afectar el medio ambiente, lo que se replica a nivel nacional. En dicho cuerpo de leyes se identifica claramente a las autoridades responsables para que den cumplimiento de las normas vigentes en esta se identifica: al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, gobiernos locales provinciales y distritales, Policía Nacional del Perú, Indecopi. Los representantes de estas seis instituciones son los responsables de hacer cumplir el marco legal vigente sobre este particular y los procesos de la administración pública.

En ese sentido el Art. 4 de la Ley 27181 y su reglamento el DS. 033-2001-MTC indica que en materia del transporte el ente rector para este caso es el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, vivienda y Construcción vigila y hace cumplir la ley y es competente en: La regulación de la norma en forma permanente, así como la evaluación y actualización permanente del reglamento, para ello emitir las leyes correspondientes.

Por otro lado, tiene injerencia en la administración de la gestión donde se planifica sistemas para prevenir los múltiples accidentes de tránsito, actualizar los registros de sanciones por la comisión de falta leves graves y muy graves a la Ley de Tránsito, actualizar el registro nacional de sanciones, fortalecimiento de capacidades del personal que labora en la entidad a nivel nacional. Asimismo la administración de los recursos económicos por concepto del ingreso de las sanciones infringidas por el mal uso de la vía a nivel nacional.

En el campo de la fiscalización, la misión es detectar la vulneración del reglamento de tránsito y sancionar de acuerdo a la escala constatada por el servidor policial, las mismas que tienen relación con el mal uso de la vía a nivel local, nacional por parte de los usuarios, las atribuciones competentes al Ministerio de Transportes Comunicaciones Vivienda y Construcción que no se encuentren previstas en la norma son competencia de esta cartera.

De acuerdo a dicho cuerpo de leyes en su Art. 5, los gobiernos locales, en en área de su competencia, son responsables de crear, nuevos dispositivos legales para que engranen con la norma legal principal. En cuanto a la administración, se replican las mismas competencias del ente rector en materia de competencia normativa, gestión y control. En el Art. 6 del mismo cuerpo de leyes se indica que los gobiernos locales distritales tienen responsabilidad en el desarrollo de la administración y control en su localidad de acuerdo, a lo dispuesto por el gobierno local provincial, estando a cargo del mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización en su localidad.

El Artículo 7 de la Ley asigna las funciones de control a la PNP, encomendándole por intermedio de la unidad especializada de tránsito el control de la libre circulación en las diferentes arterias de la República, cumpliendo con el rol de fiscalizar el estricto cumplimiento de la presente ley, por lo que hacen uso del conjunto de elementos, para lo cual se cuenta con el apoyo de la fuerza pública a las principales autoridades que la requieran, está a cargo de la fiscalización, interviniendo directamente en el desarrollo de las actividades, ejerciendo el control, la vigilancia y las actividades en lo concerniente al tránsito vehicular. Por otro lado como es función propia de la PNP, previene, ejerce la labor de investigación y en su oportunidad denuncia ante las autoridades pertinentes, la comisión de infracciones reglamentadas en el presente así como los accidentes de tránsito.

Como bien se indica en el Artículo 8 de este cuerpo de leyes, comprende dándole responsabilidad al Indecopi que es el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección Intelectual, para que supervise la estricta aplicación de la normatividad vigente en cuanto se refiere al ciudadano consumidor, siendo este campo de aplicación de tránsito terrestre.

Por la corrupción imperante en nuestras organizaciones estatales, las leyes peruanas son letra muerta para nuestros burócratas, pues hacen caso omiso a la Constitución Política del Estado, al Código Penal, Código Civil y otras normas que se encuentran vigentes. No son ajenos a esto los integrantes del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción; los burócratas de las gobernaciones, de los gobiernos locales provinciales y distritales, los servidores policiales; y los del Indecopi (Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de Protección de la Propiedad Intelectual) quienes se han sustraído de sus responsabilidades pese a existir un cuerpo de leyes que los faculta para tomar parte activa en la gestión del tráfico vehicular en el mercado de Lima, irresponsablemente la han vuelto caótica, cada una de ellas sin ningún tipo de liderazgo frente a tan álgido problema.

Como bien se puede apreciar en la norma orgánica de los gobiernos locales, Ley 27972, de 27MAY2003 indica sobre la administración de los gobiernos locales y su organización administrativa se sustentan en los principios de administración, esto es la dirección, la ejecución, la supervisión, el control concurrente y posterior, por otro lado se rige por los principios de la legalidad, la economía, la transparencia, la simplicidad, la eficacia, la participación y seguridad ciudadana, y además lo normado en la Ley 27444”, asimismo las facultades y funciones que se establecen en los instrumentos de gestión y en la Ley 27972”.

El Decreto Ley N° 1267 Ley del cuerpo policial en el Perú, del 16DIC2016, en el Capítulo VIII, Art, 17, sobre las unidades técnico normativas que formulan y las normas, acciones de política policial, cuyas funciones de orden técnico, normativas y de orden operativas, son la base constitucional cuya conformación está dada por la Dirección Nacional de Investigación Criminal y por la Dirección Nacional de Prevención, Orden y Seguridad las mismas que Dependen de la Sub Dirección General de la Policía Nacional del Perú, las mismas que se encuentran organizadas por Direcciones.

De todo esto se colige en el Art. 18 y Art. 19 de este cuerpo de leyes, la responsabilidad que ejerce la Dirección Nacional de Investigación Criminal y Dirección Nacional de Prevención, Orden y Seguridad, en el proceso de la investigación especialmente las mismas que se encuentran al mando de un General de la PNP, asimismo en el Art. 20 trata de los órganos desconcentrados, las mismas que se encuentran organizadas como macroregiones, regiones o frentes policiales y comisarias, esta última que es la célula fundamental en la prevención de la comisión de delitos y faltas y lucha frontal contra la criminalidad.

Como bien podemos ver la dación de la Ley 29571, que es el Código de protección y defensa del consumidor, este cuerpo de leyes sienta las bases para el desarrollo del Instituto nacional de defensa de la competencia y de la protección de la propiedad intelectual (INDECOPI), como su mismo nombre lo dice a favor de los pobladores, frente a la tiranía del pequeño y gran empresario en la prestación de servicios y productos ofrecidos a la comunidad, reduciendo la asimetría de la información.

Pese al tiempo transcurrido habiéndose promulgado la Ley 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, del 20DIC2007, cuyo objeto de la norma es la organización dentro de la nueva coyuntura del Poder Ejecutivo, liderando el Gobierno Nacional, destacando entre todo ello el ámbito funcional, el alcance de sus atribuciones así como las facultades del poder ejecutivo y del Consejo de Ministros, en la relación existente con los gobernadores, los representantes del gobierno local, provincial distrital y los sistemas de organización que orientan el mecanismo funcional de la administración pública en mérito al marco legal vigente y la ley de bases de la descentralización.

Por otro lado contamos con la Ley de bases de la descentralización Ley 27783, de 26JUL2002, pese al tiempo transcurrido la organización de nuestro estado no se ha descentralizado, no se ha desconcentrado, permaneciendo en forma perniciosa el centralismo en nuestra capital, concentrando los capitales, gran cantidad de recursos humanos, lo que hace cada día inviable nuestro país, esto es por la falta de liderazgo de los gobernadores regionales, alcaldes

provinciales y distritales quienes en vez conservar sus recursos en las diferentes regiones dejan escapar esos recursos a la capital de la república, creando otro problema más grave en nuestro medio, entre ellos la falta del liderazgo en la gestión del tránsito vehicular en el centro de Lima.

En los Art. 31 y 32 de dicho cuerpo de leyes trata sobre el Gobierno Regional. Como un órgano ejecutivo de la región, para ello cuenta con autonomía administrativa, financiera, de acuerdo a las competencias, atribuciones y funciones que le asigna la Constitución Política del Perú, la presente Ley y la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, fijando como sede del gobierno regional a la capital del departamento donde se desarrolla. Para el caso de Lima, la sede del gobierno regional es la capital de mayor población, justamente una de sus competencias es la planificación del desarrollo integral de la región debiendo ejecutar programas socioeconómicos de acuerdo a la necesidad de la región.

Para una sana competencia de los gobiernos locales, se dio la Ley N° 29332, del 19 de marzo de 2009. Plan de Incentivos a la Mejora de la Gestión y Modernización Municipal, esta norma tiene por objeto mejorar en todo el sentido de la palabra los niveles de recaudación, gestión de los ingresos económicos, mejoramiento en la ejecución de proyectos de inversión pública, reducir los niveles de desnutrición crónica en los niños entre otros aspectos que son fundamentales para el desarrollo de los gobiernos locales, para ello esto implica la transferencia de fondo municipales por el cumplimiento de metas, siendo este un instrumento del presupuesto por resultados, para el impulso del crecimiento y desarrollo de la economía local, mejorando de esta manera la gestión en los gobiernos locales, para ello también contamos con el Decreto Supremo Nro. 367-EF que es el Programa de incentivos a la mejora de la gestión municipal del año 2018 de 15DIC2017.

Por otro lado contamos con la Ley N° 30693, de 07DIC2017. Ley del presupuesto del sector público para el año fiscal 2018, en cuyo Cap. I. Art. 1. Trata sobre la aprobación del presupuesto del sector público para el año fiscal 2018 por el monto de s/ 157 158 747 651.00 (Ciento cincuenta y siete mil

ciento cincuenta y ocho millones setecientos cuarenta y siete mil seiscientos cincuenta y uno y 00/100 soles), montos presupuestales orientados a sufragar los gastos del Gobierno Nacional, gobernaciones y diversos municipios a nivel nacional, en aplicación a la carta magna.

### **1.3 Marco Espacial**

Lima, la capital de Perú, fundada por Francisco Pizarro, en nombre de los reyes de España, tiene una rica historia, que se inicia el 18 de enero de 1535. Fue establecida a orilla del río Rímac, en el valle del mismo nombre, que era dominado por los señores de la cultura Ichma. Con los conquistadores tomó un gran impulso político, social y económico. Luego la capital del Virreinato de Perú y lugar de la Real Audiencia de Indias. A partir de 1543 se convirtió en el centro de una extensa red comercial que creció hacia los países vecinos. En su historia se han producido inmigraciones importantes del campo a la ciudad y no estuvo exenta de grandes terremotos que destruyeron gran parte de la ciudad y sus alrededores, y, por ataques de piratas ingleses.

Lima, durante la gesta de la independencia, jugó un papel importante entre 1821 y 1824, congregó a los principales gestores de la independencia y se crearon sociedades patriotas secretas para derrotar a las fuerzas realistas que se encontraban controlando los intereses hispanos.

Con la emancipación, Lima se convirtió en la capital de Perú y por su prosperidad fue apetecida por países extranjeros hasta que llegó el momento de la guerra con Chile (1879-1883), que invadió los principales pueblos de Perú, incluyendo Lima, los cuales fueron terriblemente saqueados. Después de esa guerra, llamada también "Guerra del Pacífico", Lima comenzó a experimentar el crecimiento desmedido de su población por la presencia de inmigrantes extranjeros que fueron traídos por los españoles y comerciantes extranjeros y por la presencia de mestizos y potentados que provenían del interior del país. En los años 40 comenzaron a proliferar por Lima los denominados pueblos jóvenes, habitados especialmente por los pobladores llegados de costa, sierra y selva, lo que llevó a la formación de centros poblados que se ubicaron en las partes norte, sur y este de la capital, siendo el pico en los 80 cuando mucha gente fue desplazada de sus pueblos por el terrorismo. En ese sentido, por la mucha población migrante, los servicios

básicos, como el agua potable, luz eléctrica, medios de comunicación y vías públicas colapsaron hasta hoy, por el desborde la población limeña.

#### **1.4 Marco Temporal**

El presente trabajo de investigación se centró en la zona perimétrica del Cercado de Lima, denominada también “Damero de Pizarro” o sea, la Avenida Abancay, Nicolás de Piérola, Tacna y el río Rímac. En esa zona, en el perímetro de la Plaza Mayor, está Palacio de Gobierno, Municipalidad de Lima Metropolitana, la Basílica Catedral de Lima, su Palacio Arzobispal, Club Unión y otras importantes entidades del gobierno central encuadradas en las 117 manzanas que datan desde los tiempos de Francisco Pizarro.

#### **1.5 Contextualización: Histórica, Política, Cultural y Social.**

##### **Contexto histórico**

Con la llegada de Francisco Pizarro en 1535, el imperio Inca se desmoronó y en su avance por la costa hacia el centro del país, llegó al cacicazgo de Lima, ubicado en una zona agrícola del Valle del Rímac, a pocos kilómetros del mar y cerca de la serranía limeña, en ese lugar creó Lima un 18 de enero de 1535, posteriormente fue cabeza del Virreynato de Perú y un gigante centro comercial para Sudamérica. Sin embargo, en la colonia, millones de compatriotas fueron explotados en los trabajos de minería y en la explotación de los recursos marinos como el guano y otros. Esa explotación humana provocó que los campesinos se levantaran contra la colonia española y fue Túpac Amaru el abanderado de la revolución de 1780. Hoy en Lima, se centra el poder político, económico, financiero, comercial y cultural del país. A nivel internacional es eje comercial y nexos entre las naciones asiáticas y los ubicados en la costa del pacífico Sur. En Hispanoamérica, es la tercera ciudad más poblada y en América Latina es la quinta ciudad más poblada y una de las 30 ciudades urbanas más densas del mundo. Cuenta con un importante puerto y aeropuerto, que se ubican en la Región Callao, al oeste de Lima. Tanto Lima como Callao, desde el año 2002, cuentan con autonomía regional.

Lima, es la ciudad más grande del país, es una de las tres ciudades en el mundo que tiene su capital en la costa, cerca al mar y está rodeada por arena del desierto de la costa que se extiende por los valles de los ríos Chillón,

Rímac y Lurín. La zona urbana que lo rodea se denomina Lima Metropolitana y según el censo del año 2007, contaba oficialmente con 7 millones 600 mil habitantes, mientras que con la población flotante llegaba a los 8 millones 500 mil habitantes, lo que equivalía al 30% de los habitantes de Perú. Para hoy, la población de Lima Metropolitana ya bordea los 10 millones de personas.

### **Contexto Político**

El Perú es un país de gobierno democrático y tiene como política el bien común. Sin embargo, su trayectoria ha sido accidentada por los enfrentamientos políticos ocurridos en el 2017 y 2018 entre el poder ejecutivo y el poder legislativo en razón de su mayoría parlamentaria y que devino en la renuncia del Presidente Constitucional de la República Pedro Pablo Kuczynski Godar.

En este contexto, se genera un desorden en las instituciones del Estado, empezando de los poderes del Estado. Esto es el poder ejecutivo con la asunción del Vicepresidente de la República a la Presidencia de la República, en el poder judicial se puso al descubierto la red de mafias que operaban en su interior encabezado por el Presidente de la Corte Superior de Justicia del Callao y vocales de la Corte Suprema del Perú. Asimismo, el poder legislativo, aprovechando que son mayoría parlamentaria vienen haciendo uso y abuso del poder, emitiendo leyes que coadyuvan al desarrollo y crecimiento del país.

Viendo este panorama enrarecido, tenemos los casos de los tristemente célebres alcaldes de Villa María del Triunfo, Santa Rosa de Ancón, La Victoria y otros encabezados por el alcalde y sus regidores, conformaban bandas dedicadas a la comisión de delitos comunes sancionados en el código penal.

Es importante graficar el contexto político, para darnos cuenta cuán eficaz es el entorno político en que vivimos y si a corto o mediano plazo podemos contar con una democracia fortalecida o estaremos aún en proceso de transformación, sin olvidar que tanto Perú como Latinoamérica atravesamos una etapa de bonanza económica.

### **Contexto Cultural**

El país es plurilingüe, pluricultural y multirracial, lo que enriquece la cultura de nuestra nación. El contexto de la cultura peruana se basa en la preeminencia de la cultura incaica, de donde se desprenden las diversas culturas enquistadas en diversas ciudades del interior del país. Unas pre incas y otras post conquista inca. A la conquista de los españoles la época de la colonia teniendo ciertos matices de abusos y desprecio por la vida del aborigen. En la Republica la suma de todas ellas hace en nuestros días una suerte de ciudadanos criollos avispados, en cuya nueva sub cultura se deja de lado los valores, los principios morales, el respeto a la Ley, el respeto a la autoridad, el respeto a los ciudadanos, con el grave perjuicio de traernos abajo el ordenamiento social, jurídico, moral. Es evidente ante este panorama la falta de liderazgo por parte de nuestras autoridades, quienes también se ven involucradas en actos delictuosos al muy buen estilo de la época de la conquista del Perú, todos roban y nadie dice nada.

### **Contexto Social**

El crecimiento económico del Perú es causa de desazón por la gran mayoría de la población nacional, porque consideran que hay mala distribución del ingreso público y no se está generando oportunidades de desarrollo para los pueblos del Perú profundo y de la inclusión social solo queda en las partes declarativas del discurso oficial. Hay grandes sectores poblaciones que para vivir tienen que recurrir a la caridad y los tienen como los marginados por el estado y se sienten abandonados sin posibilidades de mitigar la desigualdad. Estos casos no solo se ven en el interior del país, sino también en Lima y parte de esa problemática social es el problema del transporte urbano. Es hora de mejorar las vías, los vehículos y también educar a conductores y peatones para tener una sociedad más justa y equitativa. Por eso, tanto la Municipalidad Metropolitana de Lima como el Gobierno Central deben ir de la mano para aplicar políticas económicas por el bien común y lograr afincar los derechos de la sociedad para fortalecer por ese lado a la democracia, que por estos días está venida a menos por los destapes de corrupción en todos los estamer de los 3 poderes del Estado.

## **II. Problema de investigación**

## **2.1 Sobre el tema: Observación, Conocimientos referenciales y cuestionamientos.**

Kemer (1996 y 2002), en su teoría las tres fases del tráfico, nos dice, que el caos del tráfico vehicular en las grandes autopistas no es otra cosa que la degradación del sentido del tránsito impuesta por los conductores y usuarios de la pista que de un momento a otro están circulando haciendo uso deliberado de sus unidades de transporte para satisfacer sus necesidades primarias, causando con ello un caos y un colapso en la libre circulación. Las teorías clásicas del tráfico están basadas en dos esquemas fundamentales, que a la vez son dos fases: Flujo Libre y Tráfico Congestionado. Por su parte, Kemer las divide en tres fases: Tráfico Sincronizado, Embotellamiento: Flujo Libre (FL), Flujo Sincronizado (FS), Congestionamiento Ampliado Móvil (CAM).

Martínez (2014), este autor nos dice en su “Teoría de Flujo Vehicular” que el tránsito vehicular es un fenómeno por el paso de los vehículos en una carretera, autopista, calle o pasadizo. Manifiesta que las autoridades antes de conocer las dimensiones y los anchos de las vías deben tener en cuenta todas las características de los vehículos y el tránsito que generarán en esas vías. Lo que vale decir que tienen que planificar, que tipo de vías se deben construir pensando en el futuro y en el confort de peatones y conductores. Esto requiere de una visión desde la micro realidad hasta la macro realidad, teniendo en cuenta variables como el espaciamiento, intervalos de velocidad, semaforización, señales de tránsito, densidad vehicular, velocidades y cargas o volúmenes del parque automotor

SAFE CITY (2018). Nos dice que cuando en una ciudad se planean construcciones viales, estas deben ser orientadas para que sean atractivas con el paisaje urbanístico y deben fomentar el uso racional del transporte público y hacer más atractiva la ciudad para los peatones, esto generará dice el autor “un tráfico inducido”, con transporte público de calidad, accesible, seguro y limpio, con un sistema interconectado con otros transportes que faciliten los desplazamientos urbanos de los usuarios y la población en general.

## **2.2 EL PROBLEMA**

### **Problema General**

¿Cuáles son las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018?

### **Problema Específico**

¿Cómo se administra la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018?

¿Cómo se encuentran los lineamientos de la Gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018?

## **2.3 Justificación**

Con el desarrollo de esta investigación nuestra pretensión es colaborar con el mejoramiento de la gestión del tráfico vehicular en Lima Cercado, que está en manos de la Municipalidad de Lima Metropolitana y aplicar estrategias adecuadas para que se cumpla lo dispuesto en el marco de la Ley sobre este tema, buscando así un desarrollo seguro y sostenible de la capital. Se debe promover que las autoridades de todos los niveles y los responsables del tránsito en Lima Metropolitana y los conductores y los peatones conozcan sus derechos y obligaciones sobre el transporte y las vías peatonales y adquieran hábitos para cumplir con sus obligaciones mediante una participación activa y permanente, sabiendo que de esa manera está apoyando al desarrollo racional de las vías de la ciudad para satisfacer mutuamente en nuestras necesidades básicas que nos brinden mejores condiciones de vida y seguridad vial, que desembocará en más desarrollo social, económico, político, cultural, salubridad y salud ambiental.

## **2.4 Relevancia**

La presente investigación resalta la importancia en vista que la ciudad de Lima, no tiene una autoridad que lidere y afronte frontalmente la problemática del tránsito vehicular en la capital de la República, para poder mejorar los servicios que la ciudadanía necesita; además, el municipio debe mejorar la recaudación por los servicios viales brindados por que es una fuente económica de mucha importancia para la mayoría de los gobiernos locales a fin de dar solución a este problema que se viene incrementando en los diferentes conos de Lima

Metropolitana y de las localidades del Perú profundo donde las autoridades desconocen sus obligaciones frente a esta clase de situaciones originadas por el tránsito vehicular, que es por la proliferación de vehículos, falta de señalización en las vías, falta de semaforización, falta de reglamentación y si la hay, falta de liderazgo para hacerla cumplir, etc.

## **2.5 Contribución**

Restableciendo el orden en el tráfico vehicular en el “damero de Pizarro” se lograría bajar los problemas que aquejan a la ciudad, tales como la contaminación ambiental, problemas contra la salud, problemas económicos, sociales, inseguridad ciudadana, problemas judiciales, etc. en base al buen y adecuado uso de estrategias, lograremos una mejor fluidez del tránsito y la administración habrá logrado mejorar en su lucha por reordenar y mejorar el transporte público en Lima Metropolitana.

## **2,6 Objetivo**

### **2.6.1 Objetivo General**

Determinar las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018.

### **2.6.2 Objetivo Específico**

Determinar la administración de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018.

Determinar los lineamientos de la gestión del tránsito vehicular en el Cercado de Lima 2018.

