



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

Análisis de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la
Ordenanza Municipal N° 026-2014 en el Callao 2016

TESIS PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR:

Barbarán Lavi Marlon

ASESOR:

Santisteban Llontop Pedro Pablo

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Derecho Administrativo

LIMA-PERÚ

2017

Página del jurado

Guisseppi Paul Morales Cauti

Presidente

Jimmy Romulo Marquez Moreno

Secretario

Angel Fernando La Torre Guerrero

Vocal

Dedicatoria

Este trabajo está dedicado a Dios, A mis padres Gevita Lavi Haya, y Oscar Barbarán Pinedo, A mis hermanos, Eric, Ingrid y Keey, A mis sobrinas Grecia y Samantha, A Rodolfo Muñante Sanguineti, que me ha apoyado y motivado para cumplir con mis metas.

Agradecimiento

Reconozco, a mi asesor Dr Pedro Pablo Santisteban LLontop, Al Ing. Rodolfo Muñante Sanguinetti, A Rodolfo Alejandro Muñante Loli, dueños de la Empresa donde laboro quienes fueron las personas que me apoyaron Incondicionalmente.

Declaración de Autenticidad

Yo, Marlon Barbarán Lavi, con DNI N° 01155090, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, declaro bajo juramento que:

1. La tesis es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de cita y referencia para las fuentes consultadas, por lo tanto la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido auto plagiado, es decir, no ha sido publicada ni presentada con anterioridad para obtener el grado o título profesional alguno.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, duplicados ni copiados y por lo tanto los resultados que se presentan en la presente tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

En tal sentido de identificarse fraude, plagio, piratería o falsificación, asumo la responsabilidad y las consecuencias que de mi accionar deviene, sometiéndome a las disposiciones contenidas en las normas académicas de la Universidad Cesar Vallejo.

Lima, 15 de Abril de 2017

Marlon Barbarán Lavi
DNI N° 011550

PRESENTACIÓN

Señores miembros del Jurado:

La presente investigación titulada: **Análisis de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la Ordenanza Municipal N° 026-2014 en el Callao 2016**, constituye una satisfacción académica el haber desarrollado el presente trabajo de investigación, el cual ha sido realizado con denodado esfuerzo y motivación buscando realizar un aporte jurídico significativo al debate doctrinario. Es por ello que dediqué bastante tiempo y energía en el análisis de fuentes documentales que hicieron posible abordar y contextualizar el tema; del mismo modo, incidir en la problemática que con el juicio de expertos me permitió establecer con claridad sus implicancias e hipótesis.

Así, cumpliendo con el reglamento de grados y títulos de la universidad César Vallejo, la investigación se ha organizado de la siguiente manera: en la parte introductoria se consignan los antecedentes y la formulación del problema, estableciendo en este, el problema de investigación, los objetivos y los supuestos jurídicos generales y específicos, la fundamentación científica, teórica y la justificación; en la segunda parte se abordara el marco metodológico en el que se sustenta el trabajo como una investigación desarrollada en el enfoque cualitativo, de tipo de estudio orientado a la comprensión a la luz del diseño de estudios de casos. Acto seguido se detallaran los resultados que permitirá arribar a las conclusiones y sugerencias, todo ello con los respaldos bibliográficos y de las evidencias contenidas en el anexo del presente trabajo de investigación.

El autor

ÍNDICE

Página de jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaración de autenticidad	v
Presentación	vi
índice	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
Aproximación temática	2
Trabajos previos	3
Teorías relacionadas al tema	8
Formulación del problema	20
Justificación del estudio	21
Objetivos	23
Supuestos jurídicos	24
II. METODO	25
2.1 Tipo de Investigación	27
2.2 Diseño de Investigación	27
2.3 Caracterización de Sujetos	28
2.4 Población y muestra	29
2.5 Técnicas e Instrumentos de recolección de datos	29
2.6 Métodos de Análisis de Datos	32
2.7 Tratamiento de la información: Unidades Temáticas, Caracterización	32
2.8 Aspectos Éticos	33
III.RESULTADOS	35
IV.DISCUSIÓN	47
V.CONCLUSIÓN	51
VI.RECOMENDACIONES	53
VII REFERENCIAS	55

ANEXOS	61
Matriz de Consistencia	62
Instrumentos	65
Validación de los Instrumentos	72

RESUMEN

El presente trabajo de investigación es del tipo básico, con un enfoque cualitativo, con diseño de teoría fundamentada; con el objetivo general de identificar las falencias en el análisis del Transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N° 026-2014 de la Municipalidad Provincial del Callao en materia de transporte terrestre de carga; así también, se planteó dos objetivos específicos complementarios al objetivo general planteado inicialmente; los cuales fueron: Conocer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N° 026-2014 con respecto a la circulación del transporte terrestre de carga en el 2016 y, por otro lado, Conocer los efectos de la Ordenanza Municipal N° 026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao 2016. Con la finalidad de alcanzar los objetivos planteados en la presente, se aplicó la técnica de la entrevista, del análisis documentario y del análisis del marco normativo; resultados que fueron destinados a la comprobación de los supuestos jurídicos planteados al inicio de la investigación a partir de la formulación del problema general y específicos.

Palabras Clave: Procedimiento administrativo, ordenanza Municipal.

ABSTRACT

The present investigation is of the basic type, with a qualitative approach, of design of grounded theory; With the general objective of identifying the shortcomings in the analysis of the Terrestrial Transport and the Municipal Ordinance No. 26-2014 of Callao in the matter of land transport of cargo; As well as two specific objectives complementary to the general objective initially proposed; Which were: To know the criteria applied by the Municipality of Callao in Municipal Ordinance No. 026-2014 with respect to the movement of land transport of cargo in 2016 and, on the other hand, To know the effects of Municipal Ordinance No. 026 -2014 regarding the validity of the single traffic card issued to freight companies in Callao 2016. In order to achieve the objectives set forth herein, the technique of interviewing, analyzing sentences and Analysis of the regulatory framework; Results that were destined to the verification of the legal assumptions raised at the beginning of the investigation from the formulation of the general and specific problem.

Keywords: Administrative procedure, municipal ordinance.

I. INTRODUCCIÓN

Aproximación temática

El transporte en la actualidad es considerado como uno de los elementos económicos más importantes que coadyuvan a la conquista de los diversos mercados, aún si se trata del transporte terrestre debido a que este se considera como uno de los medios de mayor alcance, porque donde no existe el acceso de una vía aérea y mucho menos de una ruta fluvial, el transporte terrestre lidera los senderos de la comunicación, sean estas mediante rutas cortas o largas dentro de una determinada localidad o fuera de ésta.

En ese sentido, el proceso del transporte de carga pesada y distribución de mercancías hace que el costo económico de dicho medio se convierta en uno de los puntos de partida para determinar cuántos son los gastos operativos y por ende los costos del servicio total cuando llegue al lugar donde finalmente se ha destinado la carga.

El transporte de carga pesada está sujeto al desarrollo de ciertos procedimientos administrativos los cuales generan el aguardo de los propios, así mismo la presencia de barreras burocráticas en la presentación de la documentación innecesarios origina el impedimento y el retraso en la obtención de los permisos de circulación de transporte de carga pesada en la jurisdicción de la provincia constitucional del Callao.

Mediante el presente trabajo de investigación se espera aportar nuevos elementos de juicio que determinen el buen funcionamiento de la administración pública en la emisión de los permisos de circulación para los vehículos de transporte de carga pesada y la reducción de los costos en la cobranza de los tramites, de este modo dar a conocer que la municipalidad del Callao no está cumpliendo con lo contemplado en la norma general Ley N°27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su reglamento aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-Ministerio de Transportes y Comunicaciones en su art. 53, no adecuándose al tiempo establecido en el número de orden 03 del Texto Único de Procedimientos Administrativos TUPA aprobado mediante la Ordenanza Municipal N°026-2014- Municipalidad Provincial del Callao, que establece los requisitos para la autorización de

circulación de transporte de carga para la renovación de los permisos de circulación en sus diferentes modalidades.

En ese sentido es preciso señalar que la municipalidad de Callao emite resoluciones y ordenanzas que no se adecuan al respeto por la supremacía de la norma pretendiendo que mediante la Ordenanza N° 026-2014- emitido por la Municipalidad Provincial del Callao, donde se establece que el plazo para la renovación de la autorización de circulación de transporte de carga pesada es de 1 año, mientras que la Ley N° 27181 Ley General de Transporte Terrestre y Transito y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N°017-2009, establece que el plazo para la autorización de la circulación del transporte de carga pesada en todo el territorio nacional es de 10 años haciéndose visible la incompatibilidad de dicha ordenanza respecto de dicha Ley.

Por esta razón las autoridades municipales deben cumplir lo que establece la norma, si bien es cierto tienen la autonomía para emitir normas dentro de su jurisdicción amparándose en la Ley General de Municipalidades, tienen que dar reglas u ordenanzas que deberán cumplirse dentro la jurisdicción del Callao, siempre y cuando observando las reglas nacionales respetando la supremacía de la Ley y adecuándose a la Ley General de Procedimiento Administrativo Ley N°27444.

Trabajos previos.

Antecedentes nacionales

El ente regulador del transporte de carga pesada a nivel nacional es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en ese sentido López (2011) a través de su investigación denominada: Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte “La misericordia sac” del departamento de Lambayeque, su objetivo consistía en realizar un eficaz control de los precios y costos del servicio por unidad de vehículos de transporte de carga con la finalidad de lograr eficientemente un mejor control de su servicio que brindan.

La investigadora utilizó el método cualitativo de tipo descriptivo llegando a la conclusión que el servicio de vehículos de transporte de carga terrestre está regulado por las normas del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, lo cual estas disposiciones nos permiten asegurar los servicios de transporte de carga de una manera eficaz y formal, así mismo está afecto a tributos establecidos de los gobiernos nacionales así como de los gobiernos locales (p.91).

De esta manera podemos indicar que las autoridades reguladoras del transporte en la Libertad es la Dirección Regional de Transporte, por lo tanto Guerrero y Rodríguez (2010-2011) a través de su investigación que lo nombraron: Políticas de comunicación y los derechos laborales de los trabajadores del transporte público en Trujillo, su objetivo se centra principalmente en estudiar a profundidad cuáles son las principales inquietudes de la Central Regional de Transporte Urbano de la Libertad (CERTRULL), frente a la existencia de un problema persistente en el transporte ya sea público o de carga.

Asimismo las investigadoras en su trabajo de indagación se centraron bajo el enfoque cualitativo y crítico lo cual llegaron a la siguiente conclusión que en su mayoría las diferentes empresas de transporte públicos, de carga y pasajeros, no cuentan con un parque automotor de vehículos que sea de su propiedad, por lo tanto se ven en la necesidad y la obligación de tercerar el servicio que brindan para la satisfacción y cubrir las necesidades que exigen las ciudades modernas en constante desarrollo (p.20).

Como podemos mencionar el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es el ente emisor de las disposiciones normativas y administrativas, en ese contexto Macarlupu (2016) en su investigación designada: Caracterización de control interno administrativo en las empresas del sector servicios, rubro transporte urbano de pasajeros y carga en el Perú, menciona que su objetivo consiste en detallar las principales características de una inspección y control interno y administrativo en las empresas del sector que brindan diferentes

servicios tanto en la sección de transporte urbano de pasajeros y mencionamos adicionalmente el transporte de carga pesada y liviana en el Perú.

Por lo tanto la investigadora en su trabajo realizado eficientemente, utilizo el diseño cualitativo, descriptivo, bibliográfico, documental y de caso, llegando a la siguiente conclusión de que las diferentes empresas de transporte público son deficientes en lo que respecta a las diferentes rutas, capacitaciones y la falta de conocimiento de las normas existentes los cuales son dadas por las autoridades para el cumplimiento y la adecuación del mismo (p.80).

Antecedentes Internacionales

Las autoridades gubernamentales del Ecuador respetan lo establecido por el Ministerio de Transporte y Obras Publicas a fin de conservar el patrimonio vial. Al respecto, Ruiz (2015) a través de su investigación denominada: Estudio de pesos y dimensiones de los vehículos de carga que circulan sobre las carreteras de la red vial estatal ecuatoriana, su objetivo consistía en favorecer y beneficiar a través de un modelo de gestión, para que el Ministerio de transporte y obras públicas, órgano rector de la vialidad en el país, promueva un entorno de ejercicio y operación que sea la más adecuada para los vehículos de transporte de carga que transitan la red vial estatal.

Por lo tanto el tesista para dicha investigación utilizo el enfoque cualitativo basado en un estudio de investigación bibliográfico. Luego de la investigación realizada llegó a la conclusión que las autoridades de gobierno nacional al efectuar e implementar medidas a corto, mediano y largo plazo para buscar un mecanismo de control de los pesos y dimensiones en la red vial estatal, deberían emplear el modelo que es planteado por la autoridad del transporte en este caso el Ministerio de transporte y obras públicas MTOP, a fin de que exista una modernización para un adecuado control y la conservación de en buen estado del patrimonio terrestre vial que pertenece a todo los ciudadanos (p.52).

La autoridad reguladora en materia de tránsito y transporte exige la documentación física para el conocimiento de los trabajadores sobre la

normativa, en ese sentido Castro (2006) a través de su investigación denominada: Manual de Inducción para el personal de una empresa de transporte de carga pesada, uno de sus objetivos consiste en suministrar la documentación que contenga la información más apropiado y selecto para así de esta forma brindar el apoyo, la adaptación e integración de manera adecuada y propicia que se adecue al puesto de trabajo de los nuevos colaboradores, para así de esta forma poder brindar un correcto servicio de transporte de carga.

En este sentido el investigador utilizo un método cualitativo que se basa prácticamente en un estudio de tesis descriptivo para que de esta forma llegar a concluir que se estableció la existencia de una necesidad para la elaboración de un manual que sirva de percepción y estímulo para los trabajadores, en el cual se brinde toda la información necesaria y básica de la empresa de transporte de carga y los ubique en el ambiente en que empiezan a laborar para tener el conocimiento primordial, básico y adecuado para el buen funcionamiento de una empresa de transporte de carga (p.20).

Para un buen manejo del servicio en el transporte, el investigador Ospina (2015) mediante su trabajo de investigación denominada: calidad de servicio y valor en el transporte intermodal de mercancías un modelo integrador de antecedentes y consecuentes desde la perspectiva del transitorio, nos menciona que su objetivo consiste en contribuir con nuevos conocimiento acerca de los pasos y procesos que tiene que seguir para una mejor formación y una adecuada calidad del servicio brindado y del valor en el espacio de la gestión del transporte terrestre de mercancías, observando el papel que desempeñan las variables, tales como la imagen en cuanto a la tecnología de la información y comunicación TIC, al exponer una relación entre empresas de la cadena logística, y con todo ello delimitar sus efectos en procesos de satisfacción y una total lealtad.

Por lo tanto podemos manifestar que el investigador utiliza un su estudio de investigación un método cualitativo donde concluye que deben constituir un

marco conceptual del transporte de mercancías a un nivel superior, de la logística, como una de las variables que establezcan estrategias de la gestión de las empresas como uno de los métodos o disciplinas de investigación (p.366).

Así mismo podemos mencionar que en este trabajo de investigación Gómez (2010) en su tesis de investigación titulada: Elaboración de un plan de mercadeo para la empresa Gómez Betancur Ltda., de esta manera su objetivo consiste en el desarrollo de un plan de mercadeo en la empresa Gómez Betancur Ltda., para así conocer formalmente cual es la oferta y demanda del mercado de transporte de carga vía terrestre y de esta manera realizar una evaluación de un ingreso en riesgos de mercado y desarrollar la colaboración en lo que se compite actualmente, todo esto seleccionando información adecuada que contribuya o ayude a los representantes de la empresa decidir cómo optimizar el posicionamiento de la empresa y establecer la cultura de organización que se dirija a brindar una mejor calidad de servicio a sus clientes.

Asimismo al analizar este trabajo de investigación el tesista utiliza el modelo cualitativo porque para obtener una adecuada respuesta que sea concreta utiliza la entrevista donde finalmente concluye que el nivel que existe en los precios que establecen las empresas de transporte ya sea de carga o pasajeros para diferentes destinos es el mismo, éste se encuentra ajustado en la tabla de fletes por el Ministerio de Transporte, estos fletes están establecidos y al que está forzado a cumplir el generador de carga; por esta razón, las diferentes empresas de transporte terrestre de carga buscan formas para mejorar la excelencia competitiva, pues ésta es la columna que delimita la incompatibilidad frente a la competencia y al fundador de carga (p.56).

La autoridad del transporte territorial es el ente de brindar las prerrogativas en cuanto a capacitación en el ámbito de transporte, en ese sentido Solórzano (2013) a través de su investigación denominada: Diseño de un programa de capacitación, procesos y beneficios para los transportistas informales de carga

pesada que operan en la ciudad de Guayaquil y que deben regularizarse de acuerdo a la norma de transporte vigente en el país, de esta manera su objetivo es la realización de un estudio que brinde la oportunidad y permita conocer los motivos por los cuales los transportistas informales del transporte de carga pesada carecen de una adecuada organización, y así tener conocimiento de la realidad actual e impulsar la formalización de la transportación en Guayaquil; a través de encuestas como también de las entrevistas.

Por lo tanto el tesista en el trabajo de investigación utiliza el modelo cuantitativo- cualitativo para llegar a concluir de que el Estado les brindara el reconocimiento como persona jurídica, a través de una adecuada y moderna gestión administrativa conjuntamente con las entidades públicas que están comprometidas en la formalización, con la previa obtención de los requisitos que serán establecidos y facilitados por el Estado a través de la administración para la constitución (p.140).

Teorías relacionadas al tema

Teoría de la jerarquización de la norma

La pirámide de Kelsen permite observar la base del ordenamiento jurídico, el cual debe ser respetado a fin de no transgredirse la norma de mayor jerarquía (Constitución). Al respecto, Domingo (2009) citando a Kelsen sostiene que éste a través de la denomina Pirámide de Kelsen realiza una estructuración jerárquica del Derecho en donde la norma inferior encontraba validez sobre la base de la norma superior, siendo ésta última (norma de mayor jerarquía) la que aportaba la unidad válida del ordenamiento jurídico en sí. En ese sentido, para Kelsen, la norma de mayor jerarquía vendría a ser la Constitución y por ende ninguna ley de menor superioridad podría transgredirla (pp.31-34).