### **III. Marco metodológico**

### 3.1 Categorías y Categorización

Gomes (2003), señaló que la palabra categoría, se refiere en general a un concepto que abarca elementos o aspectos con características comunes o que se relacionan entre sí. Esa palabra está relacionada a la idea de clase o serie. Las categorías son empleadas para establecer clasificaciones. En este sentido trabajar con ellas implica agrupar elementos, ideas y expresiones en torno a un concepto capaz de abarcar todo (p. 55).

Straus y Corbin (2002), indicó que la categorización consiste en la asignación de conceptos a un nivel más abstracto, las categorías tiene un poder conceptual puesto que tienen la capacidad de reunir grupos de conceptos o subcategorías. En el momento en el que el investigador empieza a agrupar los conceptos, también inicia el proceso de establecer posibles relaciones entre conceptos sobre el mismo fenómeno 4. Estos mismos autores argumentan que: “Las categorías son conceptos derivados de los datos que representan fenómenos. Los fenómenos son ideas analíticas pertinentes que emergen de nuestros datos” (p.124).

Relevancia: el sistema de categorías debe contemplar las posibilidades o alternativas de variación.

Exclusividad: La mutua exclusión de los componentes del sistema categorial tiende a eliminar las redundancias y la desorientación a la hora de clasificar los datos.

Complementariedad: Es necesario tener en cuenta que en el problema o fenómeno estudiado abre un abanico de categorías para su estudio que a su vez permiten complementarse con el objeto de profundizar sobre cada categoría.

Especificidad; Se especializa en un área específica concreta y delimitada. Cada categoría comporta un campo temático.

Exhaustividad: Es necesario en el proceso categorial el admitir la inclusión de información en una de las categorías. Tematizar de manera total la realidad objeto de estudio sin dejar fuera ninguna observación posible y relevante.

Para el presente trabajo las categorías están dadas en base a la regulación, control, supervisión, controversias, judicialización y gestión de las normas legales tales como Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, promulgada el 08OCT1999, Ley 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, promulgada el 18NOV2002, Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades promulgada el 27MAY2003, Decreto Ley N° 1267 Ley de la Policía nacional del Perú, promulgada el 16DIC2016, Ley N° 29571 Código de protección y defensa del consumidor, promulgada el 14AGO2010, en torno a la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018.

Tabla 1

Distribución de las sub categorías

Categoría	Sub categoría	Normas
Gestión del Tránsito vehicular	Administración de la gestión del tránsito vehicular	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre</li> <li>2. LEY 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales 18NOV2002</li> <li>3. LEY N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades de 27MAY2003</li> <li>4. D. L. N° 1267 Ley de la Policía nacional del Perú de 16DIC2016</li> </ol>
	Lineamientos de la gestión del tránsito vehicular	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre</li> <li>2. D.S. N° 016-2009-MTC (TUO del Reglamento - Código de Tránsito)</li> <li>3. D.S. N° 033-2001-MTC (REGLAMENTO)</li> <li>4. LEY N° 29571 Código de protección y defensa del consumidor 14AGO2010</li> </ol>

Fuente: Elaboración propia

### 3.2 Metodología

Hernández, Fernández, Baptista (2018), el enfoque cualitativo lo que nos modela es un proceso inductivo contextualizado en un ambiente natural, esto se debe a que en la recolección de datos se establece una estrecha relación entre los participantes de la investigación sustrayendo sus experiencias e ideologías en detrimento del empleo de un instrumento de medición

predeterminado. En este enfoque las variables no se definen con la finalidad de manipularse experimentalmente, y esto nos indica que se analiza una realidad subjetiva además de tener una investigación sin potencial de réplica y sin fundamentos estadísticos. Este enfoque se caracteriza también por la no completa conceptualización de las preguntas de investigación y por la no reducción a números de las conclusiones sustraídas de los datos, además busca sobre todo la dispersión de la información en contraste con el enfoque cuantitativo que busca delimitarla. Con el enfoque cualitativo se tiene una gran amplitud de ideas e interpretaciones que enriquecen el fin de la investigación. El alcance final del estudio cualitativo consiste en comprender un fenómeno social complejo, más allá de medir las variables involucradas, se busca entenderlo. P3.26.

**Enfoque Cualitativo:** se dará desde una estructura, un esquema y una estandarización cualitativa.

**Nivel de investigación:** Exploratoria, el presente trabajo es un análisis de revisión documental

VARA (2015) señala que las investigaciones de tipo exploratoria nos acerca al problema de estudio que se pretende conocer, nos da un panorama de algo que hasta el momento se desconoce. (p. 310).

**Población:** Las normas legales referidas al tránsito vehicular

**Muestra:** Constitución política del Estado, Leyes, Decreto Legislativo y Decretos Supremos.

**Técnica de recolección de datos:** Revisión documental

**Instrumento:** Guía de recolección de datos

### 3.3 Escenario de estudio

#### 3.3.1 Gestión del tránsito vehicular

CAF. Corporación andina de fomento (2014), *la Gestión de Tránsito* es una herramienta importante para facilitar la movilidad de la población, a través de diversas formas de circulación. El enfoque, en este caso, es privilegiar los modos de transporte que sean más eficientes, seguros y con menor impacto ambiental, y también, dar prioridad a los modos que presenten menor consumo de energía o que utilicen fuentes renovables. Una acción a la que se le debe dar prioridad en la administración del tránsito de una ciudad es la protección de

los llamados usuarios vulnerables, básicamente, los peatones y los usuarios de transporte no motorizado.

### **3.3.2 Administración del tránsito vehicular**

CAF. Corporación andina de fomento (2014), La administración de la gestión del tránsito, tiene que ver con la organización de las actividades, la organización de la movilidad de personas y mercancías en el ambiente urbano, la gestión y la operación del tránsito se muestran esenciales. Esto deriva del hecho de que las personas y los actores económicos toman decisiones complejas en relación a las formas de circulación que usarán para atender sus necesidades, teniendo en cuenta que éstas pueden cambiar repentinamente. Adicionalmente, el ambiente urbano y el tránsito están sujetos a muchos eventos diferentes que requieren atención — fiestas, protestas políticas — y a eventos imprevisibles como vehículos accidentados, inundación de las vías, accidentes y obras de reparación de las vías y de los sistemas de servicios públicos.

De esta forma, la administración de la gestión del tránsito necesita de la planificación de la circulación, necesita estar acompañada de actividades para su gestión y operación diaria, esto requiere la disponibilidad de recursos humanos y técnicos adecuados, así como de estrategias de acción rápida frente a los eventos.

### **3.3.3 Lineamientos de la gestión del tránsito**

Banco mundial (2018), uno de los problemas más visibles de la capital peruana es el tráfico vehicular. Las avenidas colapsadas se han convertido en una estampa habitual en esta gran metrópolis, generando contaminación, accidentes, inseguridad y pérdida absurda de tiempo. ¿Recuerda la última vez que se desplazó sin escuchar el ruido del claxon o sin quedarse atrapado en uno de esos interminables atascos? Un cambio es posible; para ello, la ciudad de Lima debe avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible.

A pesar de las iniciativas para establecer una red eficiente de transporte público, queda mucho camino por recorrer: según el Séptimo Informe de Percepción sobre Calidad de Vida del observatorio ciudadano Lima Cómo Vamos, el 52.9% de los limeños y el 41.8% de los chalacos (personas que

viven en el Callao) considera al transporte público como el segundo problema más importante de la ciudad. El uso de las opciones de carácter más formal y con mayor capacidad (Metropolitano y Línea 1 del Metro) es todavía residual. Solo 1 de cada 10 ciudadanos opta por estos sistemas, priorizando otra alternativa como las líneas de combis, utilizadas por el 60.4% de la población. Paradójicamente, la calificación que recibe su servicio es de “malo o muy malo”.

De acuerdo al trabajo de investigación que se viene realizando para mayor ilustración se toma como modelo la Pirámide de Hans Kelsen, quien jerarquiza las leyes dándole la importancia debida de acuerdo al nivel que cada una de ellas representa en la sociedad.



Figura 1

Pirámide de Kelsen

Fuente: Tratado de la Teoría de la Pirámide de Kelsen

Sistema graficado en forma de pirámide de 3 niveles:

Primer nivel: Constitución Política del Estado; dividida a la vez por su parte Dogmática (Derechos de las personas) y la parte Orgánica (Estructura del Estado, poderes atribuciones, funciones, protección de la Constitución y las modalidades para su reforma).

Segundo nivel: Son los actos legislativos: Tratados, leyes, leyes orgánicas (Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales), Leyes ordinarias (Ley Marco del Sistema Nacional de Gestión Ambiental), Resoluciones legislativas (Autorizaciones de viaje al extranjero del Presidente de la Republica), Reglamento del Congreso (Organización Función y procedimientos), Decreto de Urgencia (Presidente de la Republica y firma el Consejo de Ministros), Decretos Legislativos (Delegación del Congreso).

Tercer nivel: Acto administrativos: Decreto Supremo, Resolución suprema, Resolución ministerial, Resolución directoral, Resolución Jefatural, Resolución de Alcaldía, Resolución de presidencia ejecutiva, sentencias y un mayor número de normas jurídicas.

### **3.5.1 Muestra**

Alcanza a los dispositivos legales Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, promulgada el 08OCT1999, Ley 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, promulgada el 18NOV2002, Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades promulgada el 27MAY2003, Decreto Ley N° 1267 Ley de la Policía nacional del Perú, promulgada el 16DIC2016, Ley N° 29571 Código de protección y defensa del consumidor, promulgada el 14AGO2010.

## **3.4 Caracterización de Sujetos**

Para este proyecto se toman como tipos de estudio a las normas legales que a continuación se indican:

### **3.4.1 Caracterización de las normas**

(Anexo 8)

Nombre : Constitución Política del Estado

Autor : El Congreso de la República

Fecha : 29DIC1993

Artículo 1°. La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

Autógrafa: el Congreso Constituyente Democrático declara que el Perú, país del hemisferio austral, vinculado a la Antártida por costas que se proyectan hacia ella, así como por factores ecológicos y antecedentes históricos, y

conforme con los derechos y obligaciones que tiene como parte consultiva del Tratado Antártico, propicia la conservación de la Antártida como una Zona de Paz dedicada a la investigación científica, y la vigencia de un régimen internacional que, sin desmedro de los derechos que corresponden a la Nación, promueva en beneficio de toda la humanidad la racional y equitativa explotación de los recursos de la Antártida, y asegure la protección y conservación del ecosistema de dicho Continente.

#### **3.4.2 Caracterización de las normas** (Anexo 8)

Nombre : Ley N° 27783 Ley de bases de la descentralización

Autor : el Congreso de la República

Fecha : 27jun2002

Concordante: DS. N° 016-2009-mtc (TUO del reglamento - código de tránsito)  
D.S. N° 033-2001-MTC (Reglamento)

Art. 1 : Artículo 1.- Objeto La presente Ley orgánica desarrolla el Capítulo de la Constitución Política sobre Descentralización, que regula la estructura y organización del Estado en forma democrática, descentralizada y desconcentrada, correspondiente al Gobierno Nacional, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales. Asimismo define las normas que regulan la descentralización administrativa, económica, productiva, financiera, tributaria y fiscal.

Autógrafa: la presente ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación. comuníquese al señor presidente de la república para su promulgación. en lima, a los veintiséis días del mes de junio de dos mil dos. Carlos Ferrero presidente del congreso de la república Henry Pease García primer vicepresidente del congreso de la república al señor presidente constitucional de la república por tanto: mando se publique y cumpla. dado en la casa de gobierno, en lima, a los diecisiete días del mes de julio del año dos mil dos. Alejandro Toledo presidente constitucional de la república Luis Solari de la fuente presidente del consejo de ministros

#### **3.4.3 Caracterización de las normas** (Anexo 8)

Nombre : ley nº 27181, ley general de transporte y tránsito terrestre

Autor : el congreso de la república

Fecha : 08oct1999

Concordante: D.S. Nº 016-2009-MTC (TUO del reglamento - código de tránsito)  
D.S. Nº 033-2001-MTC (reglamento)

Art. 1 : título i definiciones y ámbito de aplicación Artículo 1.- del ámbito de aplicación 1.1 la presente ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la república. 1.2 no se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la presente ley, el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos.

autografa: comuníquese al señor presidente de la república para su promulgación. en lima, a los cinco días del mes de octubre de mil novecientos noventa y nueve. Martha Hildebrand Pérez Treviño. presidenta del congreso de la república. Luis Delgado Aparicio. Segundo vicepresidente del congreso de la república. al señor presidente constitucional de la República. por tanto: mando se publique y cumpla. dado en la casa de gobierno, en lima, a los siete días del mes de octubre de mil novecientos noventa y nueve. Alberto Fujimori Fujimori presidente constitucional de la república. Víctor Joy Way rojas. presidente del consejo de ministros. Alberto Pandolfi Arbulu. Ministro de transportes, comunicaciones, vivienda y construcción

#### **3.4.4 Caracterización de las normas (Anexo 8)**

Nombre : Ley 27867 Ley orgánica de gobiernos regionales  
18nov2002

Autor : el Congreso de la República

Fecha : 18NOV2002

Concordancias: R.PRES. Nº 042-CND-P-2003  
DIR. Nº 009-2003-EF-76.01

Art.1 : Título I disposiciones generales artículo 1.- objeto y contenido de la ley la presente ley orgánica establece y norma la estructura, organización, competencias y funciones de los gobiernos regionales. define la

organización democrática, descentralizada y desconcentrada del gobierno regional conforme a la constitución y a la ley de bases de la descentralización.

Autógrafa : comuníquese al señor presidente de la república para su promulgación. en lima, a los ocho días del mes de noviembre de dos mil dos. Carlos Ferrero, presidente del congreso de la república. Gustavo Pacheco Villar, quinto vicepresidente del congreso de la república. al señor presidente constitucional de la república. por tanto: mando se publique y cumpla. dado en la casa de gobierno, en lima, a los dieciséis días del mes de noviembre del año dos mil dos. Alejandro Toledo, presidente constitucional de la república. Luis Solari de la fuente, presidente del consejo de ministros.

#### 3.4.5 Caracterización de las normas (Anexo 8)

Nombre : Ley N° 27972 Ley orgánica de municipalidades de 27MAY2003  
 Autor : el Congreso de la República  
 Fecha : 27MAY2003

Art.1 : título preliminar artículo I.- Gobiernos locales los gobiernos locales son entidades, básicas de la organización territorial del estado y canales inmediatos de participación vecinal en los asuntos públicos, que institucionalizan y gestionan con autonomía los intereses propios de las correspondientes colectividades; siendo elementos esenciales del gobierno local, el territorio, la población y la organización. las municipalidades provinciales y distritales son los órganos de gobierno promotores del desarrollo local, con personería jurídica de derecho público y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines.

Autógrafa : comuníquese al señor presidente de la república para su promulgación. en lima, a los seis días del mes de mayo de dos mil tres. Carlos Ferrero presidente del congreso de la república. Jesús Alvarado hidalgo. primer vicepresidente del congreso de la república. al señor presidente constitucional de la república. por tanto: mando se publique y cumpla. dado en la casa de gobierno, en lima, a los veintiséis días del mes de mayo del año dos mil tres. Alejandro Toledo. Presidente constitucional de la república. Luis Solari de la fuente. Presidente del consejo de ministros

#### 3.4.6 caracterización de las normas (anexo 8)

Nombre : D. L. N° 1267 Ley de la policía nacional del Perú  
 autor : El Congreso de la República, mediante Ley N° 30506, ha delegado en el poder ejecutivo la facultad de legislar en

materia de seguridad ciudadana; entre otras materias, conforme a lo previsto en el numeral 2 del artículo 2 de la citada ley;

Fecha : 16DIC2016

Concordancia : Decreto Supremo N° 026-2017-IN Reglamento del decreto Legislativo N° 1267, ley de la Policía Nacional del Perú

artículo 1º. : objeto de la ley la presente ley se fundamenta en el artículo 166º de la constitución política del Perú y comprende la definición, finalidad, las funciones, atribuciones, facultades, la organización básica, las especialidades y los regímenes de personal, instrucción y económico de la policía nacional del Perú. los aspectos específicos se rigen por sus respectivas leyes y reglamentos.

Autógrafa: mando se publique y cumpla, dando cuenta al congreso de la república. Dado en la casa de gobierno, en lima, a los dieciséis días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis. pedro pablo Kuczynski Godard presidente de la república. Fernando Zavala Lombardi. Presidente del consejo de ministros. Carlos basombrio iglesias. Ministro del interior.

### 3.4.7. Caracterización de las normas

(Anexo 8)

Nombre : Ley N° 29571 Código de protección y defensa del consumidor 14AGO2010

autor : el congreso de la república

Fecha : 18NOV2002

Artículo I : contenido el presente código establece las normas de protección y defensa de los consumidores, instituyendo como un principio rector de la política social y económica del estado la protección de los derechos de los consumidores, dentro del marco del artículo 65 de la constitución política del Perú y en un régimen de economía social de mercado, establecido en el capítulo i del título iii, del régimen económico, de la constitución política del Perú.

Autógrafa : comuníquese al señor presidente de la república para su promulgación. en lima, a los catorce días del mes de agosto de dos mil diez. César Zumaeta flores.- presidente del congreso de la república Alda lazo ríos de Hornung. Segunda vicepresidenta del congreso de la república. al señor presidente constitucional de la república. mando se publique y cumpla. dado en la casa de gobierno, en lima, el primer día del mes de setiembre del año dos

mil diez. Alan García Pérez presidente constitucional de la república. Javier Velásquez Quesquén presidente del consejo de ministros.

### **3.5 Procedimientos metodológicos de la investigación**

Para dar inicio al presente proceso de investigación se ha acopiado información relacionada a la materia, las mismas que provienen de la problemática internacional, problemática latinoamericana y problemática local propiamente dicha.

Para mi tema procedí a elegir el método de investigación cualitativa, cuya técnica es de revisión documental, la misma que consiste en la revisión del marco legal en cuanto se refiere a la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima.

### **3.6 Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

Vara (2015) Dice sobre los instrumentos cualitativos son los utilizados en las investigaciones cualitativas. Estas herramientas son muy flexibles y dinámicas, y se adaptan a los diferentes contextos y son muy útiles para explorar problemas muy poco estudiados o de difícil acceso por ser temas muy íntimos o complicados (p 309).

Según el mismo autor use para la presente investigación la guía de revisión documental.

#### **Guía de revisión documental**

Autor : Congreso de la Republica, Poder Ejecutivo

Año : 08OCT1999, 18NOV2002, el 27MAY2003, 14AGO2010, 16DIC2016.

Título : Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, promulgada el 08OCT1999, Ley 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales, promulgada el 18NOV2002, Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades promulgada el 27MAY2003, Decreto Ley N° 1267 Ley de la Policía nacional del Perú, promulgada el 16DIC2016, Ley N° 29571 Código de protección y defensa del consumidor, promulgada el 14AGO2010.

Muestra: 1 Constitución Política del Estado, 5 Leyes, 1 Decreto Legislativo, 2 Decretos Supremos.

Tabla 2

## Distribución de las normas que conforman la población según tipo

Tipo de norma	Normas	Cantidad	Porcentaje
Constitución política	1993	1	11.2
Ley	1. Ley N° 27181 2. Ley N° 27867 3. Ley N° 27972 4. Ley N° 29571 5. Ley N° 29571	5	55.5
Decreto Ley	1. D.L. N° 1267	1	11.1
Decreto Supremo	1.D.S. N° 033-2001-MTC 2.D.S. N° 016-2009-MTC	2	22.2
		9	100%

Fuente: Elaboración propia

### 3.7 Mapeamiento

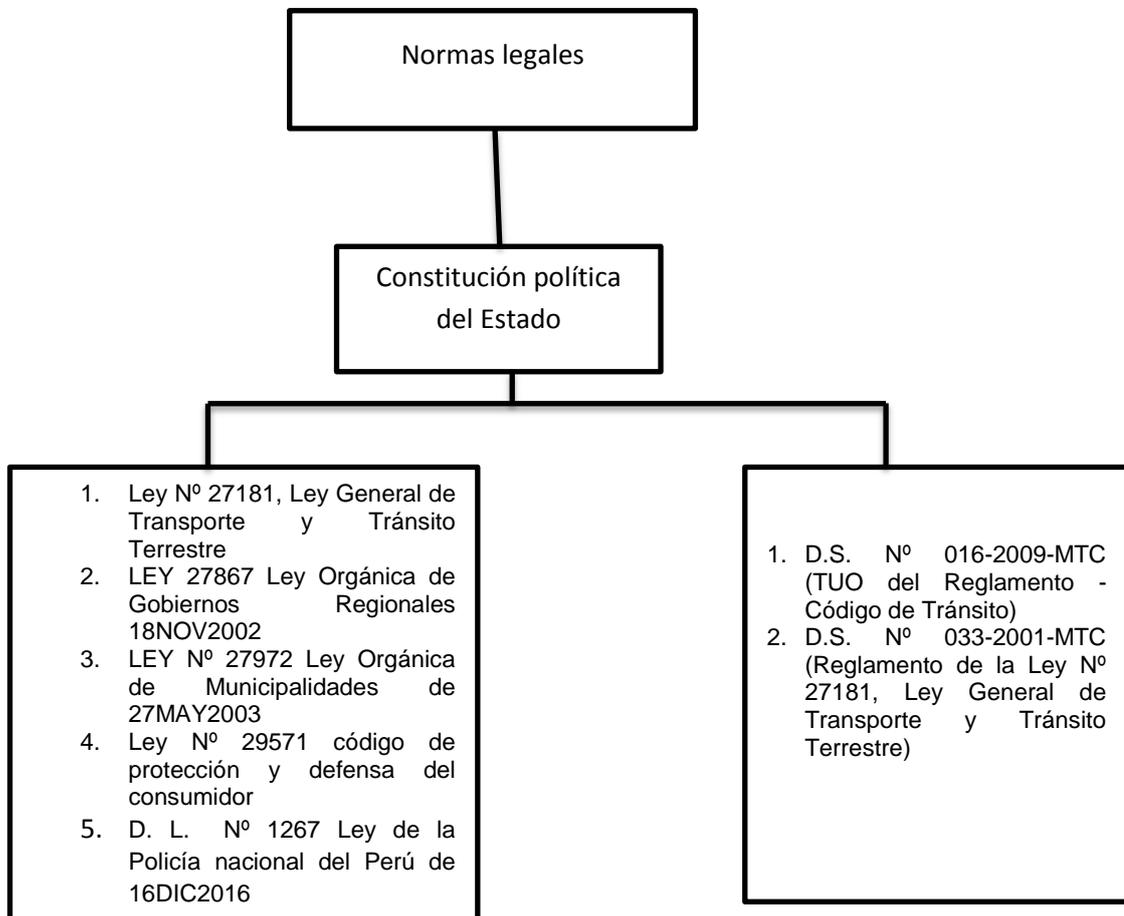


Figura 2

Fuente: Elaboración propia

1 Constitución Política del Estado

4 Leyes

1 Decreto legislativo

2 Decretos supremos

### **3.8 Rigor científico**

Ochoa (2016) indica que el rigor científico, gira en torno al conocimiento del tema, se basa en la profundización certera de la hipótesis o en el caso del tema de estudio, por consiguiente los aspectos superficiales que no contribuyan a un estudio científico deben ser dejados de lado.