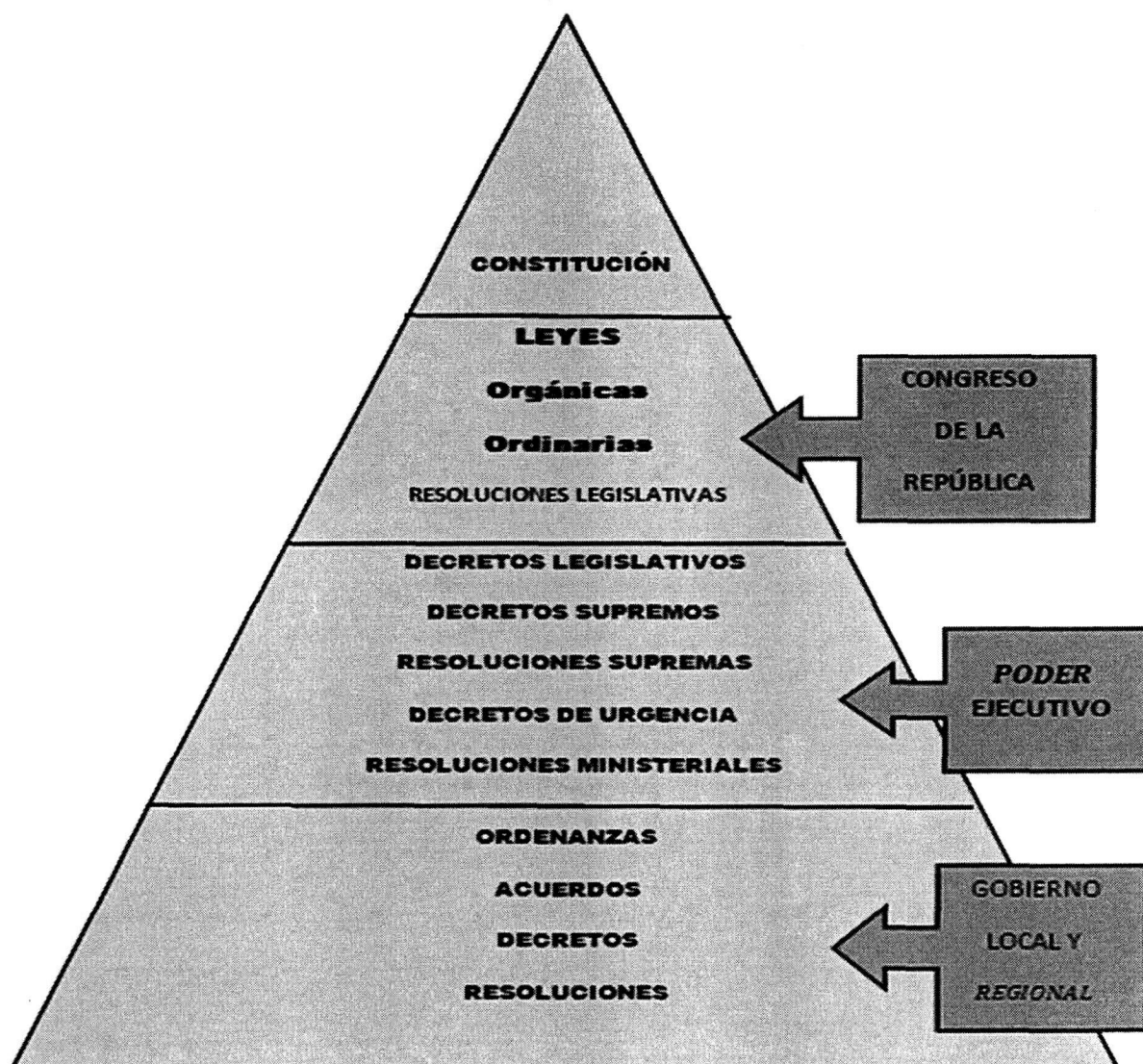


Figura N° 1

Enfoque del sistema de transporte

Un sistema implica la combinación de ciertos elementos que coadyuvan al logro de un propósito general, en ese sentido, bajo el enfoque del sistema de transporte Islas y Lelis (2007) consideran que dentro de un sistema de transportes todo debe estar integrado, es decir, debe existir armonía entre el vehículo, la carga y el sistema administrativo que permita el desplazamiento. Asimismo, en cuanto al vehículo refieren que éste es un medio mecánico de transporte, el cual requiere la fijación de costos y autorizaciones de circulación que permitan la viabilidad del transporte de acuerdo a las características que

éstas posean: Tamaño, peso, capacidad de carga, entre otras que coadyuven a fijar los momentos de desplazamiento del medio de transporte según las características que rijan sobre éste (pp.30-32).

Ley General

La ley es una norma escrita derivada del poder legislativo, por lo que es la norma más honorable y respetada del ordenamiento jurídico y prima sobre las demás normas de menor jerarquía, asimismo dentro de este catálogo podemos diferenciar a su vez distintas clases de leyes como son las Leyes Orgánicas y Leyes Ordinarias con una definición de la Ley Orgánica que son aquellas que por los cuales sólo pueden ser promulgados por el estado, y están previstas para los componentes señalados en el artículo 81 de nuestra Carta Constitucional así como otras previstas en la norma fundamental.

Asimismo se manifiesta que la Ley en el ámbito del derecho es uno de los preceptos con más importancia que es dado por la autoridad competente, por lo cual este texto manda o prohíbe a su vez algo en consonancia con la justicia y para el bienestar de la sociedad en su conjunto los cuales son los que deben cumplir para la convivencia en una sociedad civilizada, por ende quienes transgreden la ley serán sancionados de acuerdo a lo establecido en la propia norma positiva.

Como manifiesta Vivar (2009) que de acuerdo a la legislación del estado del Ecuador en su Código Civil en cuyo art. 1, nos menciona que la Ley principalmente y lo más primordial es una declaración de voluntad de su soberanía, que establecida e indicada por la Constitución este manda, prohíbe o permite, por lo tanto esta definición nos menciona que la misma ley es una declaración de la voluntad soberana y para entender esta acepción de soberanía tenemos que remitirnos a lo que indica la ley suprema Ecuatoriana conocida como la Constitución Política de la República del Ecuador, lo cual menciona en su art. 1 inc. 2° que la soberanía radica principalmente en el pueblo la cual su voluntad expresa es su base para imponer autoridad, que son ejercidos mediante los órganos emanados del poder público (p.31).

Reglamento

El reglamento se subordina a la ley, en ese sentido Sánchez (2002) menciona que el reglamento es el conglomerado de normas en la administración que están subordinadas a la Ley, de cumplimiento obligatorio e impersonales que es expedida de manera unilateralmente por el presidente de la república, en virtud de las facultades conferidas por la Constitución de cada Estado o en su defecto que resulten de forma implícita del poder ejecutivo y no puede existir reglamentos que sean autónomos, quiere decir que no debe estar apoyado en una ley del Congreso.(p.31)

En ese sentido y en conceptos generales como lo indica Martínez (2010) nos dice que un reglamento es una disposición en el ámbito administrativo que será de carácter general y cumple una jerarquía menor a la Ley lo cual nos menciona tres aspectos que tendrán una relevancia en lo administrativo, que el reglamento sea considerado como una de las disposiciones administrativas, representa que se trata de normas o reglas jurídicas que son establecidas por la administración municipal, en otro contexto es considerado de forma general por que los reglamentos emanan de una regla o norma jurídica que deberá ser respetada por todo los administrados y destinatarios al momento de ser integrada en el ordenamiento jurídico.

Por lo tanto tiene un grado infra legal, es decir, que los reglamentos se encuentran estrictamente subordinados a la Ley y de ninguna manera podrá considerarse superior a esta, por esta razón indicamos que los reglamentos de una ley son integrados o insertados al ordenamiento jurídico, para que estas disposiciones reglamentarias aporten algo nuevo a las normas que forman parte de nuestro ordenamiento lo cual servirá para modificar, prevenir y corregir la existente o en su defecto poder derogarlas. (pp. 1- 8).

Como explica Félix (2010) el reglamento se define como el conjunto de reglas de una forma ordenada que tienen normas específicas para los procedimientos y facilitar el cumplimiento de una disposición o ley que se superior, por lo tanto se define como un documento jurídico que contiene reglas básicas para el buen desarrollo de las normas obligatorias, que son establecidas y aplicadas por la

autoridad que está facultado, asimismo el reglamento es una norma de carácter secundario, subordinada y será complementaria de la ley (pp. 9-12).

Transporte

Cuando hablamos del sistema de transporte: Sallam (2013) menciona que generalmente es adquirido como uno de los servicios que se obtiene y constituye principalmente a una parte del servicio de tercería, por lo tanto es usado para conseguir y alcanzar una determinada finalidad, por esta razón el sistema de transporte es solamente un medio y no el objetivo.

En pie de eso la característica del sistema de transporte se efectuara en función del objetivo que se busca, y como ejemplo tenemos tres ejes como el turismo, el sistema de construcción y el comercio de mercancías y tendrán que adecuarse para lograr los objetivos que se busca y las metas trazadas, así de esta manera la demanda del sector transporte variara en cada uno de los sectores que se requiera ya sea de forma permanente o temporal (p.15).

Para Grunauer (2005) el sistema de transporte es la traslación de personas o bienes muebles desde un punto de partida hacia otro de destino, en ese sentido este hecho no está establecido como un contrato en sí mismo, por ello, para que se puntualice dicha concepción será obligatorio que se plasme el acuerdo de voluntades, siendo este uno de los requisitos necesarios de todo contrato (p.11).

Asimismo Mauleón (2014) sostiene que el transporte terrestre de carga y mercancías es una de las formas de trasladar los diferentes productos desde el punto de origen hasta el destino final, por lo tanto esta diferencia que hace el autor no necesariamente se establece especialmente para el transporte de viajeros, sino también sirve para cualquier medio de transporte como son, marítimo, ferroviario, aéreo y por carretera, y el origen de este puede ser de diferentes puntos ya sea de proveedores, almacenes, depósitos, terminales o viceversa (p. 7).

En ese sentido Cendrero y Truyols (2008) nos aclaran que un sistema de transporte terrestre está desarrollado por varios elementos, estableciendo los más fundamentales como son, infraestructura, la flota vehicular y la empresa

que brinda el servicio quien viene a ser la actividad principal, por lo tanto aclaran que estos tres elementos están interconectados entre ellos, lo cual ninguno puede subsistir sin la presencia del otro (pp. 16-20).

Clases de transporte

De acuerdo a la clasificación que de los medios de transporte según Tovar (2008) a través de su tesis de investigación: *Medios de Transporte y su Desarrollo*, establece las siguientes consideraciones o clasificaciones del transporte en, acuático o marítimo, carretero o terrestre, ferroviario y aéreo, estableciendo la siguiente definición de cada uno de ellos (pp.4-12).

Transporte Acuático o Marítimo

De acuerdo a la clasificación que da el autor, el transporte marítimo ya sea nacional como internacional es el envío de carga como de pasajeros en grandes embarcaciones a través del mar del país de origen a otro, utilizando medios de transporte ya sea por barcos u otras embarcaciones y dentro de las características principales del tráfico por vía marítima consideramos estos aspectos: Internacional: lo cual es prácticamente el único medio económico de poder realizar el transporte de grandes bultos de mercancías entre distintos lugares situados geográficamente que sean flexibles y versátiles por las distintas embarcaciones que son adaptados a todo tipo de cargas.

Transporte Terrestre

Es la acción de desplazamiento que cumplen los vehículos de transporte de carga por las diferentes vías nacionales transportando personas y mercancías para satisfacer las diferentes necesidades y cumplir con los objetivos establecidos para un fin necesario y el traslado de bienes y servicios dentro del ámbito ya sea nacional como internacional, el servicio de transporte de carga desempeña una de las funciones más importantes como es el de transportar de un lugar a otro un determinado producto almacenado en un lugar establecido.

Por lo tanto este servicio ya establecido forma parte de toda una vinculo en la logística, lo cual se encargara de la colocación de uno si no de diferentes mercancías en el momento y lugar de destino.