Se llega a un rigor científico siempre y cuando el investigador tenga conocimiento de la bibliografía sobre la materia investigada, y el manejo adecuado de los tecnicismos y conceptos del tema a investigar.

Turaren (2016) Señala la existencia de un debate sobre el rigor científico de la investigación cualitativa con la cuantitativa. Sostiene que el rigor científico en una investigación cualitativa existen varias verdades, varias miradas, varios actores participantes. La investigación cualitativa se basa en la utilidad o importancia de la realidad investigada.

## **IV Resultados**

Tabla 3

Matriz articulación de sub categorías y procesos de la gestión de tránsito vehicular

Categoría	Sub categoría	Procesos					
		Gestión	Regulación	Control	Supervisión	Controversias	Judicial
Gestión del tránsito vehicular	Administración de la gestión del tránsito vehicular	Ley N° 27181 Ley N° 29571 Ley N° 27181	Ley N° 27181 Ley N° 27972	Ley N° 27181 Ley N° 27867	Ley N° 27181	Ley N° 27181 Ley N° 27972	Ley N° 27181 Ley N° 27972
	Lineamientos de la gestión del tránsito vehicular	DL N° 1267 DS N° 016-20019 MTC DS N° 033-2001-MTC	DL N° 1267	DL N° 1267	Ley N° 27972	Ley N° 27181 Ley N° 27972 DL N° 1267	Ley N° 27181 Ley N° 27972 DL N° 1267

Fuente: Elaboración propia

**Primero:**

Las normas referente a la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima, no se encuentran articuladas con los procesos de gestión, regulación, control, supervisión, controversias y judicial.

**Segundo:**

En cuanto a la sub categoría de administración de la gestión del tránsito vehicular se ha llegado a los siguientes resultados: La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es transversal a todos los procesos de gestión, regulación, control, supervisión. Controversias y judicial, la misma que cumple con todas las formalidades expresadas en una norma legal. Entre tanto, la Ley 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales 18NOV2002, no se articula con los procesos de gestión, regulación, supervisión, controversias y judicial. La Ley 27972 Ley Orgánica de Municipalidades de 27MAY2003, se articula con los procesos de regulación, controversias y judicial.

En lo que respecta a la Ley N° 29571 código de protección y defensa del consumidor del 14/AGO/2010, sólo está presente en el proceso de gestión.

**Tercero:** En lineamientos de la gestión del tránsito vehicular se llega al siguiente resultado:: La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre sólo interviene en la gestión, controversias y judicial. La Ley 27972 Ley Orgánica de Municipalidades de 27MAY2003, se encuentra presente en el proceso de supervisión, controversias y judicial. El DL N° 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú, interviene en el proceso de gestión, regulación, control, controversias y judicial. El DS N° 016-2019-MTC y DS N° 033-2001, intervienen en el proceso de gestión.

## **V Discusión**

Los antecedentes revisados nos brindan información sobre la gestión del tránsito vehicular en países desarrollados, latinoamericanos y a nivel nacional, observando que ninguno de los estudios ha tratado temas como es la interpretación de normas legales referentes sobre la gestión del tránsito vehicular.

Todos los autores coinciden con identificar el problema de la congestión del tránsito vehicular, respecto a indicar países y zonas de mayor congestión como dice Cepal (2018), que en el mundo, las principales ciudades altamente congestionadas están en México: Jalisco y Guadalajara con 66%; en Brasil: Rio de Janeiro con 47%; en EE.UU. Los Ángeles con 45%; en Rusia: Moscú con 44%; en Chile: Santiago con 43%; en Argentina: Buenos Aires con 42%; en Rusia: San Petersburgo con 41%; varias ciudades de China con 41%; en el Reino Unido: Londres con 40% y en Taiwán: Taipéi con 40%. Y de la existencia de más de un billón de vehículos motorizados en las calles.

Asimismo, existe coincidencia con el presente trabajo en cuanto a las normas legales no son transversales en el proceso de gestión, regulación, control, supervisión, controversias y judicial. Al respecto Cepal (2018), sostiene que el problema del caos vehicular responde a una deficiente legislación al permitir ingresar vehículos usados sin controles.

Por otro lado, he observado que la Ley 29571 código de protección y defensa del consumidor, no está articulada con los procesos de gestión, regulación, control, supervisión, controversias y judicial, por lo tanto, se observa la nula intervención en defensa del consumidor.

Caso opuesto es aplicado por Vickrey (1996), en su obra *Congestion Theory and Transport Investment*, quien brinda una solución a la gestión del tránsito vehicular en Singapur, creando el sistema de control de peaje aplicando altas tasas de impuestos para los automóviles que ingresen en horas punta al centro de la ciudad. Resultando positivo para el país asiático y que sirve de modelo para ser aplicado en otros países.

Respecto al tema estudiado no existe coincidencia con el Gobierno Vasco (2015) en el plan estratégico de seguridad vial y movilidad segura y sostenible 2015 – 2020, el objetivo es bajar los índices de siniestralidad y la accidentalidad en las calles y carreteras vascas

Organización de las Naciones Unidas (2015) en el libro “La mejora de la seguridad vial – establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidente de tráfico”, el objetivo es lograr y mejorar el rendimiento de la seguridad vial mediante el establecimiento de objetivos ambiciosos de reducción de víctimas y la adopción de un enfoque orientado a un sistema seguro. La finalidad principal del proyecto fue la celebración de seminarios regionales con el fin de animar a los países de fijar objetivos de seguridad vial.

Coincide con Cepal (2018), TIME (2017), la revista norteamericana, informó que las ciudades de Jalisco y Guadalajara en México y Sao Paulo en Brasil, tienen los peores caos y congestionamientos vehiculares del mundo. Los vehículos registrados solamente en Jalisco, México suman de entre 1'389,831-01 hasta 4'028,300. En Brasil, la empresa especialista en Ingeniería de Tráfico alcanzó a la Agencia Municipal, que administra el tránsito en Sao Paulo, que en base a sus estudios hizo una medición en horas de la tarde del día 23 de mayo de 2014 y detectó una cifra muy alta en la historia del tránsito en esa ciudad: midió 344 km de hileras de autos en los alrededores de Sao Paulo, en la hora punta de esa tarde.

A nivel de Latinoamérica el modelo implantado en Singapur se replica en la ciudad de Curitiba, Brasil, por la década del 60 el crecimiento de la población se desbordó repentinamente por lo que se tuvieron que adoptar nuevas medidas de reorganización urbanística de la ciudad, adoptando para ello un sistema articulado de transporte, entre ellos tenemos las Líneas Rápidas, Líneas directas rápidas o ligero azul, líneas entre barrios, líneas directas, líneas alimentadoras, líneas convencionales líneas hospitalarias y línea turística, luego este sistema se replicó en diferentes ciudades de Brasil y exportado a diferentes ciudades principales de países del mundo entre ellos: El

Transmilenio de Bogotá, Mío y Cali-Colombia, Trolebús-Eco vía-Metrobus-Quito Ecuador, el Metropolitano de Lima-Perú, Transantiago de Santiago de Chile, Orange Line de Los Ángeles-EEUU., el Metro bus de México y otros sistemas de transporte masivo que actualmente se encuentran en proyecto, en cuyas ciudades también se han implantado grandes sistemas de transporte masivo de personas los mismos que han mejorado la calidad de vida de las personas y superado el problema de la congestión vehicular en esas grandes metrópolis.

Municipio del distrito metropolitano de Quito (2014,) en el *estudio de diagnóstico de movilidad en el distrito metropolitano de Quito para el plan metropolitano de desarrollo territorial*, el objetivo es la movilidad que es una actividad urbana, directamente ligada con el desarrollo del territorio y por consiguiente de su planificación, por lo que ésta debe vincularse como un componente esencial, que responda y a la vez influya, la formulación de su herramienta fundamental: Los planes de desarrollo y ordenamiento territorial.

En tal sentido, el diagnóstico de la situación actual de la movilidad metropolitana coadyuvara a las definiciones de dichos planes y su recíproca realimentación como resultado se encontró que presenta serias deficiencias que siguen con tendencia a agravarse principalmente en lo que respecta a la fluidez del tráfico. Consecuentemente la calidad de vida de los ciudadanos se ve afectada por los ingentes tiempos de viajes que se incrementan en la medida en que el sistema vial y de circulación se congestiona cada vez más.

Presidencia de la República Oriental del Paraguay (2015), *Fundamentos básicos de seguridad vial-control y operativas iniciales de tránsito* el objetivo es superior de todas las medidas es la salvaguarda de la vida humana en el uso del espacio vial, movilidad, el transporte y el uso del transporte regulado por las normas del tránsito en general, concluye que este protocolo se enmarca en la puesta a punto del funcionario previo al trabajo de control.

Busca que el policía tenga todos los elementos necesarios para su función. Los policías de tránsito deben velar por obtener los recursos necesarios para su labor ya que de ello depende en gran medida no sólo la

seguridad laboral sino la calidad en el desempeño de la función pública y esto supone una falta de garantías en el servicio que se presta a la población.

Estudio del sistema integral de movilidad sustentable para el Valle de Toluca (2015), cuyo objetivo es viabilizar el panorama de la movilidad en la zona metropolitana de Toluca, por ser la quinta ciudad más grande del país con más de dos millones de habitantes y mayor concentración urbana del estado de México. Forma parte de la megalópolis del centro de México I y mantiene una intensa dinámica económica y laboral con la zona metropolitana del Valle de México. Existe un flujo promedio de 500 mil automóviles y 20 mil autobuses, concluye que se debe transformar la forma en que las personas realizan sus desplazamientos cotidianos, es un reto compartido por todas las ciudades del mundo.

Astrada et al (2017), en su trabajo de investigación *La Congestión del Tránsito en Lima Metropolitana (2016)*, manifiesta que el “transporte en el Centro de Lima es una actividad que se desarrolla en condiciones muy peligrosas y precarias para sus habitantes y constituye un origen significativo de contaminación ambiental. Lo que conlleva a problemas y situaciones riesgosas en lo referido a la salubridad, la tranquilidad ciudadana, el equilibrio mental y la sicomotricidad en general”.

Asimismo, señalan que el transporte en autos, ómnibus, camiones ya no es un problema que atañe a los peatones o a la ciudadanía solamente sino que ahora es de gestión multi disciplinaria y de mucha importancias tanto para las municipalidades como para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ya que es de suma importancia tomar las acciones para mejorarlo y solucionar tanto el caos vehicular como la contaminación que devienen de la polución y el smog que dañan el medio ambiente y afectan, la integridad física y la actividad sicomotriz de ancianos, adultos y niños, que son usuarios de la vía pública.

Anderson et al (2016), en su trabajo *El Caos Vehicular y los Estudiantes en Lima Perú*, señala que la salubridad nos proporciona un estado de satisfacción y tranquilidad entre el individuo y las personas de su comunidad, ya que el desorden en el tránsito vehicular, el caos del tránsito, las demoras y los accidentes tanto peatonales como del transporte público originan

desequilibrios en la salud mental, que nos llevan a vivir diariamente con el problema que parecería normal ese tipo de convivencia en medio del caos.

En primer lugar, Lima es una gran urbe donde están presentes tres factores principales que son la densidad socio espacial, ruido y territorialidad. Estos aseguran la presencia de disturbios entre los mismos limeños, elevando los niveles de estrés y en desmedro de la salud mental.

En segundo lugar, los estudiantes universitarios se encuentran continuamente, atravesando periodos de mucho estrés o ansiedad debido a que la presión que les exige el estudio, muchas veces los sobrepasa. Según un estudio chileno, los estudiantes universitarios han sufrido, al menos una vez, un trastorno de salud mental siendo los más frecuentes los cuadros de ansiedad y cambios en el estado de ánimo. Por estos dos motivos, la relación de caos vehicular con salud mental es muy estrecha, además; los jóvenes universitarios son los estudiados en la presente investigación y, justamente son los más propensos a sufrir trastornos mentales.

Por otro lado, indican que el tema escogido es social y de interés público, ya que todos nos vemos afectados por esta problemática. Según el sondeo del diario El Comercio, Ipsos Apoyo, indica que para el 42% de la población limeña, el transporte público es un problema de urgencia que debe ser solucionado lo más rápido posible. Dicho problema, limita el desarrollo de Lima como ciudad, porque genera pérdidas económicas significativas. Según el presidente de Cesel Ingenieros Raúl Delgado Sayán, en Lima cada ciudadano pierde entre 2 a 4 horas diarias por utilizar transporte público o privado. Por lo tanto, se estima que Lima pierde anualmente algo más de 4 millones de dólares. También, afirma que con dicho dinero se podría realizar otras líneas de transporte masivo como el tren eléctrico línea 3. Sin embargo la realidad es que nos encontramos al borde del colapso. Por ello, se generan una serie de problemas de salud, como por ejemplo, cambios en el estado de ánimo, ansiedad, falta de tolerancia, cólera o ira irracional. Esto debido básicamente al caos vehicular.

En el ámbito local observamos el modelo seguido por la Dirección General de Transporte Urbano de la Municipalidad del Callao, donde los

controles de velocidad vienen cobrando importancia, así como también la restricción del ingreso de vehículos dedicados al servicio de Taxi que no cuentan con el permiso de circulación del Callao, son multados de esta manera el control de vehículos no autorizados al servicio de Taxi automáticamente son multados al ser captados por los sensores instalados por la municipalidad chalaca en puntos neurálgicos de la ciudad, siendo el problema de estas medidas la continuidad con el sistema de control vehicular en vista que ingresa una nueva gestión municipal y se corta lo bueno que hizo la gestión municipal anterior imponiendo otro sistema que no es bueno para la ciudad.

Metropolitano de Lima (2018), por otro lado tenemos lo más innovador en nuestro medio que es el Metropolitano de Lima, siendo un sistema de transporte masivo, cada vehículo es un bus de transporte rápido (BTR), cada unidad tiene una capacidad de 160 pasajeros, día a día atiende un promedio de 700 mil viajes diarios, los mismos que son los primeros en el mundo que usan como combustible el gas natural, cuentan con corredores exclusivos y estaciones, frecuencias de viajes y programación horaria, contando a la vez con buses alimentadores a la estación principal del Naranjal en el Distrito de Comas y en la Estación Principal de Matellini en el Distrito de Chorrillos, asimismo se cuenta con los corredores azules que circulan por toda la avenida Arequipa, el corredor morado que recorre por la Av. Javier Prado, el Corredor amarillo que conecta el cono Norte con Javier Prado, el corredor de la Av. Grau, los mismos que gradualmente vienen desplazando a los sistemas antiguos de transporte urbano en la capital.

## **VI Conclusiones**

**Primero:**

El marco legal en cuanto a la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima no se encuentra articulado con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

**Segundo:**

La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es transversal a todos los procesos de gestión, control, supervisión, controversias y judicial. Lo que no ocurre con las normas legales materia de estudio.

**Tercero:**

La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre dentro de los lineamientos se encuentra articulada en los procesos de gestión, controversias y judicial, lo que no ocurre con el resto de los dispositivos legales.

## **VII Recomendaciones**

**Primero:**

El Ministerio de Transportes, Vivienda y Construcción, entidad rectora del tránsito vehicular en el Perú debe ejercer el proceso de control y supervisión de la aplicación de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

**Segundo:**

Los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales, Policía Nacional del Perú, Instituto Nacional de Defensa de la competencia y de la Protección Intelectual (INDECOPI), deben articularse a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

**Tercero:**

Los representantes de los Gobiernos Regionales, Gobiernos locales, Policía Nacional, de Defensa de la competencia y de la Protección Intelectual, deben adecuar su sistema legal a la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

## **VIII Referencias**

Astrada, Clausen, Herbozo, Huertas y Paredes (2014) Congestión del tránsito en Lima Metropolitana. Recuperado de: [bit.ly/2MQw2zF](http://bit.ly/2MQw2zF)

Anderson, Berrocal, Ortíz, Rojas, Villegas (2,016 ) El caos vehicular y su influencia en la salud mental en los jóvenes estudiantes universitarios en Lima –Perú. Recuperado de: [bit.ly/2M17hLP](http://bit.ly/2M17hLP)

BHTrans – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (2008), Relatório de acidentes em Belo Horizonte, Belo Horizonte.

CAF (2015) Gestión del tránsito. Recuperado de: [bit.ly/2oHUepp](http://bit.ly/2oHUepp)

CET – Cia. de Engenharia de Tráfego (2008), Análise da implantação do rodízio, São Paulo.

CET– Cia. de Engenharia de Tráfego (2009), Estatísticas de acidentes em São Paulo, São Paulo.

CET – Cia. de Engenharia de Tráfego (2012), Acidentes fatais 2012, São Paulo.

CEPAL (2018) Seguridad vial. Recuperado de [bit.ly/2Nk5179](http://bit.ly/2Nk5179)

Congreso de la Republica (1993) Constitución Política del Perú. Lima, Perú.

Congreso de la Republica (1995) Ley Orgánica de la Defensoría del Pueblo, Ley N° 26520. Lima, Perú.

Congreso de la Republica (2002). Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, Ley N° 27658. Lima, Perú.

Congreso de la Republica (2003). Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972. Lima, Perú.

Cortés, G., & García, S. (2003) Investigación Documental. México: Dirección General de Educación Superior.

Diario Gestión (2017) Redacción Gestión 8/11/2017 recuperado de:  
[bit.ly/2NSBkHE](http://bit.ly/2NSBkHE)

D. L. N° 1267 Ley de la Policía nacional del Perú Recuperado de:  
[bit.ly/2wMzXTI](http://bit.ly/2wMzXTI)

D.S. N° 016-2009-MTC (TUO del Reglamento - Código de Tránsito)  
Recuperado de: [bit.ly/2PDh2Cc](http://bit.ly/2PDh2Cc)

D.S. N° 033-2001-MTC (Reglamento) Recuperado de: [bit.ly/2CiMzaO](http://bit.ly/2CiMzaO)

EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação (2008), Relatório de accidentes de tránsito, Porto Alegre.

El Comercio (2017) Argandoña 24/8/2017 Recuperado de: [bit.ly/2PEezHK](http://bit.ly/2PEezHK)

GOMES ROMEU. Análisis de datos en la investigación. En: Investigación social.  
Buenos Aires: Lugar editorial S., 2003. p. 55.

Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales Recuperado de: [bit.ly/2PHOOqd](http://bit.ly/2PHOOqd)

Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Recuperado de:  
[bit.ly/2wNjPBY](http://bit.ly/2wNjPBY)

Ley N°27783 Ley de Bases de la Descentralización. Recuperado de:  
[bit.ly/2M1ccfL](http://bit.ly/2M1ccfL)

Ley Orgánica de los gobiernos locales. Recuperado de: [bit.ly/2PFwz4p](http://bit.ly/2PFwz4p)

Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades de 27MAY2003. Recuperado  
de: [bit.ly/2wO2pVD](http://bit.ly/2wO2pVD)

Ley N° 29571 Código de protección y defensa del consumidor 14AGO2010.  
Recuperado de: [bit.ly/2MSE5vW](http://bit.ly/2MSE5vW)

Hernández, S., Fernández, C. y Baptista, L. (2014). Metodología de la investigación. (6ª ed.). México: Editorial McGraw Hill

Martínez, Alcántara y Paulino (2014) Serie de cuadernos del observatorio de movilidad urbana de América Latina y el Caribe N° 2/2014- Gestión de Tránsito Corporación Andina de Fomento CAF.

Ochoa, Karina (2016) criterios de rigor científico en la investigación científica. Recuperado de: [bit.ly/2wO0dxt](http://bit.ly/2wO0dxt)

Turaren, M (2016) Universidad de Yacambù-Venezuela. Recuperado de: [bit.ly/2PGu5TE](http://bit.ly/2PGu5TE)

Pirámide de Kelsen aplicada. Recuperado de : [bit.ly/2wO1qEI](http://bit.ly/2wO1qEI)

Quintero-González, J.R. (2016) Recibido: 2016-08-10 // Aprobado: 2016-10-12// Disponible en línea: 2017-01-30 Recuperado de: [bit.ly/2wLgWkp](http://bit.ly/2wLgWkp)

Quintero-González, J. R. (2017). Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible. *Ambiente y Desarrollo*, 21(40), 57-72. Recuperado de: [bit.ly/2MMA6pz](http://bit.ly/2MMA6pz)

STRAUS, Anselm y CORBIN, Juliet. Bases de la investigación cualitativa. Medellín: Universidad de Antioquia.2002.p.124

Vara, Arístides (2015) Siete pasos para elaborar una tesis. Peru editorial Macro

Vickrey, William Spencer (1969) "Congestion Theory and Transport Investment". Recuperado de: [bit.ly/2wOluWC](http://bit.ly/2wOluWC)

## **IX Anexos**



## **Anexo 1: Artículo científico**

Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018

Juan Antonio Yangali Gamarra

Escuela de posgrado

Universidad César Vallejo

### **RESUMEN**

La presente investigación titulada: Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018, tuvo como objetivo general es determinar las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018.

El método empleado fue de enfoque cualitativo, nivel de investigación exploratoria. La población estuvo formada por las normas legales, la muestra por las leyes, decreto legislativo y decretos supremos. La técnica empleada para recolectar la información fue revisión documental.

Se llegaron a las siguientes conclusiones:

Primero: El marco legal en cuanto a la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima no se encuentra articulado con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

Segundo: La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es transversal a todos los procesos de gestión, control, supervisión, controversias y judicial. Lo que no ocurre con las normas legales materia de estudio.

Tercero: La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre dentro de los lineamientos se encuentra articulada en los procesos de gestión, controversias y judicial, lo que no ocurre con el resto de los dispositivos legales.

**Palabras claves:** gestión del tránsito, administración, lineamientos, procesos

## Abstract

The present investigation entitled: Traffic management in Lima's fence 2018, had as a general objective to determine the conditions of traffic management in Lima's fence 2018.

The method used was inductive, descriptive level, qualitative approach, and transversal design. The population was formed by the legal norms related to the subject of study, in the sample was included the laws, decree law and supreme decrees. The technique which was used to collect information, was the documentary review.

The following conclusions were gotten:

First: The legal framework regarding the management of vehicular traffic in Lima's fence is not articulated with Law No. 27181, General Law of Transportation and Land Transit.

Second: Law No. 27181, General Law of Transportation and Land Transit, is transversal to all the processes of management, control, supervision, controversies and judicial. It does not happen with the legal norms which is the subject in this study.

Third: Law No. 27181, General Law of Transportation and Land Transit within the guidelines are articulated in the processes of management, controversies and judicial, which does not occur with the rest of the legal devices.

**Keywords: traffic management, administration, guidelines, processes.**

## Introducción

La gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima, por parte de las autoridades comprometidas, tales como representantes del Ministerio de Transportes Comunicaciones Vivienda y Construcción, Región Lima, Gobierno local, Policía Nacional de Peru, Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual INDECOPI, en la solución de este problema que es muy importante, este problema que se viene

agudizando en nuestra capital por la falta de liderazgo en dar solución, actualmente por el crecimiento del parque automotor, crecimiento poblacional las vías se encuentran saturadas especialmente en las horas punta, lo que está trayendo a colación otros problemas como la contaminación ambiental, polución del entorno y deterioro de la salud, problemas económicos, problemas sociales como es el desarrollo de diferentes tipos de ilícitos penales, desde hurto, simple, hurto agravado, asalto y robo a mano armada, secuestros al paso, esto es por el incremento de la tasa de población joven desocupada, como consecuencia de todo ello contamos con un poder judicial ineficiente y corrupto, tal como se ha demostrado últimamente con los audios de los magistrados del poder judicial.

### **Antecedentes del Problema**

Astrada et al, (2016), en su trabajo de investigación *La Congestión del Tránsito en Lima Metropolitana (2016)*, manifiesta que el “transporte en el Centro de Lima es una actividad que se desarrolla en condiciones muy peligrosas y precarias para sus habitantes y constituye un origen significativo de contaminación ambiental. Lo que conlleva a problemas y situaciones riesgosas en lo referido a la salubridad, la tranquilidad ciudadana, el equilibrio mental y la sicomotricidad en general”.

Así mismo señalan que el transporte en autos, ómnibus, camiones ya no es un problema que atañe a los peatones o a la ciudadanía solamente sino que ahora es de gestión multi disciplinaria y de mucha importancias tanto para las municipalidades como para el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ya que es de suma importancia tomar las acciones para mejorarlo y solucionar tanto el caos vehicular como la contaminación que devienen de la polución y el smog que dañan el medio ambiente y afectan, la integridad física y la actividad sicomotriz de ancianos, adultos y niños, que son usuarios de la vía pública.

Anderson et al (2016), en su trabajo *El Caos Vehicular y los Estudiantes en Lima Perú*, señala que la salubridad nos proporciona un estado de satisfacción y tranquilidad entre el individuo y las personas de su comunidad, ya que el

desorden en el tránsito vehicular, el caos del tránsito, las demoras y los accidentes tanto peatonales como del transporte público originan desequilibrios en la salud mental, que nos llevan a vivir diariamente con el problema que parecería normal ese tipo de convivencia en medio del caos.

En 1er lugar, Lima es una gran urbe donde están presentes tres factores principales que son la densidad socio espacial, ruido y territorialidad. Estos aseguran la presencia de disturbios entre los mismos limeños, elevando los niveles de estrés y en desmedro de la salud mental.

En segundo lugar, los estudiantes universitarios se encuentran continuamente, atravesando periodos de mucho estrés o ansiedad debido a que la presión que les exige el estudio, muchas veces los sobrepasa. Según un estudio chileno, los estudiantes universitarios han sufrido, al menos una vez, un trastorno de salud mental siendo los más frecuentes los cuadros de ansiedad y cambios en el estado de ánimo. Por estos dos motivos, la relación de caos vehicular con salud mental es muy estrecha, además; los jóvenes universitarios son los estudiados en la presente investigación y, justamente son los más propensos a sufrir trastornos mentales.

Por otro lado, indican que el tema escogido es social y de interés público, ya que todos nos vemos afectados por esta problemática. Según el sondeo del diario El Comercio, Ipsos Apoyo, indica que para el 42% de la población limeña, el transporte público es un problema de urgencia que debe ser solucionado lo más rápido posible. Dicho problema, limita el desarrollo de Lima como ciudad, porque genera pérdidas económicas significativas. Según el presidente de Cesel Ingenieros Raúl Delgado Sayán, en Lima cada ciudadano pierde entre 2 a 4 horas diarias por utilizar transporte público o privado. Por lo tanto, se estima que Lima pierde anualmente algo más de 4 millones de dólares. También, afirma que con dicho dinero se podría realizar otras líneas de transporte masivo como el tren eléctrico línea 3. Sin embargo la realidad es que nos encontramos al borde del colapso. Por ello, se generan una serie de problemas de salud, como por ejemplo, cambios en el estado de ánimo, ansiedad, falta de tolerancia, cólera o ira irracional. Esto debido básicamente al caos vehicular.

En el ámbito local observamos el modelo seguido por la Dirección General de Transporte Urbano de la Municipalidad del Callao, donde los controles de velocidad vienen cobrando importancia, así como también la restricción del ingreso de vehículos dedicados al servicio de Taxi que no cuentan con el permiso de circulación del Callao, son multados de esta manera el control de vehículos no autorizados al servicio de Taxi automáticamente son multados al ser captados por los sensores instalados por la municipalidad chalaca en puntos neurálgicos de la ciudad, siendo el problema de estas medidas la continuidad con el sistema de control vehicular en vista que ingresa una nueva gestión municipal y se corta lo bueno que hizo la gestión municipal anterior imponiendo otro sistema que no es bueno para la ciudad.

Por otro lado tenemos lo más innovador en nuestro medio que es el Metropolitano de Lima, siendo un sistema de transporte masivo, cada vehículo es un bus de transporte rápido (BTR), cada unidad tiene una capacidad de 160 pasajeros, día a día atiende un promedio de 700 mil viajes diarios, los mismos que son los primeros en el mundo que usan como combustible el gas natural, cuentan con corredores exclusivos y estaciones, frecuencias de viajes y programación horaria, contando a la vez con buses alimentadores a la estación principal del Naranjal en el Distrito de Comas y en la Estación Principal de Matellini en el Distrito de Chorrillos, asimismo se cuenta con los corredores azules que circulan por toda la avenida Arequipa, el corredor morado que recorre por la Av. Javier Prado, el Corredor amarillo que conecta el cono Norte con Javier Prado, el corredor de la Av. Grau, los mismos que gradualmente vienen desplazando a los sistemas antiguos de transporte urbano en la capital.

### **Revisión de la literatura**

Cepal (2018), indicó que el caos vehicular en las principales ciudades del mundo, se debe a varios factores, entre los cuales se hallan los políticos, económicos. Culturales y sociales. Nuestro medio no escapa a este problema, por ser Lima una ciudad que aglutina grandes masas poblacionales, llegadas de la misma costa, sierra o selva y también olas de migrantes, especialmente ahora de venezolanos, que han incrementado la población nacional y ni que decir la llegada de otros migrantes extranjeros que han incrementado la

población de Lima. Todos ellos han focalizado el problema en el centro de Lima y en los conos de la capital, donde la contaminación ambiental está a la orden del día y a la vista de autoridades, pobladores, moradores de la periferia y transeúntes

La contaminación se genera por diversos factores, entre los cuales se hallan los monóxidos de carbono que son gases que no tienen color ni olor, y se produce por una deficiente combustión de sus químicos y la sustancia orgánica que lo compone. Está catalogado entre los inmensos contaminantes de la tierra y uno de los principales generadores de problemas ambientales en Perú y el mundo. Otro gran contaminante de la atmósfera es el SO<sub>2</sub> gas totalmente sin color, olor fuerte nauseabundo y causa de mucha irritación a nivel de los ojos y fosas nasales, este gas también es conocido como dióxido de azufre o anhídrido sulfuroso que se encuentra en la combustión de los carburantes provenientes del Diesel. El ozono que es un oxidante es uno de los principales contaminantes de la atmósfera ya que emite el smog que es un fotoquímico que contamina la atmósfera permitiendo el ingreso de las radiaciones ultravioletas que son dañinas para el humano y causa principal de los denominados cánceres a la piel.

Los aerosoles, son fotoquímicos que devienen en la reducción de la visibilidad y en el cambio de color de la atmósfera, uno de los principales contaminantes es el dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) que produce un smog que baja la intensidad de la visibilidad de la atmósfera. Todos esos contaminantes hacen aparecer a la tierra y su atmósfera con colores variados como el rojizo, café claro o naranja pálido. Los muchos compuestos orgánicos volátiles como el plomo, que es el más usado en la fabricación los combustibles es causa de enfermedades que dañan a gran parte de la población involucrada en este tipo de problemas.

## **Problema**

### **Problema General**

¿Cuáles son las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018?

### **Problema Específico**

¿Cómo se administra la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018?  
¿Cómo se encuentran los lineamientos de la Gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018?

## **Objetivo**

### **Objetivo General**

Determinar las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018.

### **Objetivo Específico**

Determinar la administración de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018.

Determinar los lineamientos de la gestión del tránsito vehicular en el Cercado de Lima 2018.

## **Método**

El método empleado fue de enfoque cualitativo, nivel de investigación exploratoria. La población estuvo formada por las normas legales, la muestra por las leyes, decreto legislativo y decretos supremos. La técnica empleada para recolectar la información fue revisión documental.

## **Resultado**

### **Primero:**

Las normas referente a la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima, no se encuentran articuladas con los procesos de gestión, regulación, control, supervisión, controversias y judicial.

### **Segundo:**

En cuanto a la sub categoría de administración de la gestión del tránsito vehicular se ha llegado a los siguientes resultados: La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, es transversal a todos los procesos de gestión, regulación, control, supervisión. Controversias y judicial, la misma que cumple con todas las formalidades expresadas en una norma legal. Entre tanto, la Ley 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales 18NOV2002, no se

articula con los procesos de gestión, regulación, supervisión, controversias y judicial. La Ley 27972 Ley Orgánica de Municipalidades de 27MAY2003, se articula con los procesos de regulación, controversias y judicial.

En lo que respecta a la Ley N° 29571 código de protección y defensa del consumidor del 14/AGO/2010, sólo está presente en el proceso de gestión.

**Tercero:** En lineamientos de la gestión del tránsito vehicular se llega al siguiente resultado: La Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre sólo interviene en la gestión, controversias y judicial. La Ley 27972 Ley Orgánica de Municipalidades de 27MAY2003, se encuentra presente en el proceso de supervisión, controversias y judicial. El DL N° 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú, interviene en el proceso de gestión, regulación, control, controversias y judicial. El DS N° 016-2019-MTC y DS N° 033-2001, intervienen en el proceso de gestión.

## Referencias

- Astrada, Clausen, Herbozo, Huertas y Paredes (2014) Congestión del tránsito en Lima Metropolitana. Recuperado de: [bit.ly/2MQw2zF](http://bit.ly/2MQw2zF)
- Anderson, Berrocal, Ortíz, Rojas, Villegas ( 2,016 ) El caos vehicular y su influencia en la salud mental en los jóvenes estudiantes universitarios en Lima –Perú. Recuperado de: [bit.ly/2M17hLP](http://bit.ly/2M17hLP)
- BHTrans – Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte (2008), Relatório de acidentes em Belo Horizonte, Belo Horizonte.
- CAF (2015) Gestión del tránsito. Recuperado de: [bit.ly/2oHUepp](http://bit.ly/2oHUepp)
- CET – Cia. de Engenharia de Tráfego (2008), Análise da implantação do rodízio, São Paulo.
- CET– Cia. de Engenharia de Tráfego (2009), Estatísticas de acidentes em São Paulo, São Paulo.
- CET – Cia. de Engenharia de Tráfego (2012), Acidentes fatais 2012, São Paulo.
- CEPAL (2018) Seguridad vial. Recuperado de [bit.ly/2Nk5179](http://bit.ly/2Nk5179)
- Congreso de la Republica (1993) Constitución Política del Perú. Lima, Perú.
- Congreso de la Republica (1995) Ley Orgánica de la Defensoría del Pueblo, Ley N° 26520. Lima, Perú.
- Congreso de la Republica (2002). Ley Marco de Modernización de la Gestión del Estado, Ley N° 27658. Lima, Perú.
- Congreso de la Republica (2003). Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972. Lima, Perú.
- Cortés, G., & García, S. (2003) Investigación Documental. México: Dirección General de Educación Superior.
- Diario Gestión (2017) Redacción Gestión 8/11/2017 recuperado de: [bit.ly/2NSBkHE](http://bit.ly/2NSBkHE)
- D. L. N° 1267 Ley de la Policía nacional del Perú Recuperado de: [bit.ly/2wMzXTI](http://bit.ly/2wMzXTI)
- D.S. N° 016-2009-MTC (TUO del Reglamento - Código de Tránsito) Recuperado de: [bit.ly/2PDh2Cc](http://bit.ly/2PDh2Cc)

- D.S. N° 033-2001-MTC (Reglamento) Recuperado de: [bit.ly/2CiMzaO](http://bit.ly/2CiMzaO)
- EPTC - Empresa Pública de Transporte e Circulação (2008), Relatório de accidentes de tránsito, Porto Alegre.
- El Comercio (2017) Argandoña 24/8/2017 Recuperado de: [bit.ly/2PEezHK](http://bit.ly/2PEezHK)
- Ley Orgánica de los Gobiernos Regionales Recuperado de: [bit.ly/2PHOOqd](http://bit.ly/2PHOOqd)
- Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Recuperado de: [bit.ly/2wNjPBY](http://bit.ly/2wNjPBY)
- Ley N°27783 Ley de Bases de la Descentralización. Recuperado de: [bit.ly/2M1ccfL](http://bit.ly/2M1ccfL)
- Ley Orgánica de los gobiernos locales. Recuperado de: [bit.ly/2PFwz4p](http://bit.ly/2PFwz4p)
- Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades de 27MAY2003. Recuperado de: [bit.ly/2wO2pVD](http://bit.ly/2wO2pVD)
- Ley N° 29571 Código de protección y defensa del consumidor 14AGO2010. Recuperado de: [bit.ly/2MSE5vW](http://bit.ly/2MSE5vW)
- Hernández, S., Fernández, C. y Baptista, L. (2014). Metodología de la investigación. (6ª ed.). México: Editorial McGraw Hill
- Martínez, Alcántara y Paulino (2014) Serie de cuadernos del observatorio de movilidad urbana de América Latina y el Caribe N° 2/2014- Gestión de Tránsito Corporación Andina de Fomento CAF.
- Ochoa, Karina (2016) criterios de rigor científico en la investigación científica. Recuperado de: [bit.ly/2wO0dxt](http://bit.ly/2wO0dxt)
- Turaren, M (2016) Universidad de Yacambù-Venezuela. Recuperado de: [bit.ly/2PGu5TE](http://bit.ly/2PGu5TE)
- Pirámide de Kelsen aplicada. Recuperado de : [bit.ly/2wO1qEI](http://bit.ly/2wO1qEI)
- Quintero-González, J.R. (2016) Recibido: 2016-08-10 // Aprobado: 2016-10-12// Disponible en línea: 2017-01-30 Recuperado de: [bit.ly/2wLgWkp](http://bit.ly/2wLgWkp)
- Quintero-González, J. R. (2017). Del concepto de ingeniería de tránsito al de movilidad urbana sostenible. Ambiente y Desarrollo, 21(40), 57-72. Recuperado de: [bit.ly/2MMa6pz](http://bit.ly/2MMa6pz)
- Vara, Arístides (2015) Siete pasos para elaborar una tesis. Peru editorial Macro
- Vickrey, William Spencer (1969) "Congestion Theory and Transport Investment". Recuperado de: [bit.ly/2wOluWC](http://bit.ly/2wOluWC)

**ANEXO 2****Constitución Política del Perú de 1993**

Nombre : Constitución Política del Estado

Autor : El Congreso de la República

Fecha: 29DIC1993

Artículo 1°. La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

Autógrafa: el Congreso Constituyente Democrático declara que el Perú, país del hemisferio austral, vinculado a la Antártida por costas que se proyectan hacia ella, así como por factores ecológicos y antecedentes históricos, y conforme con los derechos y obligaciones que tiene como parte consultiva del Tratado Antártico, propicia la conservación de la Antártida como una Zona de Paz dedicada a la investigación científica, y la vigencia de un régimen internacional que, sin desmedro de los derechos que corresponden a la Nación, promueva en beneficio de toda la humanidad la racional y equitativa explotación de los recursos de la Antártida, y asegure la protección y conservación del ecosistema de dicho Continente.

## **ANEXO 3**

### **Ley 27181 Ley general del transporte y tránsito terrestre**

El congreso de la República, a través de la Ley 27181, del 08 de octubre de 1999, dio la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, que concuerda con el Decreto Supremo N° 033-2001-MTC del 22 de abril de 2009 donde se establecen los lineamientos generales, económicos, organizativos, y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre. En el Art. 16 de la Ley 27181, establece que el Ministerio de Transportes y comunicaciones es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, otorgándole competencias normativas para dictar los reglamentos nacionales establecidos en la citada Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.

La Ley 27181 y su reglamento el DS 033-2001-MTC, establecen las reglas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de las personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto estén relacionadas con el transporte y el tránsito en todo el territorio de la República.

**Art. 1 Ámbito de aplicación.-** La presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.

#### **Artículo 2.- De las definiciones**

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por:

- a. Transporte Terrestre: desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.
- b. Servicio de Transporte: actividad económica que provee los medios para realizar el
- c. Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.

- d. Tránsito Terrestre: conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan.
- e. Vías Terrestres: infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.
- f. "e) Servicio complementario: actividad debidamente autorizada por la autoridad competente, necesaria para la realización de las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre." (\*)

**(\*) Literal incorporado por el Artículo Único de la Ley N° 29937 , publicada el 21 noviembre 2012.**

### **Artículo 3.- Del objetivo de la acción estatal**

La acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

### **Artículo 9.- De la supervisión y fiscalización**

Es responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte. Por tal motivo procura la existencia de una fiscalización eficiente, autónoma, tecnicada y protectora de los intereses de los usuarios.

### **Artículo 11.- De la competencia normativa**

11.1 La competencia normativa consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional. Aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

11.2 Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito

territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.

### **Artículo 12.- De la competencia de gestión**

12.1 La competencia de gestión consiste en la facultad que tienen las autoridades competentes, implementan los principios rectores y la disposiciones de transporte y tránsito terrestre, contenidos en la presente Ley y en los reglamentos nacionales.

12.2 Comprende las siguientes facultades:

- a. Administración de la infraestructura vial pública, de la señalización y gestión de tránsito de acuerdo a las normas vigentes.
- b. Registro de los servicios de transporte terrestre de pasajeros y mercancías.
- c. Otorgamiento de concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre, de acuerdo a lo que establece la presente Ley, los reglamentos nacionales correspondientes y las normas vigentes en materia de concesiones.

12.3 Las autoridades titulares de la competencia de gestión pueden delegar parcialmente sus facultades en otras entidades. La responsabilidad por el incumplimiento de función es indelegable.

### **Artículo 13.- De la competencia de fiscalización**

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

### **“Artículo 15.- De las autoridades competentes**

Son autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre, según

Corresponda:

- a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones;
- b) Los Gobiernos Regionales;

- c) Las Municipalidades Provinciales;
- d) Las Municipalidades Distritales;
- e) La Policía Nacional del Perú; y
- f) El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI."

**Artículo 16.- De las competencias del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción**

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción es el órgano rector a nivel nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, asumiendo las siguientes competencias:

**Competencias normativas:**

- a) Dictar los Reglamentos Nacionales establecidos en la presente Ley, así como aquellos que sean necesarios para el desarrollo del transporte y el ordenamiento del tránsito.
- b) Interpretar los principios de transporte y tránsito terrestre definidos en la presente Ley y sus reglamentos nacionales, así como velar porque se dicten las medidas necesarias para su cumplimiento en todos los niveles funcionales y territoriales del país.

**Competencias de gestión:**

- a. Desarrollar, ampliar y mejorar las vías de la infraestructura vial nacional.
- b. Administrar y mantener la infraestructura vial nacional no entregada en concesión.
- c. Otorgar concesiones, permisos o autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte bajo su ámbito de competencia.
- d. Diseñar sistemas de prevención de accidentes de tránsito.
- e. Mantener un sistema estándar de emisión de licencias de conducir, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.
- f. Mantener un sistema estándar de homologación y revisiones técnicas de vehículos, conforme lo establece el reglamento nacional correspondiente.

- g. Mantener los registros administrativos que se establece en la presente Ley y en la normatividad vigente en materia de transporte y tránsito terrestre.
- h. Promover el fortalecimiento de las capacidades técnicas e institucionales en todos los niveles de la organización nacional para una mejor aplicación de la presente Ley.
- i. Representar al Estado Peruano en todo lo relacionado al transporte y tránsito terrestre internacional, promoviendo la integración con los países de la región.

**Competencias de fiscalización:**

- 1) Fiscalizar el cumplimiento de las normas sobre el servicio de transporte terrestre del ámbito de su competencia, para lo cual podrá contratar empresas o instituciones especializadas y de reconocido prestigio, en el campo de la supervisión. Para tal fin, mediante Decreto Supremo se regula el procedimiento de acreditación de las entidades supervisoras, así como las tasas de regulación correspondientes. La fiscalización comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por el incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre, de tal forma que se promueva un funcionamiento transparente del mercado y una mayor información a los usuarios.  
Las demás funciones que el marco legal vigente y los reglamentos nacionales le señalen, de acuerdo a lo establecido en el artículo 14 de la presente Ley.

**“Artículo 16-A.- De las Competencias de los Gobiernos Regionales**

Los Gobiernos Regionales tienen en materia de transporte competencia normativa, de gestión y fiscalización, conforme a lo señalado en el artículo 56 de la Ley N° 27867, Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

Los Gobiernos Regionales aprobarán normas específicas en materia de transportes, con sujeción a lo establecido en cada Reglamento Nacional.”

**Artículo 17.- De las competencias de las Municipalidades Provinciales**

17.1 Las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:

**Competencias normativas:**

- a. Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.
- b. Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes.
- c. Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente.