Transporte Ferroviario

En este sentido mencionamos que el transporte ferroviario es un medio de transporte de personas y mercancías lo cual esta conducido sobre una vía férrea entendida normalmente por carriles o rieles los cuales están contruidos de acero o hierro, para soportar el peso, la temperatura y el desplazamiento por este sistema que forman el camino o vía férrea donde circulan los trenes, asimismo dentro de esta clasificación podemos incluir el transporte que utilizan otros tipos de guiado, como podemos mencionar a los trenes de levitación magnética.

Finalmente indicamos que se trata de un sistema de transporte que tiene grandes ventajas que podemos comparar con aspectos, tales como la utilización de combustible por tonelada o por distancia de recorrido, que hacen relevante su uso en el mundo moderno.

Transporte Aéreo

Asimismo mencionamos que el transporte por vía aérea es uno de los medios de transporte modernos y desarrollado, este hecho trasciende en una negociación que sea la más sencilla, que tenga presencia de las nuevas y modernas tecnologías con procedimientos y protocolos que se encuentre computarizados y sujetos a las normas establecidos en los países donde realizan sus operaciones comerciales con estándares de calidad a nivel mundial, que tendremos los datos en consulta de forma inmediata vía Internet o con una llamada a nuestro funcionario o representante de carga.

De esta forma la simplicidad operativa, el alto coste cambia la gestión del transporte aéreo en un aspecto muy imprescindible dentro del sistema logístico donde el error que se pueda cometer significaría trascendentales resultados económicas que serán negativos para el funcionamiento del sistema y se verá reflejado en las perdidas económicas que pueda generar. Por esto es necesario contar con los conocimientos y asesoramiento idóneos del personal

que está capacitado y que tengan conocimiento adecuado para el buen manejo de la misma.

Transporte de Carga Pesada

Carga pesada o voluminosa es un tipo de carga lo cual excede en peso y/o volumen a transportar usualmente, por lo que debe contar con una conducción, equipo y sitios especiales o preparados de manera que sea temporal.

De acuerdo a la definición que da Ramírez (2015 a) manifiesta que la importancia fundamental del transporte terrestres de carga por carretera es incuestionable, porque es de suma importancia para la movilización mayormente interna de la carga en general como para la movilización de la carga para el movimiento del comercio exterior, por esta razón el transporte de carga es de suma importancia ya que el uso de recursos como es el transporte terrestre puede reducir los gastos y mejorar los costos del transporte que nos facilitara el movimiento permanente de la carga de un destino a otro final (p.6).

En cuanto al transporte de carga Rodríguez (2013) nos explica que el transporte para vehículos de carga pesada ha coexistido en un ambiente que, por décadas, ha sido abiertamente opuesto o le ha dado una preferencia más baja, hace poco tiempo el transporte de carga pesada en el ámbito urbano había sido dejado de lado por los planificadores urbanísticos y por el propio gobierno, sin embargo, a pesar de que las transitadas rutas para la distribución de los bienes y carga forman parte de una producción y un sistema que son invisibles para la mayoría de la gente, los vehículos de transporte de carga terrestre es primordial en la vida de las personas y la sociedad, hoy en día, debe ser tratado como un mecanismo o un elemento que sea clave para el buen funcionamiento, desarrollo y eficiencia de nuestras ciudades (pp. 7-9).

Traslación de la Carga

El movimiento de traslación en el transporte de carga según menciona Ramírez (2015 b) es el traslado del material para el transporte de carga ya sea de personas o como también de bienes muebles que tenga un punto de partida y otro de destino, pero el autor nos manifiesta, que está hecho en sí mismo, y no

constituirá meramente un contrato, por lo tanto para que se configure esta relación necesariamente tendrán que concurrir los distintos elementos clasificados para la existencia del contrato, concretamente siendo uno de los requisitos más importantes e indispensables la existencia del acuerdo de voluntades entre las partes involucradas para generar o dar inicio al transporte de carga (p.11).

Definición de Carga

De acuerdo a la clasificación que da Muñoz (2014) en su seminario de Clasificación de la Carga, y conforme las necesidades que se presentan en el contexto del transporte de carga para vehículos que transportan peso un una proporción por tonelaje, lo divide de acuerdo a la necesidad de cada sector en:

Carga General

En esta denominación como su nombre lo menciona, está conformado por todo tipo de carga de diferente naturaleza que se transporta simultáneamente, en pequeñas cantidades y en vehículos que sean independientes su característica principal es que se pueden contar el número de equipajes por lo tanto se maniobran como unidades, en ese sentido se considera carga general a las diferentes clases como pueden ser: cajas de cartón, botellas, metálicas, plástico, etc. que serán trasportadas y su almacenaje se realizara de manera conjunta en un solo lugar.

Carga a Granel

Este tipo de carga es transportada en grandes cantidades y sin la necesidad de tener un embalaje adecuado, este será estibado en forma directa en la bodega de grandes barcos que cuenten con adecuados compartimientos que deberán ser acomodados y acondicionados cuidadosamente, por lo tanto esta carga puede ser de tres tipos como son: carga sólida, carga líquida y carga de forma gaseosa.

Para este tipo de carga no es necesario un protocolo de almacenamiento, basta que lo adecuen en grandes contenedores y puedan ser transportadas al

lugar de destino, pero si cumpliendo con toda las especificaciones de seguridad que indica el protocolo.

Carga Especial

Como su propio nombre indica, es una carga que se diferencia de las demás y está provista por el cuidado especial que se debe dar en su manejo, por las condiciones del peso, conservación, el peligro que representa y el costoso valor en consecuencia este tipo de carga requiere de una manipulación muy especial para que sea colocada en los almacenes de destino, por consiguiente la carga especial está definida por los siguientes términos:

Carga de Extradimenciones

Tenemos a las grandes maquinarias y los vehículos que demandan procedimientos especializados.

Carga Refrigerada

Que están acondicionadas en una cadena de frío con son las carnes, frutas, medicinas, para adecuado mantenimientos requieren un grado de temperatura permanente y que sea constante.

Carga Peligrosa

Tenemos a las sustancias químicas como ácidos y pegamentos, combustibles, que exigen una manipulación empleando criterios y procedimientos especiales, establecidos y regulados por organismos internacionales (pp.25-27).

Ordenanza Municipal

Acto normativo mediante el cual se expresa la autoridad Municipal para el gobierno de su respectiva jurisdicción provincial en las diferentes materias que son de interés general y permanente para los administrados, cuya aplicación y pleno cumplimiento será de carácter obligatorio desde su publicación.

De acuerdo a lo manifestado por Ruiz (1998), establece que las ordenanzas municipales son citas textuales de normas, en otros términos llamadas leyes

que cumplen una función en el ámbito local, es ejecutada y corregida por la administración municipal.

Por lo tanto las ordenanzas en el contexto municipal instituyen la plataforma jurídica de la actividad municipal, a través de estas, las municipalidades ejecutan su autonomía que le otorga la constitución y la ley en ciertas materias. Asimismo el autor resalta que las ordenanzas municipales no solo perciben el dominio público en el ámbito municipal, igualmente en las leyes que emite y sanciona el poder legislativo, aún el reglamento de estas leyes se contienen en la normas que de una u otra forma regularizan los aspectos en base a la administración y gobierno municipal (p.34).

Una Ordenanza Municipal tiene carácter normativo dentro del ámbito de la jerarquía municipal como manifiesta Rubio (2009 a), las ordenanzas municipales, provinciales y distritales, solo en materia de su competencia, es la norma de mayor jerarquía en la organización estructural de las municipalidades, y por medio de estas se aprueban la organización interna, administrativa, regulatoria y la supervisión de los servicios que brindan de manera pública y las diferentes materias donde la administración Edil tiene competencia.

Por lo tanto afirmamos que por medio de estas ordenanzas se pueden modificar, suprimir, crear o se puede exonerar las tasas, licencias, arbitrios, contribuciones y derechos, pero que serán dentro del límite indicado por Ley (p. 152).

En este sentido las ordenanzas municipales cumple una función concreta y muy importante dentro la organización municipal como la regulación del transporte colectivo, la circulación y el tránsito y verificación de vehículos de transporte de carga pesada, y como lo sostiene Rubio (2009 b), en cuanto a las ordenanzas municipales que son normas jurídicas que nuestra Constitución trata o establece como rango que es equivalente a una Ley, pero se subordinan a ellas en lo que no es de su competencia privativa de las administraciones locales (p. 55).

De acuerdo a lo establecido por el Estudio Rebaza abogados (2017) las ordenanzas municipales son normas de carácter general que tienen mayor jerarquía en la estructura normativa del gobierno municipal, por medio de estas se aprueba su organización interna, su regulación, administración y supervisión de los servicios público que brindan y demás factores en las que el gobierno edil tiene competencia normativa, mediante estas ordenanzas se modificaran, suprimen o exoneran, y se crean, arbitrios, tasas, licencias, derechos y contribuciones, dentro de los límites establecidos por ley.

Asimismo establecen la política de sanciones administrativas por infracción de sus disposiciones, constituyendo escalas de multas en función a la gravedad de la falta; pero además pueden imponer sanciones no monetarias y por lo tanto las ordenanzas municipales tienen rango de ley dentro su jurisdicción (pp.2-5).

Como manifiesta Machicado (2012) la ordenanza municipal es un acto normativo mediante el cual se pronuncia el gobierno municipal, para el buen funcionamiento de su administración en temas que sean de interés general para los administrados y permanente para la población, cuya aplicación y cumplimiento es de carácter obligatorio desde su publicación, se aprueban por mayoría absoluta de los representantes del gobierno municipal, con excepción en ciertas materias que no son de su competencia o por mandato expreso de la Constitución y la ley que exija una mayoría de votos para su aprobación, toda ordenanza municipal estará vigente hasta que sea derogada y es la norma de mayor jerarquía emanada de dicho cuerpo legislativo en su jurisdicción (p. 13).

De acuerdo a la ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972 art. 40, nos mencione que las ordenanzas municipales, provinciales y distritales, en cuanto a su competencia, son normas de forma general de mayor jerarquía en la organización normativa municipal, por medio de estas se aprueba la clasificación y estructura interna, regulación, administración y supervisión de servicios públicos, por lo tanto la municipalidad tiene competencia normativa, mediante las ordenanzas se crearan, modificaran, se exoneran o se suprimen, arbitrios, tasas, licencias, derechos y contribuciones, dentro de los términos permitidos por ley (p.18).