**Competencias de gestión:**

- a. Implementar y administrar los registros que los reglamentos nacionales establezcan.
- b. Dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre en áreas o vías que declaren saturadas; así como otorgar permisos o autorizaciones en áreas o vías no saturadas, de conformidad con los reglamentos nacionales respectivos.
- c. Dar en concesión la infraestructura vial nueva y existente, dentro de su jurisdicción, en el marco de lo establecido por la normatividad sobre la materia.
- d. Regular las tasas por el otorgamiento de permisos o autorizaciones de uso de infraestructura en áreas o vías no saturadas, de acuerdo a las normas previstas en el reglamento nacional respectivo.
- e. Cobrar a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, que con motivo de la realización de obras interfieran la normal operación del tránsito, según lo dispuesto en el correspondiente reglamento nacional.
- f. Recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito.

- g. Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, conforme al reglamento nacional respectivo.
- h. Construir, rehabilitar, mantener o mejorar la infraestructura vial que se encuentre bajo su jurisdicción.

**Competencias de fiscalización:**

- a. Supervisar, detectar infracciones e importar sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre.
  - b. Fiscalizar las concesiones de infraestructura vial que otorgue la municipalidad provincial en su respectiva jurisdicción, en concordancia con los reglamentos nacionales.
- 17.2 Cuando dos ciudades o áreas urbanas pertenecientes a provincias contiguas conforman un área urbana continua que requiere una gestión conjunta del transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común. De no establecerse dicho régimen, cualquiera de las municipalidades puede solicitar una solución arbitral. Si ninguna de las municipalidades solicita el arbitraje o alguna de ellas se niega a someterse a este procedimiento, corresponde al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción establecer el régimen de gestión común.
- 17.3 La inexistencia del régimen común a que se refiere el párrafo precedente no faculta a la municipalidad a otorgar permisos, autorizaciones o concesiones en ámbitos territoriales fuera de su jurisdicción.

**Artículo 19.- De la competencia de la Policía Nacional del Perú**

La Policía Nacional del Perú es la autoridad responsable de fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial y de los prestadores de servicios de transporte, brindando el apoyo de la fuerza pública a las autoridades competentes. Asimismo, presta apoyo a los concesionarios a cargo de la administración de infraestructura de transporte de uso público, cuando le sea requerido.

## **Artículo 20.- De las competencias del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI**

20.1 Son aplicables en materia de transporte y tránsito terrestre las normas generales sobre protección al consumidor, siendo ente competente para la supervisión de su cumplimiento la Comisión de Protección al Consumidor del Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual - INDECOPI, el que deberá velar por la permanencia de la idoneidad de los servicios y por la transparencia de la información que se brinde a los consumidores, sin perjuicio de las facultades de fiscalización y sanción que corresponden a las autoridades de transporte.

20.2 Asimismo el INDECOPI está facultado según sus propias normas a aplicar la legislación de acceso al mercado, libre y leal competencia, supervisión de la publicidad y demás normatividad del ámbito de su competencia.

## **Artículo 21.- Del sometimiento a jurisdicción única**

De acuerdo a la presente Ley, toda persona natural o jurídica, pública o privada, queda sujeta a una sola autoridad competente en cada caso. En consecuencia:

- a. No debe existir duplicidad de trámites administrativos para la consecución de un mismo fin;
- b. No se puede sancionar una misma infracción a las normas por dos autoridades distintas.

Sin embargo si se puede sancionar varias infracciones derivadas de un solo hecho, siempre que no transgredan las competencias establecidas en la presente Ley y en los reglamentos nacionales.

## **Artículo 22.- De los conflictos de competencia**

En los casos que existan conflictos de competencia entre distintas autoridades de transporte o de tránsito terrestre, la controversia será dirimida por el Tribunal Constitucional, de acuerdo a su Ley Orgánica, salvo que las partes en conflicto acuerden someterse a un arbitraje.

## **Reglamentos nacionales**

### **Artículo 23.- Del contenido de los reglamentos**

Los reglamentos nacionales necesarios para la implementación de la presente Ley serán aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y rigen en todo el territorio nacional de la República. En particular, deberá dictar los siguientes reglamentos, cuya materia de regulación podrá, de ser necesario, ser desagregada:

**a. Reglamento Nacional de Tránsito.-** Contiene las normas para el uso de las vías públicas para conductores de todo tipo de vehículos y para peatones; las disposiciones sobre licencias de conducir y las que establecen las infracciones y sanciones y el correspondiente Registro Nacional de Sanciones; así como las demás disposiciones que sean necesarias.

**b. Reglamento Nacional de Vehículos.-** Contiene las características y requisitos técnicos relativos a seguridad y emisiones que deben cumplir los vehículos para ingresar al sistema nacional de transporte y aquellos que deben observarse durante la operación de los mismos. Contiene también los pesos y medidas vehiculares máximos para operar en la red vial y las infracciones y sanciones respectivas.

Asimismo, contiene los procedimientos técnicos y administrativos para la homologación de vehículos nuevos que se incorporan a la operación en la red vial y los correspondientes al sistema de inspecciones técnicas vehiculares y de control aleatorio en la vía pública; así como reglamenta y clasifica el marco general de los servicios complementarios relacionados con los vehículos.

Establece que todo vehículo se encuentra obligado a cumplir con las normas de las revisiones técnicas."

**c. Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura.-** Define las pautas para las normas técnicas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas.

Define las pautas para las especificaciones y características de fabricación de los elementos de señalización y los protocolos técnicos

que aseguran la compatibilidad de los sistemas de comunicación y control de semáforos.

Define las condiciones del uso del derecho de vía para la instalación de elementos y dispositivos no relacionados con el transporte o tránsito.

Contiene asimismo las exigencias de internalización y control de impactos asociados al estacionamiento de vehículos en las vías y al funcionamiento de actividades que generan o atraen viajes.

Regula las infracciones por daños a la infraestructura vial pública no concesionada y la respectiva sanción.

- d. **Reglamento Nacional de Administración de Transporte.-** Contiene las especificaciones de diseño y operación de los registros en los que deberán inscribirse todos los servicios de pasajeros y de mercancías que se presten en forma regular.

Contiene también las disposiciones generales que clasifican las distintas modalidades del servicio de transporte de personas y mercancías, así como los requisitos técnicos de idoneidad:

Características de la flota, infraestructura de la empresa y su organización, así como las condiciones de calidad y seguridad de cada una de ellas. Establece las infracciones y sanciones en la prestación del servicio de transporte.

Contiene los criterios técnicos que determinan la declaración de áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación y establece el régimen de acceso y operación de los servicios de transporte en tales condiciones.

Señala que el acceso y uso de áreas o vías saturadas es administrado mediante procesos periódicos de licitación pública en los cuales todos los oferentes de los servicios concurren compitiendo en calidad, precio, condiciones de seguridad y control de emisiones, todo lo cual se formaliza mediante contratos de concesión a plazo fijo y no renovables de manera automática.

Asimismo contiene el régimen de administración de cada uno de los servicios especiales o locales y otras prestaciones no habituales, incluyendo los requisitos de registro, concesión, autorizaciones y permisos de operación respectivos.

“Asimismo, dentro de las condiciones de acceso para prestar el servicio de transporte interprovincial de personas, de ámbitos regional y nacional, deberá considerarse la de contar con un sistema de comunicación en cada una de sus unidades vehiculares.”

- e. **Reglamento Nacional de Cobro por Uso de Infraestructura Pública.-** Contiene las condiciones técnicas que fundamentan la necesidad de cobro por uso de infraestructura pública, a los usuarios de las vías, ya sean personas naturales o jurídicas, públicas o privadas. Incluye tanto los peajes de las vías no concesionadas, como los cobros a quienes alteren la capacidad vial e interfieren el tránsito. Contiene además, los métodos de cálculo de tales tasas y los procedimientos de cobro.
- f. **Reglamento de Jerarquización Vial.-** Contiene los criterios de clasificación de vías destinados a orientar las decisiones de inversión y operación de éstas en función de los roles que establece. Contiene además los criterios para la declaración de áreas o vías de acceso restringido.
- g. **Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.** Contiene las disposiciones relacionadas con la determinación de la responsabilidad civil de los conductores, propietarios y prestadores de servicios de transporte en accidentes de tránsito. Asimismo fija el régimen y características del seguro obligatorio señalando las coberturas y montos mínimos asegurados, así como su aplicación progresiva.
- h. **Reglamento Nacional de Ferrocarriles** Define las normas generales de la operación ferroviaria y de los distintos servicios conexos, así como los criterios para la protección ambiental, la interconexión y compatibilidad de los servicios y tecnologías relevantes.

## **Título IV**

### **Infracciones y sanciones**

Artículo 24.- De la responsabilidad administrativa por las infracciones

- 24.1 El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones del tránsito y del transporte vinculadas a su propia conducta durante la circulación.
- “24.2 El propietario del vehículo y, en su caso, el prestador del servicio de transporte son solidariamente responsables ante la autoridad administrativa de las infracciones vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo, incluidas las infracciones a las normas relativas a las condiciones de operación del servicio de transporte, a la protección del ambiente y a la seguridad, según lo que establece esta Ley y los reglamentos nacionales.”
- 24.3 El prestador es adicionalmente responsable por el incumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio de transporte y, en su caso, de los términos del contrato de concesión, permiso o autorización
- 24.4 Para efectos de la responsabilidad administrativa, cuando no se llegue a identificar al conductor del vehículo infractor, se presume la responsabilidad del propietario del mismo y, en su caso, del prestador del servicio, salvo que acredite de manera indubitable que lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor responsable.
- 24.5 Los peatones son responsables por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional respectivo.
- 24.6 En el transporte de carga, la responsabilidad del dador y del receptor de la misma serán las establecidas por el Reglamento Nacional de Administración de Transportes.
- 24.7 Los prestadores de servicios complementarios son responsables del incumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que regulan la actividad para la cual son autorizados por la autoridad competente.

#### **"Artículo 25.- De la clasificación de las infracciones**

Las infracciones de transporte y tránsito terrestre se clasifican en leves, graves y muy graves. Su tipificación, puntaje, según corresponda, y sanción se establecen en los reglamentos nacionales respectivos.”

**“Artículo 26.- De las sanciones y medidas preventivas respecto de las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre**

26.1 Las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre son las siguientes:

- a. Amonestación a la empresa.
- b. Multa a la empresa y/o al conductor y/o al peatón.
- c. Suspensión de la licencia de conducir.
- d. Suspensión de la concesión, autorización o permiso, según corresponda.
- e. Inhabilitación para brindar el servicio de transporte o realizar las actividades vinculadas al transporte y tránsito terrestre.
- f. Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor.
- g. Cancelación definitiva de la concesión, autorización o permiso, según corresponda.”**

26.2 Las medidas preventivas por infracciones vinculadas al transporte y tránsito terrestre son las siguientes:

- a. Retención de la licencia de conducir;
- b. retención del vehículo;
- c. internamiento del vehículo;
- d. remoción del vehículo;
- e. clausura temporal del local;
- f. suspensión precautoria del servicio;
- g. suspensión de la habilitación vehicular;
- h. interrupción del viaje; e,
- i. paralización de la actividad.

El proceso administrativo se iniciará dentro de los diez (10) días hábiles posteriores a la implementación de las medidas preventivas previas.

26.3 El reglamento nacional correspondiente establece las consecuencias en caso de reiteración o acumulación de infracciones así como la aplicación de las medidas preventivas, de conformidad con lo establecido en el artículo 24.

**Artículo 27.- De la retención de la licencia de conducir u otros documentos e impugnación de sanciones**

El reglamento nacional correspondiente establece los casos en los que producida una infracción corresponde la retención de la licencia de conducir o de los demás documentos pertinentes, así como el procedimiento para impugnar las sanciones por infracciones cometidas.

**"Artículo 28.- Del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y las sanciones no pecuniarias**

28.1 La acumulación de infracciones de tránsito que han quedado firmes en instancia administrativa, de acuerdo con lo establecido en la presente Ley y en el Reglamento Nacional de Tránsito, se inscribe debidamente en el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos.

28.2 El Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos se implementa y ejecuta por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo con la siguiente escala:

- a. En los casos de infracciones leves, se suman en el récord del conductor de uno (1) a veinte (20) puntos.
- b. En los casos de infracciones graves, se suman en el récord del conductor de veinte (20) a cincuenta (50) puntos.
- c. En los casos de infracciones muy graves, se suman en el récord del conductor de cincuenta (50) a cien (100) puntos, excepto cuando estos sean a la vez ilícitos penales, en tal caso se procede a la cancelación de la licencia.

28.3 El órgano competente impone las medidas luego de la evaluación que realice de la conducta vial del portador de la licencia de conducir hábil, y que se determina mediante el Reglamento Nacional de Tránsito, siguiendo los parámetros siguientes:

- a. Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por primera vez, recibe una sanción de suspensión de licencia por seis (6) meses.
- b. Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por segunda vez, recibe una sanción de suspensión de licencia por doce (12) meses.

- c. Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por tercera vez, se cancela su licencia y se lo considera inhábil para la conducción de un vehículo en el ámbito nacional.

En todos los casos arriba descritos y de manera adicional al cumplimiento del período de suspensión o cancelación, el conductor debe acudir y aprobar cursos de seguridad vial y sensibilización a que se refiere el Reglamento Nacional de Tránsito.

28.4 El puntaje de cada infracción queda sin efecto luego de que transcurrieren dos (2) años de haber quedado firme la sanción en instancia administrativa.

28.5 Una vez transcurrido el período de suspensión o cancelación de la licencia de conducir,

- a. Si el portador de la licencia de conducir acumula los cien (100) puntos por tercera vez, se cancela su licencia y se lo considera inhábil para la conducción de un vehículo en el ámbito nacional.

En todos los casos arriba descritos y de manera adicional al cumplimiento del período de suspensión o cancelación, el conductor debe acudir y aprobar cursos de seguridad vial y sensibilización a que se refiere el Reglamento Nacional de Tránsito.

28.4 El puntaje de cada infracción queda sin efecto luego de que transcurrieren dos (2) años de haber quedado firme la sanción en instancia administrativa.

28.5 Una vez transcurrido el período de suspensión o cancelación de la licencia de conducir, el conductor debe seguir y aprobar un curso especializado en seguridad vial, que incluye un examen de perfil psicológico, de una duración no menor de veinte (20) horas lectivas en un período que no excede los treinta (30) días calendario, cuyo costo corre por cuenta del infractor.

28.6 Los conductores que, en el plazo de dos (2) años, no se encuentren incurso dentro de los alcances de los artículos 25 y 28 de la presente Ley son merecedores de un incentivo de puntuación a su favor, que se establece en el reglamento de la presente Ley." el conductor debe seguir y aprobar un curso especializado en seguridad vial, que incluye un

examen de perfil psicológico, de una duración no menor de veinte (20) horas lectivas en un período que no excede los treinta (30) días calendario, cuyo costo corre por cuenta del infractor.

28.6 Los conductores que, en el plazo de dos (2) años, no se encuentren incurso dentro de los alcances de los artículos 25 y 28 de la presente Ley son merecedores de un incentivo de puntuación a su favor, que se establece en el reglamento de la presente Ley."

## **Título V**

### **Responsabilidad civil y seguros obligatorios**

**De conformidad con el Artículo 2 del Decreto Legislativo Nº 1051,** publicada el 27 junio 2008, se faculta a la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras Privadas de Fondos de Pensiones a ejercer la potestad sancionadora para garantizar que las asociaciones de fondos regionales o provinciales contra accidentes de tránsito - AFOCAT cumplan con pagar las indemnizaciones en la forma, oportunidad y condiciones establecidas en la Ley Nº 27181 y en su Reglamento; así como para establecer la tipificación de las infracciones y sanciones correspondientes y su gradualidad de ser el caso, en coordinación con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

### **Artículo 29.- De la responsabilidad civil**

La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito causados por vehículos automotores es objetiva, de conformidad con lo establecido en el Código Civil. El conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, el prestador del servicio de transporte terrestre son solidariamente responsables por los danos y perjuicios causados.

## **Título VI**

### **Registro vehicular y otros registros**

### **Artículo 32.- De la Placa Única Nacional de Rodaje**

32.1 Todo vehículo de transporte automotor que circule por vías públicas está obligado a exhibir la placa única nacional de rodaje.

32.2 La clasificación, características, y el procedimiento para su obtención es establecida por el Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

32.3 La manufactura y expedición corresponde al Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, según la normas pertinentes.

### **Artículo 33.- Del Registro de Propiedad y Tarjeta de Identificación Vehicular**

33.1 Todo vehículo que para circular requiera un conductor con licencia de conducir debe inscribirse en el Registro de Propiedad Vehicular, salvo disposición contraria prevista en la ley. Dicho registro expide una tarjeta de identificación vehicular que consigna las características y especificaciones técnicas del vehículo.

33.2 La Superintendencia Nacional de Registros Públicos - SUNARP pone a disposición del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción la información que se consigne

33.3 El reglamento nacional correspondiente determina lo relativo a los vehículos especiales en el registro de Propiedad Vehicular.

### **Artículo 34.- De la transferencia de propiedad, constitución de garantías y actos modificatorios**

34.1 La transferencia de propiedad y otros actos modificatorios referidos a vehículos automotores se formaliza mediante su inscripción en el Registro de Propiedad Vehicular.

34.2 La constitución de garantías y sus modificatorias se rige por lo dispuesto en el Código Civil.

### **Disposiciones complementarias**

#### **Primera.- De la Comisión Consultiva**

El Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción cuenta con una Comisión Consultiva integrada por representantes de los agentes económicos y gremios vinculados a su ámbito de competencia. Su conformación, organización y funciones se determinan por Decreto Supremo.

## **ANEXO 4**

### **Ley Nº 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales**

#### **Artículo 1.- Objeto y contenido de la Ley**

La presente Ley Orgánica establece y norma la estructura, organización, competencias y funciones de los gobiernos regionales. Define la organización democrática, descentralizada y desconcentrada del Gobierno Regional conforme a la Constitución y a la Ley de Bases de la Descentralización.

#### **Artículo 2.- Legitimidad y naturaleza jurídica**

Los Gobiernos Regionales emanan de la voluntad popular. Son personas jurídicas de derecho público, con autonomía política, económica y administrativa en asuntos de su competencia, constituyendo, para su administración económica y financiera, un Pliego Presupuestal.

#### **Artículo 56.- Funciones en materia de transportes**

- a. Formular, aprobar, ejecutar, evaluar, dirigir, controlar y administrar los planes y políticas en materia de transportes de la región, de conformidad con las políticas nacionales y los planes sectoriales.
- b. Planificar, administrar y ejecutar el desarrollo de la infraestructura vial regional, no comprendida en el Red Vial Nacional o Rural, debidamente priorizada dentro de los planes de desarrollo regional. Asimismo promover la inversión privada, nacional y extranjera en proyectos de infraestructura de transporte.
- c. Supervisar y fiscalizar la gestión de actividades de infraestructura de transporte vial de alcance regional.
- d. Autorizar, supervisar, fiscalizar y controlar la prestación de servicios de transporte interprovincial dentro del ámbito regional en coordinación con los gobiernos locales.
- e. Regular, supervisar y controlar el proceso de otorgamiento de licencias de conducir, de acuerdo a la normatividad vigente.

## **ANEXO 5**

### **Ley 27972 Ley Orgánica de Municipalidades**

Dice “que la administración municipal y su estructura gerencial se sustentan en los principios de programación, dirección, ejecución, supervisión, control concurrente y posterior”, “Se rige por los principios de legalidad, economía, transparencia, simplicidad, eficacia, participación y seguridad ciudadana, y por los contenidos en la Ley 27444”. “Las facultades y funciones se establecen en los instrumentos de gestión y en la Ley 27972”.

**Art. 28 Estructura Orgánica Administrativa**, según este artículo, la estructura orgánica básica de la municipalidad comprende en el ámbito administrativo a la gerencia municipal, la auditoría interna, la procuraduría pública municipal, la oficina de asesoría jurídica y la oficina de planeamiento y presupuesto, que están en funcionamiento de acuerdo a su disponibilidad económica y los límites del presupuesto asignado para el gasto corriente, los demás órganos de línea, apoyo y asesoría, se establecen conforme a lo que determine cada municipio.

**Art. 32 Modalidades para la Prestación de Servicios**, En este artículo se establece que los servicios públicos locales pueden ser de gestión directa y de gestión indirecta, siempre que sea permitido por Ley y que se asegure el interés de los vecinos, la eficiencia y eficacia del servicio y el adecuado control municipal.

## **TÍTULO Preliminar**

### **Artículo I.- Gobiernos locales**

Los gobiernos locales son entidades, básicas de la organización territorial del Estado y canales inmediatos de participación vecinal en los asuntos públicos, que institucionalizan y gestionan con autonomía los intereses propios de las correspondientes colectividades; siendo elementos esenciales del gobierno local, el territorio, la población y la organización.

Las municipalidades provinciales y distritales son los órganos de gobierno promotores del desarrollo local, con personería jurídica de derecho público y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines.

#### **Artículo II.- Autonomía**

Los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia.

La autonomía que la Constitución Política del Perú establece para las municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico.

#### **Artículo III.- Origen**

Las municipalidades provinciales y distritales se originan en la respectiva demarcación territorial que aprueba el Congreso de la República, a propuesta del Poder Ejecutivo. Sus principales autoridades emanan de la voluntad popular conforme a la Ley Electoral correspondiente. Las municipalidades de centros poblados son creadas por ordenanza municipal provincial.

#### **Artículo IV.- Finalidad**

Los gobiernos locales representan al vecindario, promueven la adecuada prestación de los servicios públicos locales y el desarrollo integral, sostenible y armónico de su circunscripción.

#### **Artículo V.- Estado democrático, descentralizado y desconcentrado**

La estructura, organización y funciones específicas de los gobiernos locales se cimientan en una visión de Estado democrático, unitario, descentralizado y desconcentrado, con la finalidad de lograr el desarrollo sostenible del país.

En el marco del proceso de descentralización y conforme al criterio de subsidiariedad, el gobierno más cercano a la población es el más idóneo para ejercer la competencia o función; por consiguiente el gobierno nacional no debe asumir competencias que pueden ser cumplidas más eficientemente por los gobiernos regionales, y éstos, a su vez, no deben hacer aquello que puede ser ejecutado por los gobiernos locales.

CONCORDANCIAS: D.S. N° 043-2005-PCM

**Artículo VI.- Promoción del desarrollo económico local**

Los gobiernos locales promueven el desarrollo económico local, con incidencia en la micro y pequeña empresa, a través de planes de desarrollo económico local aprobados en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo; así como el desarrollo social, el desarrollo de capacidades y la equidad en sus respectivas circunscripciones.

**Artículo VII.- Relaciones entre los gobiernos nacional, regional y local**

El gobierno en sus distintos niveles se ejerce dentro de su jurisdicción, evitando la duplicidad y superposición de funciones, con criterio de concurrencia y preeminencia del interés público.

Las relaciones entre los tres niveles de gobierno deben ser de cooperación y coordinación, sobre la base del principio de subsidiariedad.

**Artículo VII.- Aplicación de leyes generales y políticas y planes nacionales**

*Los gobiernos locales están sujetos a las leyes y disposiciones que, de manera general y de conformidad con la Constitución Política del Perú, regulan las actividades y funcionamiento del Sector Público; así como a las normas técnicas referidas a los servicios y bienes públicos, y a los sistemas administrativos del Estado que por su naturaleza son de observancia y cumplimiento obligatorio.*

Las competencias y funciones específicas municipales se cumplen en armonía con las políticas y planes nacionales, regionales y locales de desarrollo.

Concordancia: Ley N° 28870, Art. 2 (Ley para optimizar la gestión de las Entidades Prestadoras de Servicio de Saneamiento)

**Artículo IX.- Planeación local**

El proceso de planeación local es integral, permanente y participativo, articulando a las municipalidades con sus vecinos. En dicho proceso se establecen las políticas públicas de nivel local, teniendo en cuenta las competencias y funciones específicas exclusivas y compartidas establecidas para las municipalidades provinciales y distritales.

El sistema de planificación tiene como principios la participación ciudadana a través de sus vecinos y organizaciones vecinales, transparencia, gestión moderna y rendición de cuentas, inclusión, eficiencia, eficacia, equidad, imparcialidad y neutralidad, subsidiariedad, consistencia con las políticas nacionales, especialización de las funciones, competitividad e integración.

### **Artículo X.- Promoción del desarrollo integral**

Los gobiernos locales promueven el desarrollo integral, para viabilizar el crecimiento económico, la justicia social y la sostenibilidad ambiental.

La promoción del desarrollo local es permanente e integral. Las municipalidades provinciales y distritales promueven el desarrollo local, en coordinación y asociación con los niveles de gobierno regional y nacional, con el objeto de facilitar la competitividad local y propiciar las mejores condiciones de vida de su población.

## **Título II**

### **La organización de los gobiernos locales**

#### **Capítulo único**

#### **Los órganos de los gobiernos locales**

#### **Artículo 4.- los órganos de los gobiernos locales**

Son órganos de gobierno local las municipalidades provinciales y distritales. La estructura orgánica de las municipalidades está compuesta por el concejo municipal y la alcaldía.

#### **Artículo 5.- Concejo municipal**

El concejo municipal, provincial y distrital, está conformado por el alcalde y el número de regidores que establezca el Jurado Nacional de Elecciones, conforme a la Ley de Elecciones Municipales.

Los concejos municipales de los centros poblados están integrados por un alcalde y 5 (cinco) regidores. El concejo municipal ejerce funciones normativas y fiscalizadoras.

#### **artículo 6.- la alcaldía**

La alcaldía es el órgano ejecutivo del gobierno local. El alcalde es el representante legal de la municipalidad y su máxima autoridad administrativa

### **Artículo 7.- Órganos de coordinación**

Son órganos de coordinación:

1. El Consejo de Coordinación Local Provincial.
2. El Consejo de Coordinación Local Distrital.
3. La Junta de Delegados Vecinales.

Pueden establecerse también otros mecanismos de participación que aseguren una permanente comunicación entre la población y las autoridades municipales.

### **Artículo 8.- Administración municipal**

La administración municipal está integrada por los funcionarios y servidores públicos, empleados y obreros, que prestan servicios para la municipalidad.

Corresponde a cada municipalidad organizar la administración de acuerdo con sus necesidades y presupuesto.

## **Subcapítulo III**

### **La fiscalización y el control**

#### **Artículo 30.- Órganos de auditoría interna**

El órgano de auditoría interna de los gobiernos locales está bajo la jefatura de un funcionario que depende funcional y administrativamente de la Contraloría General de la República, y designado previo concurso público de méritos y cesado por la Contraloría General de la República. Su ámbito de control abarca a todos los órganos del gobierno local y a todos los actos y operaciones, conforme a ley.

El jefe del órgano de auditoría interna emite informes anuales al concejo municipal acerca del ejercicio de sus funciones y del estado del control del uso de los recursos municipales. Las observaciones, conclusiones y recomendaciones de cada acción de control se publican en el portal electrónico del gobierno local. En el cumplimiento de dichas funciones, el jefe del órgano de auditoría interna deberá garantizar el debido cumplimiento de las normas y

disposiciones que rigen el control gubernamental, establecida por la Contraloría General como Órgano Rector del Sistema Nacional de Control.

La Contraloría General de la República, cuando lo estime pertinente, podrá disponer que el órgano de control provincial o distrital apoye y/o ejecute acciones de control en otras municipalidades provinciales o distritales, de acuerdo con las normas que para tal efecto establezca.

La auditoría a los estados financieros y presupuestarios de la entidad, será efectuada anualmente, de acuerdo a lo establecido por la Contraloría General de la República.

### **Artículo 31.- Fiscalización**

La prestación de los servicios públicos locales es fiscalizada por el concejo municipal conforme a sus atribuciones y por los vecinos conforme a la presente ley.

### **La capacidad sancionadora**

#### **Artículo 46.- Sanciones**

Las sanciones que aplique la autoridad municipal podrán ser las de multa, suspensión de autorizaciones o licencias, clausura, decomiso, retención de productos y mobiliario, retiro de elementos antirreglamentarios, paralización de obras, demolición, internamiento de vehículos, inmovilización de productos y otras.

#### **Artículo 47.- Multas**

El concejo municipal aprueba y modifica la escala de multas respectivas. Las multas de carácter tributario se sujetan a lo establecido por el Código Tributario.

#### **Artículo 52.- Acciones judiciales**

Agotada la vía administrativa proceden las siguientes acciones:

1. Acción de inconstitucionalidad ante el Tribunal Constitucional contra las ordenanzas municipales que contravengan la Constitución.
2. Acción popular ante el Poder Judicial contra los decretos de alcaldía que aprueben normas reglamentarias y/o de aplicación de las ordenanzas o

resuelvan cualquier asunto de carácter general en contravención de las normas legales vigentes.

3. Acción contencioso-administrativa, contra los acuerdos del concejo municipal y las resoluciones que resuelvan asuntos de carácter administrativo. Las acciones se interponen en los términos que señalan las leyes de la materia. Si no hubiera ley especial que precise el término, éste se fija en 30 (treinta) días hábiles, computados desde el día siguiente de publicación o notificación, según sea el caso.

### **Las rentas municipales**

#### **Artículo 69.- Rentas municipales**

Son rentas municipales:

11. El peaje que se cobre por el uso de la infraestructura vial de su competencia

#### **Artículo 79.- Organización del espacio físico y uso del suelo**

Las municipalidades, en materia de organización del espacio físico y uso del suelo, ejercen las siguientes funciones:

1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:

2. Funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales:

2.1. Ejecutar directamente o concesionar la ejecución de las obras de infraestructura urbana o rural de carácter multidistrital que sean indispensables para la producción, el comercio, el transporte y la comunicación de la provincia, tales como corredores viales, vías troncales, puentes, parques, parques industriales, embarcaderos, terminales terrestres, y otras similares, en coordinación con las municipalidades distritales o provinciales contiguas, según sea el caso; de conformidad con el Plan de Desarrollo Municipal y el Plan de Desarrollo Regional.

**3. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades distritales:**

3.1. Aprobar el plan urbano o rural distrital, según corresponda, con sujeción al plan y a las normas municipales provinciales sobre la materia.

3.2. Autorizar y fiscalizar la ejecución del plan de obras de servicios públicos o privados que afecten o utilicen la vía pública o zonas aéreas, así como sus modificaciones; previo cumplimiento de las normas sobre impacto ambiental.

3.3. Elaborar y mantener el catastro distrital.

#### 4. Funciones específicas compartidas de las municipalidades distritales:

##### 4.1. Ejecutar directamente o proveer la ejecución de las obras de infraestructura

urbana o rural que sean indispensables para el desenvolvimiento de la vida del vecindario, la producción, el comercio, el transporte y la comunicación en el distrito, tales como pistas o calzadas, vías, puentes, parques, mercados, canales de irrigación, locales comunales, y obras similares, en coordinación con la municipalidad provincial respectiva.

### **Artículo 81.-Tránsito, vialidad y transporte público**

Las municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones:

#### 1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales:

- 1.1. Normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial.
- 1.2. Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia.
- 1.3. Normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos.
- 1.4. Normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, así como regular el transporte de carga e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto.
- 1.5. Promover la construcción de terminales terrestres y regular su funcionamiento.
- 1.6. Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza.
- 1.7. Otorgar autorizaciones y concesiones para la prestación del servicio público de transporte provincial de personas en su jurisdicción.
- 1.8. Otorgar certificado de compatibilidad de uso, licencia de construcción, certificado de conformidad de obra, licencia de funcionamiento y certificado de habilitación técnica a los terminales terrestres y

estaciones de ruta del servicio de transporte provincial de personas de su competencia, según corresponda.

- 1.9. Supervisar el servicio público de transporte urbano de su jurisdicción, mediante la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de ellas por incumplimiento de las normas o disposiciones que regulan dicho servicio, con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control de tránsito.
  - 1.10. Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción, de conformidad con el reglamento nacional respectivo.
2. Funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales:
- 2.1. Controlar, con el apoyo de la Policía Nacional, el cumplimiento de las normas de tránsito y las de transporte colectivo; sin perjuicio de las funciones sectoriales de nivel nacional que se deriven de esta competencia compartida, conforme a la Ley de Bases de la Descentralización.
  - 2.2. Organizar la señalización y nomenclatura de vías, en coordinación con las municipalidades distritales.
  - 2.3. Ejercer la función de supervisión del servicio público de transporte provincial de su competencia, contando con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control del tránsito.
  - 2.4. Instalar, mantener y renovar los sistemas de señalización de tránsito en su jurisdicción y establecer la nomenclatura de vías, en coordinación con las municipalidades distritales.
3. Funciones específicas compartidas de las municipalidades distritales:
- 3.1. Establecer la nomenclatura y señalización de calles y vías de acuerdo con la regulación provincial y en coordinación con la municipalidad provincial.
  - 3.2. Otorgar licencias para la circulación de vehículos menores y demás, de acuerdo con lo establecido en la regulación provincial. (1)

(1) De conformidad con el Artículo 13 de la Ley N° 28750, publicada el 03 junio 2006, se precisa que los recursos por la imposición de papeletas por

infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito, provenientes de los convenios suscritos o por suscribirse entre las Municipalidades y la Policía Nacional del Perú a nivel nacional, a favor de la Policía de Tránsito de las jurisdicciones respectivas, se incorporan en el presupuesto del Pliego Ministerio del Interior, para ser orientados exclusivamente a los fines señalados en los convenios. El Ministerio del Interior, queda autorizado para que mediante resolución suprema y dentro del plazo de treinta (30) días siguientes de publicada la presente Ley, establezca un régimen de incentivos excepcionales de carácter no remunerativo ni pensionable, a la Policía de Tránsito con cargo de hasta el 75% de los recursos de los mencionados convenios, así como regule los procesos y procedimientos para la ejecución presupuestal y financiera y uso de los citados recursos.

## **Capítulo II**

### **El concejo metropolitano**

#### **Artículo 156.- conformación**

El Concejo Metropolitano de Lima está integrado por el alcalde y los regidores que establezca la Ley de Elecciones Municipales.

#### **Artículo 157.- Atribuciones**

Compete al Concejo Metropolitano:

20. Regular el funcionamiento de la Policía de Tránsito, de Turismo y de Ecología;
21. Regular el funcionamiento del transporte público, la circulación y el tránsito metropolitano;

## **Capítulo IV**

### **Las competencias y funciones metropolitanas especiales**

#### **Artículo 161.- Competencias y funciones**

La Municipalidad Metropolitana de Lima tiene las siguientes competencias y funciones metropolitanas especiales:

7. En materia de transportes y comunicaciones:
  - 7.1. Planificar, regular y gestionar el transporte público;

- 7.2. Planificar, regular y gestionar el tránsito urbano de peatones y vehículos;
- 7.3. Planificar, regular, organizar y mantener la red vial metropolitana, los sistemas de señalización y semáforos;
- 7.4. Otorgar las concesiones, autorizaciones y permisos de operación para la prestación de las distintas modalidades de servicios públicos de transporte de pasajeros y carga, de ámbito urbano e interurbano, así como de las instalaciones conexas;
- 7.5. Promover la construcción de terminales terrestres y regular su funcionamiento;
- 7.6. Verificar y controlar el funcionamiento de vehículos automotores, a través de revisiones técnicas periódicas;
- 7.7. Regular la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como mototaxis, taxis, triciclos y otros de similar naturaleza.

## **Capítulo V**

### **La asamblea metropolitana**

#### **Artículo 162.- Conformación**

La Asamblea Metropolitana de Lima es el órgano consultivo y de coordinación de la Municipalidad Metropolitana de Lima, le corresponden, la coordinación para la eficiente ejecución de las funciones, desarrollo de planes y cumplimiento de fines de la Municipalidad Metropolitana, las funciones del Consejo de Coordinación Regional como órgano consultivo y de coordinación y las que norme la Ley. La ausencia de acuerdos por consenso en este órgano no impide al Concejo Metropolitano de Lima decidir sobre lo pertinente.

La Asamblea Metropolitana de Lima está presidida por el Alcalde Metropolitano e integrada por los alcaldes distritales y por representantes de la sociedad civil de la provincia. El Concejo Metropolitano de Lima, reglamentará la participación de estos últimos.

#### **Artículo 165.- comisiones especiales de asesoramiento**

Las comisiones especiales de asesoramiento son los órganos de asesoría adhonorem constituidos por el Alcalde Metropolitano de Lima en los asuntos

metropolitanos que estime necesarios. Su organización y funcionamiento se rigen con arreglo al acto administrativo que las constituye, según cada caso

**artículo 166.- rentas metropolitanas especiales**

Son rentas municipales metropolitanas, además de las contenidas en la presente ley, las siguientes:

1. Las que genere el Fondo Metropolitano de Inversiones (INVERMET), así como las empresas municipales y organismos descentralizados que la conformen.
2. El íntegro de las rentas que por concepto del cobro de peaje se obtengan dentro de su jurisdicción.
3. Las demás que determine la ley.

## **ANEXO 6**

### **Decreto Ley N° 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú**

Decreto Ley N° 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú, del 16DIC2016,

#### **TÍTULO I**

#### **competencias, funciones y atribuciones**

##### **Artículo 1.- Ámbito de Competencia**

La Policía Nacional del Perú ejerce competencia funcional y exclusiva a nivel nacional en materia de orden interno y orden público; y competencia compartida en materia de seguridad ciudadana. En el marco de las mismas presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad; garantiza el cumplimiento de las leyes, la seguridad del patrimonio público y privado; previene, investiga y combate la delincuencia y el crimen organizado; vigila y controla las fronteras.

##### **Artículo 2.- Funciones**

Son funciones de la Policía Nacional del Perú las siguientes:

- 14) Fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los usuarios de la infraestructura vial; y de manera subsidiaria las normas de transporte en la red vial nacional.

##### **Artículo 3.- Atribuciones**

Son atribuciones del Personal Policial las siguientes:

- 1) Intervenir cuando el ejercicio de la función policial así lo requiera, por considerar que sus efectivos se encuentran de servicio en todo momento y circunstancia;
- 2) Requerir la identificación de cualquier persona, a fin de realizar la comprobación correspondiente, con fines de prevención del delito o para obtener información útil en la averiguación de un hecho punible;
- 3) Intervenir y registrar a las personas y realizar inspecciones de domicilios, instalaciones, naves, motonaves, aeronaves y otros vehículos y objetos, de acuerdo a la Constitución y la ley. De ser necesario, las personas y vehículos automotores podrán ser conducidos a la unidad policial para su plena identificación;

- 4) Intervenir, citar, conducir compulsivamente, retener y detener a las personas de conformidad con la Constitución y la ley;
- 5) Requerir el manifiesto de pasajeros de empresas de transporte, registro de huéspedes de los establecimientos de hospedaje y registro de ingreso de vehículos a talleres de mecánica, de reparación automotriz, factorías, ensambladoras, playas o centros de estacionamiento, custodia y guardianía;
- 6) Realizar la inspección física o química de los vehículos siniestrados y emitir protocolos periciales para las acciones administrativas o judiciales;
- 7) Prevenir, investigar y denunciar ante las autoridades que corresponda, los accidentes de tránsito, y las infracciones previstas en la normatividad vigente;
- 8) Hacer uso de la fuerza, de acuerdo a la normatividad vigente, Código de Conducta para Funcionarios Encargados de Hacer Cumplir la Ley, y Principios Básicos sobre el Empleo de la Fuerza y de Armas de Fuego, en el marco de los acuerdos adoptados por las Naciones Unidas;
- 9) Poseer, portar y usar armas de fuego, de conformidad con la Constitución y la ley;
- 10) Realizar constataciones policiales de acuerdo a ley;
- 11) Tener pase libre en vehículos de transporte de servicio público;
- 12) Tener ingreso gratuito a los espectáculos públicos para el cumplimiento de sus funciones;
- 13) Coordinar, cooperar e intercambiar información con los Organismos Internacionales e Instituciones Policiales extranjeras con fines de prevención y represión de la delincuencia y el crimen organizado, de conformidad con los Convenios y/o acuerdos de cooperación interinstitucional suscritos; y,
- 14) Ejercer las demás atribuciones que señala la Constitución, las leyes y sus reglamentos.

### **Título III**

#### **Organización**

#### **Capítulo I**

#### **Estructura orgánica**

#### **Artículo 7.- Estructura Orgánica**

La Policía Nacional del Perú tiene la siguiente estructura orgánica:

1. Alta Dirección
  - 1.1. Dirección General
  - 1.2. Sub Dirección General
  - 1.3. Inspectoría General
2. Secretaría Ejecutiva
3. Órgano de Control Institucional
4. Comité de Asesoramiento
5. Órganos Consultivos
6. Órganos de Administración Interna
  - 6.1. Órganos de Asesoramiento
  - 6.2. Órganos de Apoyo Administrativo
  - 6.3. Órganos de Apoyo Policial
7. Órganos de Línea
  - 7.1. Dirección Nacional de Investigación Criminal
  - 7.2. Dirección Nacional de Prevención, Orden y Seguridad
8. Órganos Desconcentrados
  - 8.1. Macro Regiones
  - 8.2. Regiones y Frentes Policiales
  - 8.3. Comisarías

#### **Capítulo VIII**

Art, 17, sobre los órganos de línea, dice: “que realizan funciones técnicas, normativas y operativas necesarias para el cumplimiento de los objetivos encomendados a la Policía Nacional en aplicación a las normas sustantivas que así lo establecen”. “Están conformados por la Dirección Nacional de Investigación Criminal y por la Dirección Nacional de Prevención, Orden y

Seguridad. Dependen de la Sub Dirección General de la Policía Nacional del Perú y están conformadas por Direcciones. Su organización y funciones se establecerán en el Reglamento del presente Decreto Legislativo y se sujetarán a los lineamientos establecidos en las normas que regulan la organización y funciones de las entidades del Estado”.

Art. 18 Dirección Nacional de Investigación Criminal. “Es el órgano de carácter técnico, normativo y operativo, encargado de formular, ejecutar, comandar y evaluar las operaciones policiales que comprende materias como lucha contra el terrorismo, antidrogas, medio ambiente, investigación criminal, lavado de activos, trata de personas y contra la corrupción. Tiene competencia a nivel nacional. Está a cargo de un Oficial General de armas de la Policía Nacional del Perú en situación de actividad”.

Art. 19 Dirección Nacional de Prevención, Orden y Seguridad. “Es un órgano de carácter técnico, normativo y operativo, que se encarga de planificar, comandar y supervisar las operaciones policiales en materia de seguridad del Estado, seguridad integral, seguridad ciudadana, operaciones especiales, tránsito, transporte y seguridad vial; y turismo. Tiene competencia a nivel nacional. Está a cargo de un Oficial General de armas de la Policía Nacional, en situación de actividad.

Capítulo IX del Decreto Ley N° 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú. Art. 20 De los Órganos Desconcentrados. “Los órganos desconcentrados cumplen funciones específicas asignadas dentro de un ámbito territorial determinado. Actúan en representación y por delegación dentro del territorio de su jurisdicción, sobre el cual ejercen mando y comando. Dependen de la Sub Dirección General y se organizan en 1) Macro Regiones Policiales 2) Regiones Policiales o Frentes Policiales y 3) Comisarías”.

Art. 21 Macro Regiones Policiales. “Son aquellas conformadas por una o más regiones policiales y/o Frentes Policiales. Están a cargo de Oficiales Generales de armas en situación de actividad, quienes tienen responsabilidad administrativa y operativa en su jurisdicción policial. Comandan, coordinan y

establecen líneas de acción conjunta, complementaria y subsidiaria para la ejecución de la función policial en el marco de los planes generales de operaciones, de acuerdo al ámbito de su competencia, depende de la Sub Dirección General de la Policía Nacional del Perú. Su organización y funciones se establecerán en el reglamento del presente Decreto Legislativo y se sujetarán a los lineamientos establecidos en las normas que regulan la organización y funciones de las entidades del Estado”.

Art. 22 Regiones Policiales. “Son unidades orgánicas cuya jurisdicción se encuentra constituida por el ámbito geográfico de un departamento, con excepción de las Regiones Policiales de Lima y Callao. Están a cargo de oficiales superiores de armas en situación de actividad, en el grado de Coronel, quienes tienen responsabilidad administrativa y operativa en su jurisdicción policial. Dependen de las Macro Regiones Policiales”.

“Las Regiones Policiales son responsables de ejecutar y materializar de manera oportuna las estrategias policiales diseñadas en materia de prevención, orden y seguridad e investigación, en el ámbito de su competencia y en atención de la demanda ciudadana. Su estructura funcional se establecerá en el Reglamento del presente Decreto Legislativo y se sujetarán a los lineamientos establecidos en las normas que regulan la organización y funciones de las entidades del Estado”.

Art. 23 Frentes Policiales. “Se crean de manera excepcional y temporal, en el mismo nivel y organización funcional de una Región Policial. Están a cargo de Oficiales Superiores de armas en situación de actividad, en el grado de Coronel, quienes tienen responsabilidad administrativa y operativa en su jurisdicción policial. Dependen de las Macro Regiones Policiales”.