Formulación del problema

Consiste en el planteamiento de una pregunta que nos de la definición exacta del problema que pretendemos resolver el un proyecto a investigar, por lo tanto es una pregunta que está envuelta intrínsecamente una dificultad ya sea teórica o práctica, a la cual debemos hallar una pronta solución y una vez escogido el tema le someteremos a una serie de preguntas que nos orientaran cual es el verdadero camino para llegar a situaciones desconocidas o en caso contrario para corroborar distintas hipótesis.

Por otro lado, Martínez (2006) nos ilustra que el planteamiento del problema es la delimitación clara y precisa del objetivo de investigación respecto a la formulación precisa que es la concreción del mismo en términos definidos, claros y precisos (p.21).

Una excelente formulación de un problema se logra simplemente con hacerse una pregunta que resuma la esencia de lo que es realmente un problema y nos pueda establecer cuáles son sus parámetros principales y si la pregunta que nos hacemos está bien planteada y redactada nos indicara con claridad que información se desea obtener y resolverla.

Problema General

¿Es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016?

Problema Específico 1

¿Cuáles son los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza N°026-2014 con respecto al transporte terrestre de carga en el Callao 2016?

Problema Específico 2

¿Cuáles son los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgado a las empresas de transporte de carga en el Callao 2016?

JUSTIFICACIÓN

En este sentido en la publicación del libro Metodología de la Investigación para Gómez (2012 a) la justificación es la fase que consiste en indicar así como demostrar el porqué de su importancia a desarrollar el proceso de una determinada investigación; además de mostrar los beneficios que se conseguirán. Por esta razón, es adecuado exponer el valor del trabajo que se intenta realizar, como cualquier trabajo profesional, la propuesta se convendrá respaldar con fundamentos indiscutibles, y explicar los propósitos que se conseguirán (p. 27).

Justificación del estudio

La justificación en un trabajo de investigación, tiene como función destacar la necesidad que tiene el tema general para su investigación y poner en conocimiento del mismo, lo cual debemos dejar en claro que existe una mala interpretación de la norma por parte de las autoridades municipales, por lo tanto tenemos que realizar una investigación seria y responsable; o quizá existe una solución de manera parcial y que debemos resolver por completo.

En la actualidad en el Callao existen más de 50.000 mil empresas que realizan el transporte de carga, ya sea formales o en vía de formalización como personas Jurídicas o naturales pero estas últimas contribuyen con sus impuestos y cuentan con RUC, pero que aún no están inscritos en los Registros Públicos, ni cuentan con local propio, en ese sentido cuando estas solicitan los permisos correspondientes para ingresar a la jurisdicción del Callao y en muchas oportunidades estas empresas no cumplen con los requisitos exigidos para su inscripción inmediata, ocasionando un perjuicio económico por el retraso que esto genera.

Por lo tanto estos certificados de circulación son un requisito indispensable para el ingreso al Callao, donde las empresas se encuentran con la necesidad de retirar de los almacenes los productos que comercializan a las distintos destinos que se encuentran en la provincia, como tenemos al puerto del Callao, el aeropuerto internacional, almacenes de aduana, etc.

Siendo uno de las provincias con mayor movimiento económico y comercial, de esta manera arriesgándose a que en cualquier momento sean intervenidos por los fiscalizadores ya sea de la propia municipalidad o de la Policía Nacional, siendo inmovilizados y trasladados al depósito municipal lo cual genera un perjuicio económico con el internamiento de sus vehículos, ya que de ello dependen el sustento para sus familias y por ende de los propios trabajadores quienes conducen estas unidades viéndose, perjudicados directamente por esta medida.

Justificación Teórica

En la presente investigación a desarrollarse se observa, las autoridades de la Provincia Constitucional del Callao, deben tener los conocimientos adecuados sobre los procedimientos de la administración pública para la obtención de los permisos de circulación, con el fin que al momento de realizar los trámites lo realicen de una manera adecuada. Estando a ello como bien se puede observar que en la actualidad las autoridades de la Municipalidad del Callao no están cumpliendo sus labores de manera adecuada.

Justificación Metodológica

En la presente investigación estamos utilizando el enfoque cualitativo, lo cual en este trabajo se maneja la técnica de entrevista, y el análisis de material documental, por esta razón y con todo ello se buscará diseñar preguntas que sean objetivas pero también subjetivas con lo cual esto ayudara a investigar el tema que nos compromete realizar.

Justificación Práctica

Que el presente trabajo de investigación ayudara a identificar los criterios que utiliza la Municipalidad del Callao para la emisión de los certificados o permisos de circulación para los vehículos de transporte terrestre de carga pasado en sus distintas modalidades, como es conocido ya anteriormente se mencionó que estos vienen realizando una inadecuada gestión, por lo tanto este proyecto

de investigación ayudara para que las autoridades de la Municipalidad del Callao cumplan con realizar los trámites para obtener los permisos de forma que sea la más apropiada y que se ajuste a la realidad económica del país con lo cual contribuirá con el objeto que sea de justicia para los administrados.

Objetivos

En ese sentido mencionamos a Quintana citado por Gómez (2012 b) donde constituye y señala que un objetivo establece qué proyecta una investigación, cuáles serán las trascendencias del trabajo investigativo y por qué o para qué se estudia el tema. La importancia de los objetivos radica en que se instituyan como una guía o un derrotero que señale la ruta a seguir con los trabajos de investigación (p.29).

Plasmando otra definición de objetivos, Bernal y García (como citó en Solís, 2008, p.147) describe que los objetivos del centro de estudio establecen los planes o metas principales hacia los cuales estará orientada el estudio de investigación, por ello una descripción o lo que queremos manifestar tiene que ser lo más clara y precisa, es a través de los objetivos que se proyecta al logro que pretendemos alcanzar con nuestra investigación.

De lo manifestado precedentemente en el presente trabajo de investigación, se tendrá un objetivo general y por consiguiente dos objetivos específicos.

Objetivo General

Determinar si es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

Objetivo Específico 1

Establecer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

Objetivo Específico 2

Establecer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

Supuestos

De acuerdo con Pino citando a Medina (s.f.), establece que los supuestos vienen a ser una posible explicación para dar solución a un problema determinado como pueden ser verdaderas o falsas, por lo tanto en los supuestos o hipótesis se tiene que demostrar, comprobar y debe existir una verificación, para que de esta forma en las conclusiones se confirme, rechace o se pueda modificar un tema es decir, son posibles respuestas o soluciones a nuestro problemas de investigación (p. 3-9).

Supuesto Jurídico General

La regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016, considera 1 año de autorización y renovación, mientras que la ley General de Transporte establece 10 años la para la autorización y/o habilitación.

Supuesto Específico 1

Los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la circulación en el 2016 son insuficientes porque hacen una mala interpretación de la norma para un beneficio propio y de terceros.

Supuesto Específico 2

Los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación de manera anual son el perjuicio económico que causan a la empresas de transporte de carga y el tiempo perdido en los trámites porque sin este requisito no pueden circular en la jurisdicción del Callao

II. METODO

Metodología

Según lo manifestado por Behar (2008) en lo que concierne a la metodología de la investigación sustenta que los investigadores deberán establecer el proceso de la investigación controlando así las deducciones del estudio, en ese sentido nos menciona que la metodología involucra describir y a la vez argumentar las decisiones metodológicas que son acogidas por los investigadores, en ese sentido, la metodología es el componente vinculante entre los investigadores con el objeto de estudio que se realiza (p.34).

En relación al enfoque cualitativo de una investigación, Herrera (2008), afirma que la investigación cualitativa permite a los investigadores, realizar estudios más a fondo a fin de desenterrar una descripción del fenómeno a estudiar porque a partir de la indagación que realiza llegara a una conclusión (pp.3-5).

En ese sentido y bajo las premisas conceptuales antes establecidas es que la presente investigación se sitúa dentro de los ámbitos de la investigación cualitativa porque lo que se busca es describir por qué la Municipalidad del Callao emite los permisos de circulación sin la debida observancia de la Ley general establecido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Con respecto a la investigación Soto (2011) menciona que es un proceso, mediante la cual en este estudio científico, se procura conseguir la información que sea la más relevante e indiscutible, para así de esta manera poder conseguir un entendimiento, una verificación, tener una corrección para aplicar el conocimiento y resulta esencialmente indicar que, en todo trabajo de investigación, de un enfoque cualitativo o cuantitativo, obligatoriamente el investigador tiene que haber planeado objetivos, ya sea para dar solución a un problema o para analizar un hecho o circunstancia que se puede dar en la realidad; para tal resultado, éste, deberá proporcionar información que admitirá llegar a una afirmación, y a una hipótesis. (p.2).

2.1 Tipo de Investigación

Por su fin y un propósito es una investigación básica toda vez que estará ubicada a ahondar y ampliar los amplios conocimientos en la materia, sobre una plataforma de nuevas teorías o las ya existentes; no resolverá de manera directa el problema que se ha planteado, por lo que de ninguna manera será de aplicación de manera práctica e inmediata.

De acuerdo a lo manifestado por Aranzamendi (2008) menciona que el enfoque cualitativo analiza y profundiza teóricamente los distintos problemas jurídicos que existen, por lo tanto a de comprender y explicar los distintos hechos jurídicos que se encuentran como una de las manifestaciones del comportamiento social (p.161).

En este sentido se adecua correctamente a la definición que da Carrasco (2008) explicándonos que la investigación de tipo básica es la que no posee intenciones que sea de aplicación inmediata, solo busca desarrollar y profundizar los conocimientos científicos existentes acerca de la realidad (p.43).

Por lo tanto concuerda con la ilustración que propone Gómez (2009) quien afirma que la investigación básica tiene por objetivo contribuir e incrementar los amplios conocimientos en una materia determinada de la ciencia (p.15).

2.2 Diseño de Investigación

En ese sentido el diseño de la investigación viene a ser una teoría fundamentada y tendrá como propósito fundamental un método de carácter inductivo de investigación en la que el investigador en su estudio desarrolla una teoría, la misma que se da del proceso de recolección y análisis de datos.

De acuerdo a lo planteado por Domínguez (2015) el diseño de investigación está referido principalmente, a un plan o estrategia proyectada para obtener la información solicitada, y se utilizara para manifestar, plantear y demostrar la hipótesis en caso haya sido programadas (p. 5).

Por esta razón, como en nuestra investigación las diferentes informaciones surgirán de las entrevistas que llevemos a cabo con los profesionales y los especialistas en el tema de transporte de carga, y el diseño de la investigación será de teoría fundamentada.

Es muy importancia indicar Hernández, Fernández, y Baptista, (2010) sostiene que, el vocablo diseño está referido a un determinado plan o una estrategia imaginada para dar una posible respuesta a las interrogantes de la investigación, por lo tanto, como se puede comprobar, en este espacio el diseño está destinado a que el investigador se plantee la forma, mediante la cual, planteara, desarrollará y responderá las interrogantes en el espacio de su investigación; toda vez que el propósito de todo tema de investigación siempre va ser, alcanzar una posible respuesta que pueda ser confirmada y sustentada con la información que fundamente tal decisión (p.120).

El Diccionario esencial de la Lengua española (2006) nos da una definición concerniente al contexto, espacio u escenario como el terreno donde ocurre o se desarrollara un determinado acontecimiento o suceso.

Con respecto al espacio de estudio, la presente investigación se desplegará en los ambientes de la Gerencia general de Transporte urbano y de carga de la jurisdicción del Callao, porque será ahí el espacio donde el centro de estudio que se experimenta ocurre.

2.3 Caracterización de Sujetos

En este parte del trabajo se precisará quiénes serán los sujetos dependientes los cuales participarán en el proceso de la investigación y se les puntualizará.

Los colaboradores a quiénes serán los entrevistados para conseguir la información necesaria respecto al fenómeno que se investiga serán los gerentes de las empresas de transporte de carga del Callao pero que no laboran en dicha comuna edil y los especialistas que laboran en la gerencia de transporte y tránsito de la municipalidad de Callao, sin embargo, debido al amplio conocimiento sobre la

materia será importante contar con la información de aquellas personas que hayan participado en conferencias, capacitaciones y talleres sobre el manejo adecuado de la administración pública y el desarrollo del transporte en el Callao.

Sujetos / Características	Walter Valverde Quinto	Machiavelli Laura Lume	Manuel Vega Acuña	Eugenio Garay Pampa	Piera Escalante Flores	Martin Forle Bellina
Cargo/ función	Gerente de la Empresa Transporte Valverde SAC	Sub Gerente Consorcio Laura SAC	Gerente Empresa de Transporte Vega SAC	Gerente MYM Garay Transport EIRL	Especialista del área de transporte	Área de inspección de transporte y tránsito
Institución	Empresa privada	Empresa privada	Empresa privada	Empresa privada	Municipalidad del Callao	Municipalidad del Callao
Tiempo de experiencia	12 Años	18 Años	25 Años	5 Años	4 Años	6 Años

Es una fuente de elaboración: propia, 2017

2.4 Población y muestra

En el presente trabajo de investigación no se considera una población y muestra, por ser un trabajo estrictamente de análisis documental y de procedimiento.

2.5 Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

Estableciendo la opinión que nos da Hernández, Fernández y Baptista, (2006) nos plantea que en cuanto a la recolección de datos esto ocurre en los ambientes naturales y frecuentes de los participantes o unidades de análisis (p.583).

De acuerdo a lo manifestado anteriormente el presente desarrollo de tesis se utilizará las técnicas como son la entrevista, análisis de fuente documental y análisis normativo.

Entrevista

Es una de los instrumentos donde el entrevistador solicita de forma precisa y clara información al entrevistado, para así conseguir datos sobre un problema determinado que sea de una fuente directa.

En ese sentido para Rodríguez (1999) Menciona que la entrevista es una forma de dialogo o conversación de manera formal entre el entrevistador y el entrevistado o informante, esta característica consiste en obtener diferentes repuestas o informaciones con el fin de confirmar o demostrar el resultado del trabajo (p. 167).

Asimismo Bernal y García (2003) sostienen que la entrevista es una dialogo entre dos o más personas para intercambiar información, opinión o ideas; por lo tanto la técnica de la entrevista perseguirá propósitos bien definidos (p.153).

Validez

Asimismo en cuanto a la validez de los diferentes instrumentos que se utilizan, está dada y sostenida por el juicio de expertos y será garantizada con la validación de los instrumentos que presenta los resultados que sean favorables en el juicio de especialistas en el tema.

Análisis de documentos

Sostenemos que esta técnica se basa principalmente en el análisis doctrinario y teórico de varias fuentes documentales como son los libros, gráficos estadísticos, los cuales nos ayudaran a sostener la investigación y han sido tomados en cuenta para el trabajo de investigación.

En ese sentido en el análisis documentario se facultara su utilidad en el estudio por

sus fuentes primarias y secundarias mediante los textos, revistas, doctrina, información de página web como el internet y otros medios de información.

De acuerdo a lo establecido por el Diccionario Esencial de la Lengua española (2006 b), nos ilustra una definición de que una técnica es el conjunto de procedimientos, instrucciones y recursos de que se basará una ciencia o un arte.

Otra definición de técnica nos menciona López (s.f. a) lo cual cita a Tamayo y a Valderrama considera que la técnica es el conjunto de reglas, instrucciones, dispositivos y medios que serán destinados a dirigir, almacenar, transmitir datos y a su vez administrar los recursos que utilizarán los investigadores, en consecuencia, quien desarrolla el estudio de investigación justificara el uso de las técnicas debido a que son de utilidad para la obtención de la información solicitada respecto al objeto que estamos estudiando (p.2).

Como indica Bernardo y Caldero citado por López (s.f. b) los instrumentos serán los diferentes recursos que emplearan los investigadores para tener un adecuado acercamiento al fenómeno de estudio a fin de despegar suficiente información (p.2).

Adicionalmente indicamos que López nos establece ciertos modelos o ejemplos de técnicas e instrumentos que son empleados y sirven para la investigación como son:

Técnicas	Instrumentos
Observación	Ficha de observación
Entrevista	Guía de entrevista
Análisis normativo	Guía de análisis normativa
Bibliografía	Fichas

Asimismo en el presente trabajo de investigación la técnicas a considerar son los siguiente:

- Análisis de la fuente documental
- Análisis de Entrevista
- Análisis de las normas nacionales

Asimismo el trabajo de investigación los instrumentos a considerar son los siguiente:

- Ficha de análisis de la fuente documental
- Ficha de guía de entrevista
- Ficha de análisis normativo

2.6 Métodos de Análisis de Datos

Como indica Villa (s.f.) el propósito del análisis es un aspecto muy importante porque es en este espacio donde los investigadores puntualizaran el tipo de enfoque que han utilizado para estudiar al objeto de la investigación como es el enfoque cualitativo y cuantitativo, presentando los modelos de diseño de estudio en este caso fenomenológico, técnicas e instrumentos de análisis de la investigación con el objetivo de ejecutar el procesamiento de la información conseguida a través de nuestro estudio de investigación (p.14).

Por lo tanto indicamos que el análisis jurídico sobre el transporte terrestre de carga pesada, involucra un modelo de investigación cualitativa bajo el diseño de un estudio fenomenológico y recolección de información mediante la observación y entrevistas ya que se pretende describir el fenómeno tal como se percibe sin realizar ningún tipo de alteración.

2.7 Tratamiento de la información: Unidades Temáticas, Caracterización

Consideramos que el presente trabajo de investigación es de tipo cualitativo a efectos de poder organizar los resultados, se ha determinado ciertas categorías que servirán de parámetro para alcanzar nuestros objetivos.

Categorías	Preguntas a especialistas de transporte de La Municipalidad del Callao y Gerentes de empresas de Transporte
Regulación del transporte de carga	¿Cómo se regula el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

Criterios que utiliza la Municipalidad del Callao para regular el transporte de Carga	¿Qué criterio aplica la Municipalidad del Callao para regular la circulación del transporte de carga pesada en la Ordenanza Municipal N° 026-2014?
Efectos de la Ordenanza Municipal	¿Cuáles son los efectos que causa la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao?
Trámites para obtener los permisos de Circulación	¿Cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?
Eficacia de la Ordenanza Municipal N° 026-2014 Municipalidad Provincial del Callao	¿Considera que la Ordenanza Municipal N° 026-2014 para la regulación del transporte de carga pesada en el Callao es eficiente?, ¿Por qué?

Es una fuente de elaboración: propia, 2017

2.8 Aspectos Éticos

La investigación, lo cual está sustentada con técnicas e instrumentos lo cual se desarrollara bajo la aprobación y confidencialidad que se amerite, así mismo para el trabajo realizado, la información que se plasmó en la investigación se citó de los textos y documentación consultada, en ese sentido, el presente trabajo de investigación está basado en la credibilidad, transferencia y dependencia, lo cual está orientado al estricto cumplimiento de los parámetros que exige el método científico, respetando los derechos de autor, propiedad intelectual para no sea considerado como copia o un plagio.

El protocolo de estudio será aprobado por las autoridades institucionales de ética y por un comité de la misma Universidad, la alta dirección de la Universidad autoriza a través de un documento emitido por la institución para realizar el proyecto de investigación y ser sustentado ante un jurado. Toda la información obtenida de los colaboradores que deseen participar en la encuesta para realizar un trabajo de investigación en cuanto al desarrollo del proyecto de tesis indicado y supervisado por la Universidad Cesar Vallejo será totalmente confidencial y anónima.

III. RESULTADOS

3.1 Descripción de resultados de la Técnica de la Guía de Entrevista

Entrevista realizada a los Gerentes de Transporte de Carga Pesada que operan en el Callao

Objetivo General

Conocer el modo en el que la Municipalidad del Callao regula la circulación de transporte terrestre de carga en el Callao 2016.

Respecto a cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao:

Para Garay y Laura (2017) consideran que para la obtención de los permisos de circulación de transporte de carga pesada en el Callao se debe presentar los formularios por cada vehículo, solicitud dirigida al alcalde, ticket de pago, vigencia de poder otorgado por los Registros Públicos.

Sin embargo, Vega (2017) considera que para la obtención de los permisos de circulación de transporte de carga pesada en el Callao de acuerdo al peso de los vehículos primero se debe obtener el permiso de circulación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y como segundo paso los tramites en la Municipalidad del Callao.