Art. 24 Comisarías. “Las comisarías son consideradas la célula básica de la organización de la Policía Nacional del Perú; dependen de las regiones policiales o frentes policiales. Desarrolla la labor de prevención, orden, seguridad e investigación, mantiene una estrecha relación con la comunidad, gobiernos locales y regionales, con quienes promueve la participación de su personal en actividades a favor de la seguridad ciudadana, coadyuvando al

desarrollo económico y social de la jurisdicción; están a cargo de personal policial de armas en las jerarquías de Oficiales Superiores de armas, Oficiales Subalternos y Sub Oficiales Superiores en situación de actividad, según corresponda. Dependen de las Regiones Policiales y de manera excepcional y temporal de los Frentes Policiales, cuando así corresponda al ámbito geográfico asignado, asimismo, las comisarías son de naturaleza urbana o rural, según su ubicación geográfica”.

## **ANEXO 7**

### **Ley N° 29571 Código de Protección y Defensa del Consumidor**

Ley N° 29571 Código de Protección y Defensa del Consumidor, tiene mucho que ver con el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual –INDECOPI-, que fue creado en noviembre de 1992, mediante el Decreto Ley N° 25868 y tiene como funciones la promoción de mercado y la protección de los derechos del consumidor.

#### **Artículo I.- Contenido**

El presente Código establece las normas de protección y defensa de los consumidores, instituyendo como un principio rector de la política social y económica del Estado la protección de los derechos de los consumidores, dentro del marco del artículo 65 de la Constitución Política del Perú y en un régimen de economía social de mercado, establecido en el Capítulo I del Título III, Del Régimen Económico, de la Constitución Política del Perú.

#### **Artículo II.- Finalidad**

El presente Código tiene la finalidad de que los consumidores accedan a productos y servicios idóneos y que gocen de los derechos y los mecanismos efectivos para su protección, reduciendo la asimetría informativa, corrigiendo, previniendo o eliminando las conductas y prácticas que afecten sus legítimos intereses. En el régimen de economía social de mercado establecido por la Constitución, la protección se interpreta en el sentido más favorable al consumidor, de acuerdo a lo establecido en el presente Código.

#### **Artículo III.- Ámbito de aplicación**

1. El presente Código protege al consumidor, se encuentre directa o indirectamente expuesto o comprendido por una relación de consumo o en una etapa preliminar a ésta.
2. Las disposiciones del presente Código se aplican a las relaciones de consumo que se celebran en el territorio nacional o cuando sus efectos se producen en éste.

3. Están también comprendidas en el presente Código las operaciones a título gratuito cuando tengan un propósito comercial dirigido a motivar o fomentar el consumo.

## **Capítulo I**

### **Derechos de los consumidores**

#### **Artículo 1.- Derechos de los consumidores**

- 1.1 En los términos establecidos por el presente Código, los consumidores tienen los siguientes derechos:
  - a. Derecho a una protección eficaz respecto de los productos y servicios que, en condiciones normales o previsibles, representen riesgo o peligro para la vida, salud e integridad física.
  - b. Derecho a acceder a información oportuna, suficiente, veraz y fácilmente accesible, relevante para tomar una decisión o realizar una elección de consumo que se ajuste a sus intereses, así como para efectuar un uso o consumo adecuado de los productos o servicios.
  - c. Derecho a la protección de sus intereses económicos y en particular contra las cláusulas abusivas, métodos comerciales coercitivos, cualquier otra práctica análoga e información interesadamente equívoca sobre los productos o servicios.
  - d. Derecho a un trato justo y equitativo en toda transacción comercial y a no ser discriminados por motivo de origen, raza, sexo, idioma, religión, opinión, condición económica o de cualquier otra índole.
  - e. Derecho a la reparación o reposición del producto, a una nueva ejecución del servicio, o en los casos previstos en el presente Código, a la devolución de la cantidad pagada, según las circunstancias.
  - f. Derecho a elegir libremente entre productos y servicios idóneos y de calidad, conforme a la normativa pertinente, que se ofrezcan en el mercado y a ser informados por el proveedor sobre los que cuenta.
  - g. A la protección de sus derechos mediante procedimientos eficaces, céleres o ágiles, con formalidades mínimas, gratuitos o no costosos, según sea el caso, para la atención de sus reclamos o denuncias ante las autoridades competentes.

- h. Derecho a ser escuchados de manera individual o colectiva a fin de defender sus intereses por intermedio de entidades públicas o privadas de defensa del consumidor, empleando los medios que el ordenamiento jurídico permita.
- i. Derecho a la reparación y a la indemnización por daños y perjuicios conforme a las disposiciones del presente Código y a la normativa civil sobre la materia.
- j. Derecho a asociarse con el fin de proteger sus derechos e intereses de manera colectiva en el marco de las relaciones de consumo.
- k. Derecho al pago anticipado o prepago de los saldos en toda operación de crédito, en forma total o parcial, con la consiguiente reducción de los intereses compensatorios generados al día de pago y liquidación de comisiones y gastos derivados de las cláusulas contractuales pactadas entre las partes, sin que les sean aplicables penalidades de algún tipo o cobros de naturaleza o efecto similar.

1.2 La enumeración de los derechos establecidos no excluye los demás que este Código garantiza ni los reconocidos en leyes especiales.

1.3 Es nula la renuncia a los derechos reconocidos por la presente norma, siendo nulo todo pacto en contrario.

#### **Artículo 4.- Información sobre la integridad del precio**

4.1 Cuando el proveedor exhiba precios de los productos o servicios o los consigne en sus listas de precios, rótulos, letreros, etiquetas, envases u otros, debe indicar en forma destacada el precio total de los mismos, el cual debe incluir los tributos, comisiones y cargos aplicables.

4.2 Los consumidores no pueden ser obligados al pago de sumas o recargos adicionales al precio fijado, salvo que se trate de servicios distintos o adicionales tales como transporte, instalación o similares cuya retribución no se encuentre incluida en el precio.

Esta posibilidad debe ser informada de manera previa, adecuada y oportuna al consumidor, incluyendo el precio correspondiente a los recargos adicionales que puedan ser determinables por el proveedor, y aceptada expresamente por el consumidor. La carga de probar ello corresponde al proveedor.

#### **Artículo 5.- Exhibición de precios o de listas de precios**

- 5.1 Los establecimientos comerciales están obligados a consignar de manera fácilmente perceptible para el consumidor los precios de los productos en los espacios destinados para su exhibición.
- Igualmente, deben contar con una lista de precios de fácil acceso a los consumidores. En el caso de los establecimientos que expenden una gran cantidad de productos o servicios, estas listas pueden ser complementadas por terminales de cómputo debidamente organizados y de fácil manejo para los consumidores.
- 5.2 Para el caso de productos farmacéuticos, dispositivos médicos y productos sanitarios, los establecimientos farmacéuticos deben poner a disposición del consumidor el listado de precios de estos productos. La relación de precios de los productos farmacéuticos está ordenada alfabéticamente, de acuerdo a su Denominación Común Internacional (DCI).
- 5.3 Los establecimientos que expenden comidas y bebidas y los servicios de hospedaje y hostelería están obligados a colocar sus listas de precios en el exterior, de forma accesible y visible para consulta del consumidor. En estos servicios está prohibido el cobro de montos adicionales por cualquier tipo de concepto o recargo de manera disgregada al precio final, con excepción del recargo al consumo por concepto de servicio de los trabajadores previsto en norma especial, en cuyo caso debe informarse al consumidor de manera oportuna, accesible y visible

#### **Artículo 57.- Prácticas abusivas**

También son métodos abusivos todas aquellas otras prácticas que, aprovechándose de la situación de desventaja del consumidor resultante de las circunstancias particulares de la relación de consumo, le impongan condiciones excesivamente onerosas o que no resulten previsibles al momento de contratar.

## **Título IV**

### **La protección del consumidor en productos o servicios específicos**

#### **Capítulo I**

##### **Servicios públicos regulados**

###### **Artículo 63.- Regulación de los servicios públicos**

La protección al usuario de los servicios públicos regulados por los organismos reguladores a que hace referencia la Ley núm. 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, se rige por las disposiciones del presente Código en lo que resulte pertinente y por la regulación sectorial correspondiente. La regulación sectorial desarrolla en sus normas reglamentarias los principios de protección establecidos en el presente Código. El ente encargado de velar por su cumplimiento es el organismo regulador respectivo.

Para los efectos del cumplimiento de la finalidad señalada, el organismo regulador debe, entre otros, efectuar la permanente fiscalización de la medición del servicio, de las condiciones de facturación, y desarrollar sus facultades de sanción, cuando corresponda.

## **Título IV**

### **La protección del consumidor en productos o servicios específicos**

#### **Capítulo I**

##### **Servicios públicos regulados**

###### **Artículo 63.- Regulación de los servicios públicos**

La protección al usuario de los servicios públicos regulados por los organismos reguladores a que hace referencia la Ley núm. 27332, Ley Marco de los Organismos Reguladores de la Inversión Privada en los Servicios Públicos, se rige por las disposiciones del presente Código en lo que resulte pertinente y por la regulación sectorial correspondiente. La regulación sectorial desarrolla en sus normas reglamentarias los principios de protección establecidos en el presente Código. El ente encargado de velar por su cumplimiento es el organismo regulador respectivo.

Para los efectos del cumplimiento de la finalidad señalada, el organismo regulador debe, entre otros, efectuar la permanente fiscalización de la medición del servicio, de las condiciones de facturación, y desarrollar sus facultades de

sanción, cuando corresponda. deben realizar el pago oportuno de la contraprestación respectiva y hacer uso del servicio de acuerdo con los fines para los cuales fue contratado.

#### **Artículo 66.- Garantía de protección a los usuarios de servicios públicos regulados**

- 66.1 La empresa proveedora del servicio público debe proporcionar al usuario reclamante, a su solicitud, información oportuna respecto al estado de los procedimientos de reclamación tramitados por este.
- 66.2 La empresa proveedora del servicio público no puede condicionar la atención de las reclamaciones formuladas por los usuarios al pago previo del monto reclamado.
- 66.3 La empresa proveedora del servicio público no puede suspender la prestación del servicio basándose en la falta de pago de los montos objeto de reclamación en tanto esta no haya sido resuelta ni puede efectuar gestiones de cobranza por dichos montos mientras la reclamación presentada se encuentre en trámite.
- 66.4 Los usuarios tienen derecho a recibir el servicio público de acuerdo con los parámetros de calidad y condiciones establecidos por la normativa sectorial correspondiente. Para tal fin, los usuarios
- 66.5 Los usuarios de servicios públicos tienen derecho a la continuidad del servicio y los proveedores son responsables por dicho incumplimiento de acuerdo con la normativa pertinente.
- 66.6 Los usuarios tienen derecho a la acumulación del saldo de minutos o segundos no consumidos en los paquetes de minutos o segundos predeterminados en las tarjetas o en las recargas virtuales o similares de telefonía fija o celular, conforme a las normas reglamentarias que para dicho efecto emita el organismo regulador competente.
- 66.7 Los consumidores del servicio de transporte nacional en cualquier modalidad pueden endosar o transferir la titularidad del servicio adquirido a favor de otro consumidor plenamente identificado o postergar la realización del servicio en las mismas condiciones pactadas, pudiendo ser considerado como parte de pago según lo pactado, debiendo comunicar ello de manera previa y fehaciente al proveedor del servicio con una

anticipación no menor a veinticuatro (24) horas de la fecha y hora prevista para la prestación del servicio, asumiendo los gastos únicamente relacionados con la emisión del nuevo boleto, los cuales no deben ser superiores al costo efectivo de dicha emisión.

## **Subcapítulo II**

### **Procedimiento sancionador en materia de protección al consumidor**

#### **Artículo 107.- Postulación del proceso**

Los procedimientos sancionadores se inician de oficio, bien por propia iniciativa de la autoridad, por denuncia del consumidor afectado o del que potencialmente pudiera verse afectado, o de una asociación de consumidores en representación de sus asociados o apoderados o en defensa de intereses colectivos o difusos de los consumidores. En este último caso, la asociación de consumidores actúa como tercero legitimado sin gozar de las facultades para disponer derechos de los consumidores afectados, salvo de sus asociados o de las personas que le hayan otorgado poder para tal efecto. Tanto el consumidor constituido como parte como el tercero legitimado pueden participar en el procedimiento e interponer los recursos contra la resolución que deniegue el inicio del procedimiento y contra cualquier otra resolución impugnabile que les produzca agravio.

#### **Artículo 108.- Infracciones administrativas**

Constituye infracción administrativa la conducta del proveedor que transgrede las disposiciones del presente Código, tanto si ello implica violar los derechos reconocidos a los consumidores como incumplir las obligaciones que estas normas imponen a los proveedores. También son supuestos de infracción administrativa el incumplimiento de acuerdos conciliatorios o de laudos arbitrales y aquellos previstos en el Decreto Legislativo núm. 807, Ley sobre Facultades, Normas y Organización del INDECOPI, y en las normas que lo complementen o sustituyan.

**Artículo 110.- Sanciones administrativas**

El INDECOPI puede sancionar las infracciones administrativas a que se refiere el artículo 108 con amonestación y multas de hasta cuatrocientos cincuenta (450) Unidades Impositivas Tributarias (UIT), las cuales son calificadas de la siguiente manera:

- a. Infracciones leves, con una amonestación o con una multa de hasta cincuenta (50) UIT.
- b. Infracciones graves, con una multa de hasta ciento cincuenta (150) UIT.
- c. Infracciones muy graves, con una multa de hasta cuatrocientos cincuenta (450) UIT.

En el caso de las microempresas, la multa no puede superar el diez por ciento (10%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, relativos a todas sus actividades económicas, correspondientes al ejercicio inmediato anterior al de la expedición de la resolución de primera instancia, siempre que se haya acreditado dichos ingresos, no se encuentre en una situación de reincidencia y el caso no verse sobre la vida, salud o integridad de los consumidores. Para el caso de las pequeñas empresas, la multa no puede superar el veinte por ciento (20%) de las ventas o ingresos brutos percibidos por el infractor, conforme a los requisitos señalados anteriormente.

La cuantía de las multas por las infracciones previstas en el Decreto Legislativo núm. 807, Ley sobre Facultades, Normas y Organización del INDECOPI, se rige por lo establecido en dicha norma, salvo disposición distinta del presente Código.

Las sanciones administrativas son impuestas sin perjuicio de las medidas correctivas que ordene el INDECOPI y de la responsabilidad civil o penal que pueda corresponder

**Artículo 112 - Criterios de graduación de las sanciones administrativas**

Al graduar la sanción, el INDECOPI puede tener en consideración los siguientes criterios:

1. El beneficio ilícito esperado u obtenido por la realización de la infracción.
2. La probabilidad de detección de la infracción.
3. El daño resultante de la infracción.
4. Los efectos que la conducta infractora pueda haber generado en el mercado.

5. La naturaleza del perjuicio causado o grado de afectación a la vida, salud, integridad o patrimonio de los consumidores.
6. Otros criterios que, dependiendo del caso particular, se considere adecuado adoptar.

Se consideran circunstancias agravantes especiales, las siguientes:

1. La reincidencia o incumplimiento reiterado, según sea el caso.
2. La conducta del infractor a lo largo del procedimiento que contravenga el principio de conducta procedimental.
3. Cuando la conducta infractora haya puesto en riesgo u ocasionado daño a la salud, la vida o la seguridad del consumidor.
4. Cuando el proveedor, teniendo conocimiento de la conducta infractora, deja de adoptar las medidas necesarias para evitar o mitigar sus consecuencias.
5. Cuando la conducta infractora haya afectado el interés colectivo o difuso de los consumidores.
6. Otras circunstancias de características o efectos equivalentes a las anteriormente mencionadas, dependiendo de cada caso particular.

Se consideran circunstancias atenuantes especiales, las siguientes:

1. La subsanación voluntaria por parte del proveedor del acto u omisión imputado como presunta infracción administrativa, con anterioridad a la notificación de la imputación de cargos.
2. La presentación por el proveedor de una propuesta conciliatoria que coincida con la medida correctiva ordenada por el INDECOPI.
3. Cuando el proveedor acredite haber concluido con la conducta ilegal tan pronto tuvo conocimiento de la misma y haber iniciado las acciones necesarias para remediar los efectos adversos de la misma.
4. Cuando el proveedor acredite que cuenta con un programa efectivo para el cumplimiento de la regulación contenida en el presente Código, para lo cual se toma en cuenta lo siguiente:
  - a. El involucramiento y respaldo de parte de los principales directivos de la empresa a dicho programa.
  - b. Que el programa cuenta con una política y procedimientos destinados al cumplimiento de las estipulaciones contenidas en el Código.
  - c. Que existen mecanismos internos para el entrenamiento y educación de su personal en el cumplimiento del Código.

- d. Que el programa cuenta con mecanismos para su monitoreo, auditoría y para el reporte de eventuales incumplimientos.
  - e. Que cuenta con mecanismos para disciplinar internamente los eventuales incumplimientos al Código.
  - f. Que los eventuales incumplimientos son aislados y no obedecen a una conducta reiterada.
5. Otras circunstancias de características o efectos equivalentes a las anteriormente mencionadas dependiendo de cada caso particular.

#### **Artículo 121.- Plazo de prescripción de la infracción administrativa**

Las infracciones al presente Código prescriben a los dos (2) años contados a partir del día en que la infracción se hubiera cometido o desde que cesó, si fuera una infracción continuada.

Para el cómputo del plazo de prescripción o su suspensión se aplica lo dispuesto en el artículo 233 de la Ley núm. 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

#### **Artículo 122.- Prescripción de la sanción**

La acción para que la autoridad administrativa pueda exigir el cumplimiento de las sanciones impuestas por infracciones al presente Código prescribe a los tres (3) años contados desde el día siguiente a aquel en que la resolución por la que se impone la sanción queda firme.

Interrumpe la prescripción de la sanción, la iniciación, con conocimiento del interesado, del procedimiento de ejecución coactiva. El cómputo del plazo se vuelve a iniciar si el procedimiento de ejecución coactiva permanece paralizado durante más de treinta (30) días hábiles por causa no imputable al infractor.

La prescripción se suspende cuando se haya dictado una medida cautelar o concurra cualquier otra situación equivalente que impida el inicio o suspenda el procedimiento de ejecución coactiva.

### **Capítulo I**

#### **Sistema Nacional Integrado de Protección del Consumidor**

#### **Artículo 132.- Creación del Sistema Nacional Integrado de Protección del Consumidor**

Créase el Sistema Nacional Integrado de Protección del Consumidor como el conjunto de principios, normas, procedimientos, técnicas e instrumentos destinados a armonizar las políticas públicas con el fin de optimizar las actuaciones de la administración del Estado para garantizar el cumplimiento de las normas de protección y defensa del consumidor en todo el país, en el marco de las atribuciones y autonomía de cada uno de sus integrantes.

### **Artículo 133.- Consejo Nacional de Protección del Consumidor**

### **Artículo 136.- Funciones de la Autoridad Nacional de Protección del Consumidor**

Sin perjuicio de las facultades y funciones establecidas en el ordenamiento legal vigente, son funciones del en su calidad de Autoridad Nacional de Protección del Consumidor, las siguientes:

- a. Ejecutar la política nacional de protección del consumidor y el Plan Nacional de Protección de los Consumidores.
- b. Proponer la normativa en materia de consumo, con la opinión de los sectores productivos y de consumo.
- c. Formular y ejecutar las acciones necesarias para fortalecer la protección del consumidor y los mecanismos para la defensa de sus derechos.
- d. Implementar los mecanismos de prevención y solución de conflictos en las relaciones de consumo, de acuerdo con el ámbito de su competencia.
- e. Implementar el sistema de información y orientación a los consumidores con alcance nacional.
- f. Coordinar la implementación del sistema de información sobre legislación, jurisprudencia y demás acciones y decisiones relevantes en materia de relaciones de consumo.
- g. Coordinar la implementación del sistema de alerta y actuación oportuna frente a los productos y servicios peligrosos que se detecten en el mercado. Elaborar y presentar el informe anual del estado de la protección de los consumidores en el país así como sus indicadores.
- i. Coordinar y presidir el funcionamiento del Sistema Nacional Integrado de Protección del Consumidor.

- j. En su calidad de ente rector del sistema, emitir directivas para la operatividad del mismo, respetando la autonomía técnico-normativa, funcional, administrativa, económica y constitucional, según corresponda, de los integrantes del Sistema Nacional Integrado de Protección del Consumidor.

## ANEXO 8

## Procesos y leyes

## Gestión del tráfico vehicular en el cercado de Lima 2018

Tabla 4  
Procesos y leyes

Leyes	Ley N° 27181	LEY Nro. 27867	Ley Nro. 27972	DL.Nro. 1267	Ley Nro. 29571
<u>Procesos:</u>					
REGULACION	Si	No	Si	Si	Si
CONTROL	Si	Si	Si	Si	Si
SUPERVISION	Si	No	No	Si	No
CONTROVERSIAS	Si	No	Si	No	No
JUDICIAL	Si	No	Si	No	No
GESTION	Si	Si	Si	Si	Si

Fuente: Elaboración propia

**ANEXO 9**

Caracterización de las normas (Anexo 9)

NOMBRE : Constitución Política del Estado

AUTOR : El Congreso de la República

FECHA : 29DIC1993

ART. 1 : Artículo 1°. La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

AUTOGRAFA: EL CONGRESO CONSTITUYENTE DEMOCRATICO DECLARA que el Perú, país del hemisferio austral, vinculado a la Antártida por costas que se proyectan hacia ella, así como por factores ecológicos y antecedentes históricos, y conforme con los derechos y obligaciones que tiene como parte consultiva del Tratado Antártico, propicia la conservación de la Antártida como una Zona de Paz dedicada a la investigación científica, y la vigencia de un régimen internacional que, sin desmedro de los derechos que corresponden a la Nación, promueva en beneficio de toda la humanidad la racional y equitativa explotación de los recursos de la Antártida, y asegure la protección y conservación del ecosistema de dicho Continente.

**Caracterización de las normas** (Anexo 9)

NOMBRE : LEY N° 27783 Ley de Bases de la Descentralización

AUTOR : El Congreso de la República

FECHA : 27JUN2002

CONCORDANTE: D.S. N° 016-2009-MTC (TUO del Reglamento - Código de Tránsito)

D.S. N° 033-2001-MTC (REGLAMENTO)

ART. 1 : Artículo 1.- Objeto La presente Ley orgánica desarrolla el Capítulo de la Constitución Política sobre Descentralización, que regula la estructura y organización del Estado en forma democrática, descentralizada y desconcentrada, correspondiente al Gobierno Nacional, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales. Asimismo define las normas que regulan la descentralización administrativa, económica, productiva, financiera, tributaria y fiscal.

AUTOGRAFA: La presente Ley entra en vigencia al día siguiente de su publicación. Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación. En Lima, a los veintiséis días del mes de junio de dos mil dos.