Por otro lado Valverde (2017) sostiene que para la obtener el permiso de circulación de los vehículos de transporte de carga se debe presentar una solicitud que está dirigida al alcalde de la Municipalidad del Callao, la constitución de la empresa de transporte, un registro de la SUNARP.

Objetivo Especifico 1

Conocer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al transporte terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

Respecto a la eficiencia de la Ordenanza Municipal N° 026-2014- MPC para la regulación de transporte de carga pesada en el Callao.

De acuerdo con la opinión de Garay (2017) manifiesta que no es eficiente la Ordenanza Municipal N° 026-2014 otorgado por la Municipalidad del Callao porque considera que es un exceso que se tenga que renovar los permisos de circulación anualmente, eso causa un perjuicio en la estabilidad económica de su empresa.

Sin embargo para Vega y Laura (2017) la Ordenanza Municipal N° 026-2014 establecido por la Municipalidad del Callao no es eficiente porque comenten abusos en la exigencia al momento de presentar los documentos innecesarios, cobros excesivos que afectan económicamente en el normal funcionamiento de su empresa al adicionar un presupuesto para su 60 unidades vehiculares.

De acuerdo a la respuesta brindada por Valverde (2017) menciona que dicha Ordenanza Municipal N° 026-2014- Municipalidad del Callao de ninguna manera es eficiente porque arbitrariamente incumple lo plasmado en la Ley General de Transporte y el abuso que comente dicha administración edil del Callao de otorgar el permiso por un año cuando el mismo permiso para la circulación en Lima es de cinco años.

Objetivo Específico 2

Conocer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al transporte terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

Respecto a los efectos que causa la Ordenanza Municipal N° 026-2014 otorgado por la Municipalidad Provincial del Callao respecto a la vigencia de la

tarjeta única de circulación en las empresas de transporte de carga pesada en el Callao.

De acuerdo con la respuesta de Garay, Vega, Laura y Valverde (2017) indicaron de manera unánime que los efectos, que les causa a la empresa que representan como gerentes son el perjuicio económico, pérdida de tiempo para la realización de los trámites para solicitar el permiso de circulación, gasto en la documentación, cobro excesivo para los tramites y la captura del vehículo por los inspectores cuando no se puede obtener a tiempo la documentación.

Entrevista realizada a los especialistas que laboran en la Gerencia de Transporte Terrestre de la Municipalidad del Callao.

Objetivo General

Conocer el modo en el que la Municipalidad del Callao regula la circulación de transporte terrestre de carga en el Callao 2016.

Respecto a cómo se regula el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao:

En este sentido Escalante y Fort (2017) sostuvieron que la regulación del transporte para vehículos de carga pesada que circulan por la jurisdicción del Callao se establece mediante las disposiciones que son implementadas por la comuna edil, como lo que se encuentra establecido en la Ordenanza Municipal N° 026 del 2014 y plasmados en el Texto Único de Procedimientos Administrativos en lo que corresponde al transporte y tránsito en sus distintas modalidades y la normativa que establece la autoridad nacional como es el Ministerio de Transportes y comunicaciones.

Asimismo consultado con respecto a cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao:

En cuanto a la respuesta de Escalante (2017) nos manifiesta que para contar con los permisos de circulación de los vehículos de carga pesada por las vías de la provincia del Callao, los interesados deben acercarse a la Municipalidad en el área de transporte y tránsito solicitar los requisitos para los trámites, presentar una solicitud que este dirigida al alcalde y a la gerencia de tránsito, la constitución de la empresa de transporte ya sea como persona natural o jurídica, vigencia de poder del representante legal, asimismo el documento correspondiente a su identidad.

En ese sentido para Fort (2017) la obtención de los permisos y habilitaciones para las empresas que realizan el transporte de carga en sus diferentes modalidades y quieran ingresar al Callao para realizar sus entregas de mercancías en las fábricas, tienen que presentar la documentación correspondiente que acrediten que están habilitadas como son el llenado de formulario, solicitud, vigencia de poder emitida por los registros públicos con un plazo no mayor a 30 días, documento de identidad del solicitante, constitución de la empresa, pago de los derechos.

Objetivo Especifico 1

Conocer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al transporte terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

Con respecto al criterio que aplica la Municipalidad del Callao para regular la circulación del transporte de carga pesada en la Ordenanza Municipal N° 026-2014.

En este contexto para Escalante y Fort (2017) indicaron que el gobierno municipal tiene el criterio de razonabilidad, proporcionalidad, técnico, fiscalizador, coordinación administrativa y de congruencia para el pleno cumplimiento y el respeto por las normas que emite el gobierno edil y de las ordenanzas que son emitidas y aprobadas en sesión de consejo, asimismo indicaron que servirá para el mejoramiento de la circulación del tránsito pesado y que la implementación de estas normas muchas veces no satisfacen al

usuario en su totalidad y se debería mejorar pero se tiene que cumplir con las disposiciones que emiten cada gobierno local bajo su autonomía.

Con respecto a la eficiencia de la Ordenanza Municipal N° 026-2014- MPC para la regulación de transporte de carga pesada en el Callao.

En este sentido Escalante y Fort (2017) sostuvieron que si es eficiente esta Ordenanza establecida por la municipalidad provincial del Callao, porque permitirá el total cumplimiento de las normas establecidas y dispuesta por el gobierno local y que las empresas que tengan vehículos de transporte de carga, ya sea dentro o fuera del Callao y necesariamente tengan que ingresar a la jurisdicción tiene que contar con el permiso correspondiente que es la habilitación vehicular y el total cumplimiento de las reglas establecidas para un desempeño eficiente y facilite el trabajo de los inspectores de tránsito.

Objetivo Especifico 2

Conocer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al transporte terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

Respecto a los efectos que causa la Ordenanza Municipal N° 026-2014 otorgado por la Municipalidad Provincial del Callao respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación en las empresas de transporte de carga pesada en el Callao.

De la misma forma Escalante y Fort (2017) indicaron que los efectos que causa esta ordenanza emitida por la municipalidad de Callao es el pleno cumplimiento por parte de las empresas, el respeto por el principio de autoridad, un mejor control por los supervisores de transporte del gobierno local en el acatamiento de lo dispuesto y tener un control adecuado que sea eficiente y nos ayude a contar con la información necesaria de cuantas empresas han solicitado los permisos de habilitación y renovación de las misma.

3.2 Descripción de resultados del análisis del marco normativo

Con respecto a lo establecido por el Consejo Municipal Provincial de Callao en su Ordenanza Municipal N° 026-2014- con el N° de orden 03 correspondiente a la autorización para la circulación de transporte de carga y/o mercancías en la jurisdicción del Callao tanto para una persona jurídica o natural, solo indican mediante una nota al final del contenido que la habilitación vehicular para el servicio de transporte terrestre de carga en sus distintas modalidades tendrá una vigencia anual y serán renovados siempre que cumplan con lo establecido en la norma.

En ese sentido y de acuerdo a lo que indica la Ordenanza Municipal N° 026-2014 del Callao, se considera que el plazo para la autorización de circulación de los vehículos de transporte de carga es de un año, porque de esta manera el gobierno local, puede obtener ventajas económicas, lo que inicialmente de ninguna forma podría conseguir si acata lo que está establecido en la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, reafirmando el espíritu del animus lucrandi de la presente Ordenanza.

De acuerdo a lo establecido en la Ordenanza Municipal de Tacna N° 0031-2016 indica en su N° de Orden 7.27 el reconocimiento, inscripción y autorización de personas Jurídicas para el servicio de transporte terrestre tanto de personas y mercancías, adicionan una información a manera de Nota en su apartado N°2 indicando que el presente procedimiento tiene una vigencia de 10 años.

Asimismo se observa la existencia del respeto a la norma de mayor jerarquía, es decir consta en dicha Ordenanza el cumplimiento sobre el plazo de 10 años establecido en la Ley N° 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, evidenciándose de este modo la existencia de una compatibilidad jerárquica de normas bajo el concepto de la pirámide de Kelsen donde una norma de mayor jerarquía inspira a una norma de menor rango jurídico.

De esta manera en el Reglamento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en su artículo 53 aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el cual establece que el plazo para las autorizaciones, para prestar el servicio de transporte serán otorgadas con una vigencia de (10) años, salvo las excepciones que se encuentran establecidas o previstas en el mencionado reglamento y que los gobiernos regionales, locales y distritales deberán establecer las disposiciones y las normas en su respectiva jurisdicción, siempre y cuando observando y respetando lo indicado en la norma de mayor jerarquía.

Asimismo de acuerdo a lo plasmado y establecido en la Ordenanza Municipal N° 013-2016-MPSM, lo cual aprueba el reglamento complementario para la regulación del transporte terrestre tanto de personas como de mercancías en su Título Tercero, indica la regulación del transporte de carga y mercancías en la provincia de San Martín; mencionando que la autorización es el título habilitante de una persona natural o jurídica, para poder brindar el servicio de transporte de carga, lo cual establece en el artículo 31 inciso 31.5, que las autorizaciones para el transporte de carga tendrá una vigencia de diez años (10) y estará condicionada al cumplimiento establecido por dicho reglamento y vencido el plazo estos tendrán que ser renovados previo trámite solicitado por el interesado y el gobierno local dar las facilidades para su cumplimiento.

Por lo tanto la municipalidad de Tacna, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la Municipalidad Provincial de San Martín (2017) establecen en sus respectivas normas que la vigencia de circulación para el transporte de carga, es un título habilitante que permite la circulación en las respectivas jurisdicciones y tendrán una vigencia de 10 años, y que estos permisos podrán ser renovados siempre y cuando cumplan con lo establecido en la norma.