CARLOS FERRERO Presidente del Congreso de la República HENRY PEASE GARCÍA Primer Vicepresidente del Congreso de la República AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPÚBLICA POR TANTO: Mando se publique y cumpla. Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los diecisiete días del mes de julio del año dos mil dos. ALEJANDRO TOLEDO Presidente Constitucional de la República LUIS SOLARI DE LA FUENTE Presidente del Consejo de Ministros

Caracterización de las normas (Anexo 9)

NOMBRE : Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

AUTOR : El Congreso de la República

FECHA : 08OCT1999

CONCORDANTE: D.S. N° 016-2009-MTC (TUO del Reglamento - Código de Tránsito)

D.S. N° 033-2001-MTC (REGLAMENTO)

ART. 1 : TITULO I DEFINICIONES Y AMBITO DE APLICACION Artículo 1.- Del ámbito de aplicación 1.1 La presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República. 1.2 No se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la presente Ley, el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos.

AUTOGRAFA: Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación. En Lima, a los cinco días del mes de octubre de mil novecientos noventa y nueve. MARTHA HILDEBRANDT PEREZ TREVIÑO. Presidenta del Congreso de la República. LUIS DELGADO APARICIO. Segundo Vicepresidente del Congreso de la República. AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA. POR TANTO: Mando se publique y cumpla. Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los siete días del mes de octubre de mil novecientos noventa y nueve. ALBERTO FUJIMORI FUJIMORI Presidente Constitucional de la República. VICTOR JOY WAY ROJAS. Presidente del Consejo de Ministros. ALBERTO PANDOLFI ARBULU. Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción

Caracterización de las normas (Anexo 9)

NOMBRE : LEY 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales

AUTOR : El Congreso de la República

FECHA : 18NOV2002

CONCORDANCIAS: R.PRES. N° 042-CND-P-2003

DIR. N° 009-2003-EF-76.01

ART.1 : TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1.- Objeto y contenido de la Ley La presente Ley Orgánica establece y norma la estructura, organización, competencias y funciones de los gobiernos regionales. Define la organización democrática, descentralizada y desconcentrada del Gobierno Regional conforme a la Constitución y a la Ley de Bases de la Descentralización.

AUTOGRAFA: Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación. En Lima, a los ocho días del mes de noviembre de dos mil dos. CARLOS FERRERO, Presidente del Congreso de la República. GUSTAVO PACHECO VILLAR, Quinto Vicepresidente del Congreso de la República. AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA. POR TANTO: Mando se publique y cumpla. Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciséis días del mes de noviembre del año dos mil dos. ALEJANDRO TOLEDO, Presidente Constitucional de la República. LUIS SOLARI DE LA FUENTE, Presidente del Consejo de Ministros.

Caracterización de las normas (Anexo 9)

NOMBRE : LEY N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades de

AUTOR : El Congreso de la República

FECHA : 27MAY2003

CONCORDANCIAS: R.D. N° 029-2003-EF-76.01 R.N° 009-2003-CAM-INDECOPI R.D. N° 007-2003-EF-68.01 D.S. N° 027-2003-VIVIENDA DIRECTIVA N° 004-2004-EF-76.01 D.S. N° 001-A-2004-DE-SG, Art. 2 DOCUMENTO N° 010-2004-DNPP D.S. N° 023-2004-PCM R. N° 006-2004-JNE R. N° 072-2004-JNE R.D. N° 013-2004-EF-76.01 DIRECTIVA N° 013-2004-EF-76.01 R.PRES. N° 057-CND-P-2004 DIRECTIVA N° 017-2004-EF-76.01 Ley N° 28423, 10ma., 11ma., 12ma., 13ra. y 14ta. D.S. N° 087-2004-PCM, Art. 29 LEY N° 28458 DIRECTIVA N° 005-2005-EF-76.01 R.D. N° 013-2005-EF-77.15 (Directiva de Tesorería para Gob. Locales, Año 2005) R.D. N° 021-2005-EF-76.01 (Directiva disciplinas presupuestaria, racionalidad y austeridad en el gasto, Gobiernos Regionales y Locales 2005) DIRECTIVA N° 009-2005-EF-76.01 D.S. N° 009-2005-ED (Reglamento de la Gestión del Sistema Educativo) D.S. N° 010-2005-VIVIENDA (Nuevo TUO del Reglamento de la Ley General de Habilitaciones Urbanas) DIRECTIVA N° 013-2005-EF-76.01(Directiva para la programación, formulación y aprobación del

Presupuesto de los Gobiernos Locales para el Año Fiscal 2006) Ley N° 28563 (Ley General del Sistema Nacional de Endeudamiento) DIRECTIVA N° 014-2005-EF-76.01 (Directiva para evaluación del Presupuesto Institucional de las entidades de tratamiento empresarial al primer semestre del año fiscal 2005 DIRECTIVA N° 016-2005-EF-76.01 D.S. N° 011-2005-JUS (Precisan objetivos y funciones de COFOPRI) Ley N° 28611 (Ley General del Ambiente) Directiva N° 003-2006-EF-76.01 (Directiva para la Ejecución del Proceso Presupuestario de los Gobiernos Locales del Año Fiscal 2006) Directiva N° 002-2006-EF-77.15 ( Directiva de Tesorería para Gobiernos Locales correspondiente al año Fiscal 2006) D.S. N° 007-2006-VIVIENDA ( Aprueban el “Plan Nacional de Saneamiento 2006 - 2015”) R.S. N° 026-CND-ST-2006 (Aprueban Directiva "Normas y Procedimientos para la inscripción en el Registro Nacional de Entidades Prestadoras de Servicios de Capacitación en materia de Gestión Pública Descentralizada") R.P. N° 035-CND-P-2006 (Aprueban Directiva sobre Normas para la Certificación de Entidades Prestadoras de Servicios de Capacitación y Asistencia Técnica en Gestión Pública, inscritas en el Registro a que se refiere la Res. N° 023-CND-P-2006) Directiva N° 001-2006-SNCP-CNC (Aprueban los ocho primeros dígitos del Código Único Catastral-CUC) D.S. N° 021-2006-PCM (Aprueban Plan de Transferencia de Competencias Sectoriales a los Gobiernos Regionales y Locales del año 2006) R.D. N° 025-2006-EF-76.01 (Directiva N° 010-2006-EF-76.01. Directiva para la evaluación anual de los presupuestos institucionales de los Gobiernos Locales para el Ejercicio Presupuestario 2005) R.PRES. N° 044-CND-P-2006 (Plan de Transferencias 2006- 2010) Ley N° 28750 (Precisan que recursos obtenidos por imposición de papeletas provenientes de convenios entre municipalidades y PNP, se incorporan en el pliego Ministerio del Interior D.S. N° 005-2006-IN (Anexo), 1ra. Disp. Trans. (Plazo a Municipalidades para determinación de lugares exclusivos de instalación de talleres y desarrollo de espectáculos pirotécnicos) R.D. N° 030-2006-EF-76.01 (Directiva N° 013-2006-EF-76.01 "Programación y Formulación del Presupuesto de los Pliegos del Gobierno Nacional para el Año Fiscal 2007") R.D. N° 032-2006-EF-76.01 (Directiva N° 014-2006-EF-76.01 "Programación y Formulación del Presupuesto de las Entidades de Tratamiento Empresarial Año Fiscal 2007") R.D. N° 034-2006-EF-76.01 (Directiva para la Programación, Formulación y Aprobación del Presupuesto de los Gobiernos

Locales para el año fiscal 2007) R.P. N° 054-CND-P-2006 (Directiva "Normas y Procedimientos para la inscripción en el Registro de Entidades Certificadoras, aplicables a los ciclos anuales del proceso de acreditación") R. N° 1233-2006-JNE (Aprueban Reglamento de Difusión y Control de la Propaganda Electoral para las Elecciones Regionales y Municipales) R.P. N° 058-CND-P-2006 (Directiva N° 004-CND-P-2006 "Normas para la Ejecución de Transferencias a Gobiernos Regionales y Locales de Fondos y Proyectos Sociales, Programas de Lucha contra la Pobreza, Proyectos de Inversión de Infraestructura Productiva, incluidos en Planes Anuales de Transferencia) D.S. N° 038-2006-PCM (Anexo) R.D. N° 044-2006-EF-76.01 (Directiva N° 020-2006-EF-76.01 (Evaluación Semestral y Anual de los Presupuestos Institucionales de los Gobiernos Locales para el año 2006) Ley N° 28880, Quinta Disp. Comp. y Final R. N° 099-2006-PRE-CONADIS, Num. 6.1 (Lineamientos de Política de Acción para las Oficinas Municipales de Protección, Participación y Organización de Vecinos con Discapacidad) R. DEFENSORIAL N° 0044-2006-DP (Aprueban el Informe Defensorial N° 106 "Informe sobre el proceso de ratificación de ordenanzas que aprueban arbitrios municipales en Lima y Callao (Ejercicios Fiscales 2002 al 2006) D.S. N° 068-2006-PCM (Disposiciones relativas a la culminación de transferencias programadas a Gobiernos Regionales y Locales) D.S. N° 078-2006-PCM (Autorizan al Ministerio de Educación, con la participación de las Municipalidades, llevar a cabo un Plan Piloto de Municipalización de la Gestión Educativa de niveles educativos de Inicial y Primaria) Ley N° 28938 (Ley que establece la emisión de documentos cancelatorios para el pago del impuesto general a las ventas (IGV) que grave las obras de saneamiento, pavimentación de pistas y veredas, y electrificación que realicen las municipalidades distritales) R.D. N° 002-2007-EF-77.15 (Directiva de Tesorería N° 001- 2007-EF-77.15) Ley N° 28976, Art. 5 (Ley marco de licencia de funcionamiento) D.S. N° 025-2007-PCM (Dictan medidas sobre los ingresos por todo concepto de los Alcaldes)

Art.1 : Título preliminar artículo I.- Gobiernos Locales Los Gobiernos Locales son entidades, básicas de la organización territorial del Estado y canales inmediatos de participación vecinal en los asuntos públicos, que institucionalizan y gestionan con autonomía los intereses propios de las

correspondientes colectividades; siendo elementos esenciales del gobierno local, el territorio, la población y la organización. Las municipalidades provinciales y distritales son los órganos de gobierno promotores del desarrollo local, con personería jurídica de derecho público y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines.

Autógrafo : Comuníquese al señor Presidente de la República para su promulgación. En Lima, a los seis días del mes de mayo de dos mil tres. Carlos Ferrero Presidente del Congreso de la República. Jesús Alvarado Hidalgo. Primer Vicepresidente del Congreso de la República. al señor Presidente Constitucional de la República. por tanto: Mando se publique y cumpla. Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los veintiséis días del mes de mayo del año dos mil tres. Alejandro Toledo. Presidente Constitucional de la república. Luis Solari de la fuente. Presidente del Consejo de Ministros

Caracterización de las normas (Anexo 9)

NOMBRE : D. L. N° 1267 Ley de la Policía nacional del Perú de 16DIC2016

Autor : El Congreso de la República, mediante Ley N° 30506, ha delegado en el Poder Ejecutivo la facultad de legislar en materia de seguridad ciudadana; entre otras materias, conforme a lo previsto en el numeral 2 del artículo 2 de la citada ley;

Fecha: 16DIC2016

Concordancia: Decreto Supremo N° 026-2017-IN Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú

Artículo 1º. : Objeto de la ley La presente Ley se fundamenta en el artículo 166º de la Constitución Política del Perú y comprende la definición, finalidad, las funciones, atribuciones, facultades, la organización básica, las especialidades y los regímenes de personal, instrucción y económico de la Policía Nacional del Perú. Los aspectos específicos se rigen por sus respectivas leyes y reglamentos.

Autógrafo : Mando se publique y cumpla, dando cuenta al Congreso de la República. Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los dieciséis días del mes

de diciembre del año dos mil dieciséis. PEDRO PABLO KUCZYNSKI GODARD  
Presidente de la República. FERNANDO ZAVALA LOMBARDI. Presidente del  
Consejo de Ministros. CARLOS BASOMBRIO IGLESIAS. Ministro del Interior.

Caracterización de las normas (Anexo 9)

NOMBRE : LEY N° 29571 Código de protección y defensa del  
consumidor 14AGO2010

AUTOR : El Congreso de la República

FECHA : 18NOV2002

Artículo I : Contenido El presente Código establece las normas de  
protección y defensa de los consumidores, instituyendo como un principio  
rector de la política social y económica del Estado la protección de los  
derechos de los consumidores, dentro del marco del artículo 65 de la  
Constitución Política del Perú y en un régimen de economía social de mercado,  
establecido en el Capítulo I del Título III, Del Régimen Económico, de la  
Constitución Política del Perú.

Autógrafa : Comuníquese al señor Presidente de la República para su  
promulgación. En Lima, a los catorce días del mes de agosto de dos mil diez.  
César Zumaeta Flores.- presidente del congreso de la república Alda Lazo  
Ríos de Hornung. segunda vicepresidenta del congreso de la república. al  
señor presidente constitucional de la república. Mando se publique y cumpla.  
Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, el primer día del mes de setiembre del  
año dos mil diez. Alan García Pérez Presidente Constitucional de la República.  
Javier Velásquez Quesquén Presidente del Consejo de Ministros.

**ANEXO 10****Resultado del trabajo de investigación Gestión del Tráfico vehicular en el cercado de Lima 2018**Ley

1. Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, 08OCT1999

Procesos

I	REGULACION	si cumple
II	CONTROL	si cumple
III	SUPERVISION	si cumple
IV	CONTROVERSAS	si cumple
V	JUDICIAL	si cumple
VI	GESTION	si cumple

Ley

2. LEY 27867 Ley Orgánica de Gobiernos Regionales 18NOV2002

Procesos

I	REGULACION	NO cumple
II	CONTROL	si cumple Ley N° 27181 lo dice
III	SUPERVISION	NO cumple
IV	CONTROVERSAS	NO cumple
V	JUDICIAL	NO cumple
VI	GESTION	si cumple Ley N° 27181 lo dice

Ley

3. LEY N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades de 27MAY2003

Procesos

I	REGULACION	si cumple
II	CONTROL	si cumple
III	SUPERVISION	NO cumple
IV	CONTROVERSAS	si cumple PARCIALMENTE
V	JUDICIAL	si cumple
VI	GESTION	si cumple

Ley

4. D. L. N° 1267 Ley de la Policía nacional del Perú de 16DIC2016

Procesos

I	REGULACION	si
II	CONTROL	si
III	SUPERVISION	si
IV	CONTROVERSAS	no
V	JUDICIAL	no
VI	GESTION	si

Ley

5. LEY N° 29571 Código de protección y defensa del consumidor  
14AGO2010

Procesos

I	REGULACION	si
II	CONTROL	si
III	SUPERVISION	no
IV	CONTROVERSAS	no
V	JUDICIAL	no
VI	GESTION	si

## ANEXO 11. Matriz de consistencia

Problema	Objetivo	Categorías	Sub Categorías	Metodología
<b>Problema General</b> ¿Cuáles son las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018?	<b>Objetivo general</b> Determinar las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018.	Gestión del Tránsito Vehicular	Administración de la Gestión del Tránsito Vehicular Lineamientos de la Gestión del tránsito vehicular	El método empleado fue de enfoque cualitativo, nivel de investigación exploratoria.
<b>Problema Específico</b> ¿Cómo se administra la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018? ¿Cómo se encuentran los lineamientos de la Gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018?	<b>Objetivo Específico</b> Determinar la administración de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018. Determinar los lineamientos de la gestión del tránsito vehicular en el Cercado de Lima 2018.			

Fuente: Elaboración propia

## ANEXO 12

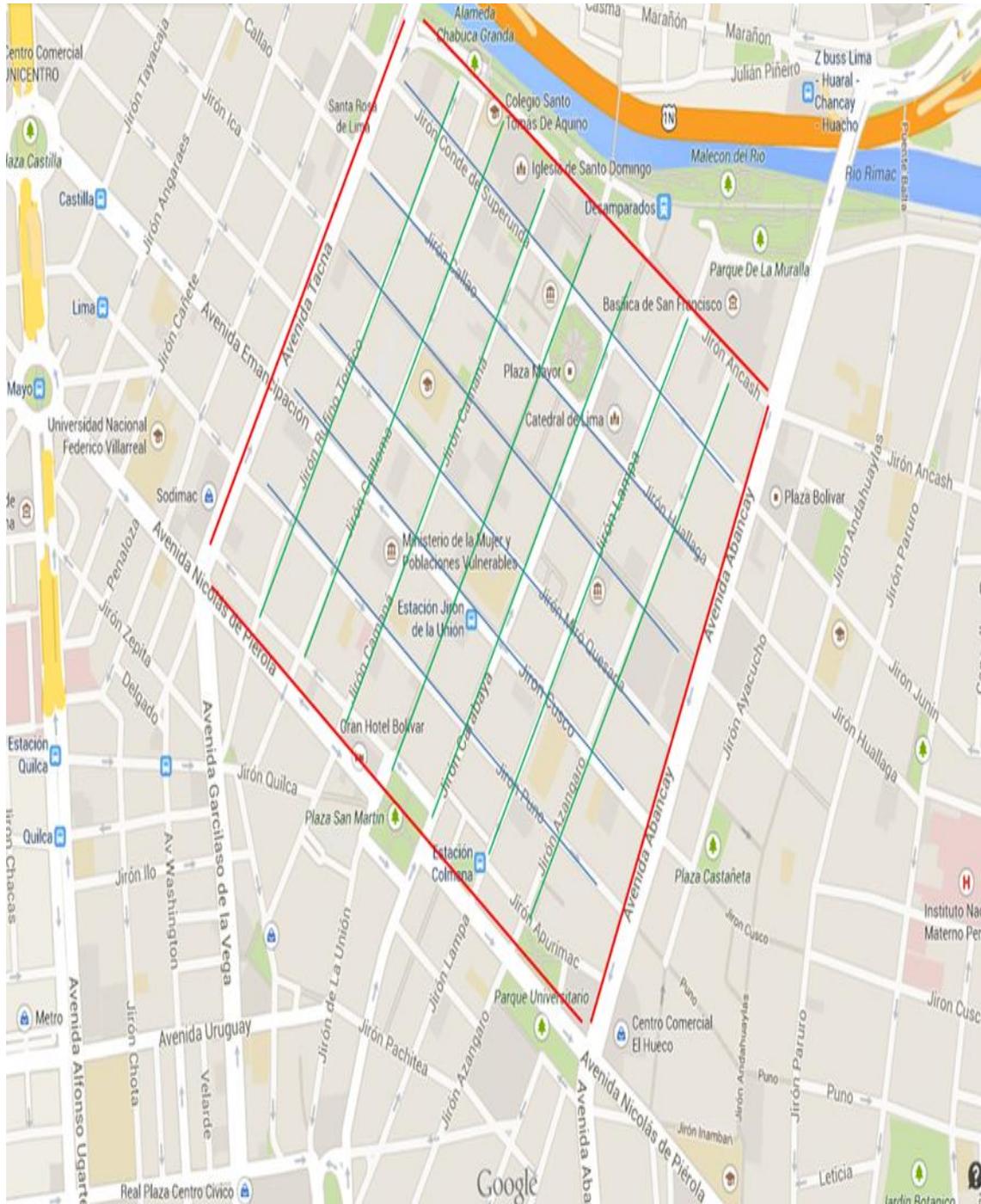
## Mapa de Lima de la época colonial



Fuente: Google maps

## ANEXO 13

### Mapa del damero de Pizarro



Fuente: Google maps



### Acta de Aprobación de originalidad de Tesis

Yo, Mercedes Nagamine Miyashiro, docente de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo filial Lima Norte, revisor de la tesis titulada "**GESTIÓN DEL TRÁFICO VEHICULAR EN EL CERCADO DE LIMA 2018**" del estudiante Juan Antonio Yangali Gamarra, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 14% verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin. La suscrita analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituye 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.

Lima, 18 de agosto de 2018

Mercedes Nagamine Miyashiro

DNI:20031516

Feedback Studio - Mozilla Firefox  
 https://ev.turnitin.com/app/carta/es/?u=1049821736&s=1&o=990966962&lang=es&ro=103

feedback studio | TESIS DE MAESTRÍA | 117 de 117

**Resumen de coincidencias**

**14 %**

1	www.el-nacional.com	2 %
2	es.slideshare.net	1 %
3	www.mef.gob.pe	1 %
4	infopublic.bpaiprocorp...	1 %
5	www.asesorempresari...	1 %
6	s98463896.onlinehom...	1 %
7	perusfides.blogspot.com	1 %

Windows

Página: 1 de 52 | Número de palabras: 14338 | Text-only Report | High Resolution | Activado | 12:16 p. m. | 18/08/2018

---

**ESCUELA DE POSGRADO**  
 UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE**  
 Maestro en gestión pública

**Autor**  
 Bc. Juan Antonio Yangall Camarín

**Asesor**  
 Dra. Mercedes Nagamine Miyashiro

**Sección**  
 Ciencias empresariales

**Línea de investigación**  
 Gestión de políticas públicas

Lima - Perú



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

## AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE

ESCUELA DE POSGRADO

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

YANGALI GAMARRA, JUAN ANTONIO

INFORME TITULADO:

GESTION DEL TRAFICO VEHICULAR EN EL CER-  
CADO DE LIMA 2018

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE:

MAESTRO EN GESTION PUBLICA

SUSTENTADO EN FECHA: 31-08-2018

NOTA O MENCIÓN: APROBAR POR MAYORÍA



Ch.  
FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN

DR. CHANTAL JARA AGUIRRE  
DTC ESCUELA DE POSGRADO UCV



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI)  
"César Acuña Peralta"

## FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

### 1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: (solo los datos del que autoriza)

YANGALI GARRA JUAN ANTONIO  
D.N.I. : 25403002  
Domicilio : JR. ARICA 555 CALLAO  
Teléfono : Fijo : 453-8477 Móvil : 989092676  
E-mail : jyangali.2012@hotmail.com

### 2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado

Facultad : .....  
Escuela : .....  
Carrera : .....  
Titulo : .....

Tesis de Posgrado

Maestría

Grado : MAESTRO  Doctorado  
Mención : GESTION PUBLICA

### 3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:

YANGALI GARRA JUAN ANTONIO  
.....  
.....

Título de la tesis:

GESTION DEL TRANSITO VEHICULAR EN EL CERCA  
D.O. DE LIMA 2018

Año de publicación : 2018

### 4. AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE LA TESIS EN VERSIÓN ELECTRÓNICA:

A través del presente documento,

Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

Firma : 

Fecha: 23 OCT 2018