Del mismo modo la Municipalidad del Callao (2017) indica en su ordenanza emitido por el propio concejo municipal que los vehículos que ingresen a la jurisdicción de la provincia constitucional del Callao, deberán contar con todo los permisos correspondientes emitidos por el gobierno municipal, y que el permiso de circulación será renovado anualmente, desconociendo totalmente lo

Descripción de resultados Técnica de análisis del Marco Comparado

Ecuador

Con respecto a lo establecido en el Ecuador el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial quien es la máxima autoridad del transporte, según el Decreto Ejecutivo N°1196 que será de pleno cumplimiento a nivel nacional en su artículo 75.- menciona que la vigencia de los títulos habilitantes los cuales son los permisos y autorizaciones para la circulación del transporte terrestre, tendrá una vigencia de 10 años los cuales serán renovables de acuerdo con el procedimiento establecido por la Agencia Nacional de Tránsito, según corresponda, exceptuando los títulos habilitantes de transporte terrestre emitidos en la modalidad de taxi con servicio ejecutivo, para los cuales la vigencia será de 5 años renovables de acuerdo con el procedimiento establecido por la Agencia Nacional de Tránsito, según corresponda.

Con respecto a la vigencia de los títulos habilitantes para los vehículos de transporte terrestre, tanto el Perú y Ecuador, en su reglamento tienen por objeto establecer cuál es el marco normativo para la obtención de los permisos de circulación de los vehículos de transporte de carga y quien será el ente regulador encargado y como única autoridad rectora a nivel nacional, asimismo se observa que en ambas legislaciones la vigencia para obtener los permisos de circulación para el servicio de transporte terrestre de carga tendrá una vigencia de 10 años establecidos por la máxima autoridad en temas de transporte y tránsito a nivel nacional.

Paraguay

En cuanto a lo establecido en la Ley N° 1128-97 Ley del Sistema Nacional de Transporte de la Republica de Paraguay y con respecto a la resolución N°53-2012 emitida por el concejo de la Dirección Nacional de Transporte DINATRA, mencionan en su Capítulo X, que la habilitación para la explotación del servicio de transporte terrestre automotor de carga estableciendo en su artículo 24, que el permiso es un documento que no será transferido a terceros y tendrá una vigencia de siete años (7) y será renovado por el mismo periodo,

En cuanto a lo establecido en la Ley N° 1128-97 Ley del Sistema Nacional de Transporte de la Republica de Paraguay y con respecto a la resolución N°53-2012 emitida por el concejo de la Dirección Nacional de Transporte DINATRAN, mencionan en su Capítulo X, que la habilitación para la explotación del servicio de transporte terrestre automotor de carga estableciendo en su artículo 24, que el permiso es un documento que no será transferido a terceros y tendrá una vigencia de siete años (7) y será renovado por el mismo periodo, siempre que las empresas cumplan con la exigencias administrativas y legales otorgadas por la autoridad de transporte.

Colombia

De acuerdo a lo establecido en Colombia, la Ley N° 336 de 1996 Ley General de Transporte para la autorización y habilitación del servicio de transporte de carga que brindan las empresas, el Ministerio de Transportes emite el Decreto N°173-2001, que reglamentara el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, mencionando así de esta manera en su artículo N° 12 que el servicio de transporte automotor de carga que brindan las empresas, estará amparado bajo este decreto a nivel nacional el cual establece que la habilitación para una empresa con estas características, se encuentra implícita dicha autorización lo cual será de manera indefinida mientras cumplan con lo establecido para su otorgamiento y que las administraciones locales deberán regirse por esta norma general.

3.3. Análisis de Fuente Documental

Objetivo General

Conocer el modo en el que la Municipalidad del Callao regula la circulación de transporte terrestre de carga en el Callao 2016.

Descripción de la fuente.

Corporación Andina de Fomento-CAF- Análisis de sector de Transporte Perú
Como podemos mencionar la Ley General de Transporte y Transito Ley N° 27.181 para vehículos de transporte de carga, es una de las normas que

establece la autoridad y define cuales son las competencias de las administraciones del gobierno central así como de los gobiernos locales, tiene como uno de los objetivos principales la asignación de las competencias del sector transporte.

Dentro los avances realizados en dicho sector mediante la promulgación de la mencionada Ley, se establecen las siguientes disposiciones indicando que, la norma definirá en que consiste la acción del estado en materia de transporte y tránsito terrestre, referente a la protección de los intereses y derechos de los administrados, asimismo esta ley protege en una sola dirección a la infraestructura y los servicios de transporte, y por lo tanto define cuales son las competencias normativas en cuanto a gestión y supervisión de los gobiernos locales respecto a la circulación y el permiso del mismos dentro del ámbito local.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Oficina General de Planeamiento y Presupuesto Plan estratégico sectorial multianual sector Transportes y comunicaciones 2012-2016.

Es uno de los lineamientos emitidos por las autoridades del Ministerio de Transportes y comunicaciones, indicando que su tarea fundamental será garantizar el buen funcionamiento y desarrollo en la implementación de la política nacional y sectorial en materia de transporte y vías de comunicación en los diferentes sectores de gobierno, tanto locales, nacionales y regionales y para el cumplimiento de estas responsabilidades es preciso plasmar lineamientos, que sean totalmente transparentes y estables para que de esta forma se conviertan en guía y de orientación para los representantes públicos y también privados que se encuentran vinculados con el sector transporte y comunicaciones.

Objetivo Especifico 1

Conocer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al transporte terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

Texto Único de Procedimientos Administrativos- TUPA de la Municipalidad Provincial del Callao en su N° de Orden 3, Autorización para la circulación del transporte de carga y/o mercancías en la jurisdicción del Callao (Persona Jurídica o Persona Natural) plasmo como:

Nota: la habilitación vehicular tiene vigencia anual, salvo que la vigencia del contrato presentado por el administrado tenga una duración menor a un año, en cuyo caso la habilitación vehicular será hasta por el tiempo previsto en el mismo.

Objetivo Especifico 2

Conocer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al transporte terrestre para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

Decreto Supremo N°017-2009- MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte

Creado para facilitar el desarrollo empresarial del sector transporte. En ese sentido para facilitar el desarrollo del transporte empresarial se otorga una vigencia de diez años (10) para la autorización del servicio de transporte, a fin de establecer las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional que deben cumplir los operadores prestadores del servicio y garantizar la viabilidad de circulación de los diferentes vehículos de carga pesada.

IV. DISCUSIÓN

De los datos obtenidos en la siguiente investigación y de acuerdo al estudio realizado, respecto al modo en el que la Municipalidad del Callao otorga los permisos de circulación para el transporte terrestre de carga, es a través de los requisitos que son primordiales, establecidos en la Ordenanza Municipal N° 026-2014 que da inicio al Texto Único de Procedimientos Administrativos TUPA, en el N° de orden 3 con el formulario N° 51, solicitud dirigida al alcalde, vigencia de poder del representante legal de la empresa, constitución de la empresa, concordantes con otros criterios establecidos en otros países entre otros.

Como así ha sido recalcado por los entrevistados, tanto a los especialistas que laboran en la gerencia de transporte del Callao y a los gerentes de las empresas de transporte de carga pesada que operan en la jurisdicción, los cuales coinciden con la presentación de los requisitos que son exigidos por dicha comuna, para que de esta manera den cumplimiento a las disposiciones que establecen para el control de los vehículos de transporte de carga que ingresan a las vías además coincidiendo con los requisitos que la autoridad de transporte de otros países establecen para el buen funcionamiento del sistema.

Además las empresas que solicitan estos permisos y/o habilitaciones, tienen que estar debidamente constituidos como empresa de transporte terrestre de carga, ya sea como personas naturales o jurídicas y deben ser acreditadas mediante un documento de constitución de la misma e inscritos en los Registros Públicos, deben contar con el número de RUC, lo cual es otorgado por la superintendencia de administración tributaria SUNAT; para que puedan acceder a la inscripción previa de las empresas en la modalidad en que se desempeñaran y posterior habilitación mediante un documento que es la tarjeta de circulación.

De acuerdo a la información recabada tanto nacionales como de otros países, se pudo obtener que, la municipalidad provincial del Callao mediante la disposición emitida a través de la ordenanza municipal N° 026- 2014, está incumpliendo con el mandato Constitucional de una norma suprema al no respetar la disposición de la vigencia de los diez años (10) para el permiso y/o habilitación de transporte de carga establecidos en el artículo 53 del Decreto

desempeñaran y posterior habilitación mediante un documento que es la tarjeta de circulación.

De acuerdo a la información recabada tanto nacionales como de otros países, se pudo obtener que, la municipalidad provincial del Callao mediante la disposición emitida a través de la ordenanza municipal N° 026- 2014, está incumpliendo con el mandato Constitucional de una norma suprema al no respetar la disposición de la vigencia de los diez años (10) para el permiso y/o habilitación de transporte de carga establecidos en el artículo 53 del Decreto Supremo 017-2009 otorgado por el Ministerio de Transportes y Tránsito Terrestre. En ese sentido al no respetar dicho mandato se genera la incompatibilidad de la norma general.

Esta incompatibilidad es generada a discreción particular de la autoridad local, con el solo interés de beneficiar a terceros y así mismos, ya que una gestión para el trámite de un permiso de manera anual genera un gasto adicional y perjuicio económico a las empresas que brindan este servicio, y por ende el enriquecimiento económico de la administración del gobierno local.

Al respecto la municipalidad del Callao está incumpliendo lo establecido en la norma emitido por el Ministerio de transporte, que es la máxima autoridad rectora para establecer las disposiciones en materia de transporte y tránsito a nivel de todo el país, por lo tanto estas disposiciones no quita ni vulnera el principio de autoridad y autonomía que tienen los gobiernos locales y también los gobiernos regionales, para emitir sus propias normas en diferentes materias especialmente para el control eficiente del transporte de carga pesada; que se deberán cumplir en sus respectivas jurisdicciones, pero deben entender y buscar que estas disposiciones no afecten a los usuarios ya que dependen de estas para desarrollar la actividad económica y se vean beneficiados ambas partes.

De los datos obtenidos en la investigación los consultados manifestaron que los efectos que genera la aplicación de la ordenanza emitida por la autoridad municipal N° 026-2014 establecidos mediante su texto único de procedimientos administrativos en su número de orden interno 03 sección de permisos y autorizaciones del sector transporte, respecto a la vigencia de la tarjeta única

de circulación para las empresas de transporte de carga en sus distintas modalidades, esto genera principalmente un perjuicio económico en la empresas ya que la renovación de estos permisos de manera anual, implica un presupuesto adicional para las compañías de esta manera generando el impedimento normal para el desarrollo de las mismas.

Asimismo el mencionado trámite para adquirir estos permisos de circulación generan el malestar y una pérdida de tiempo para realizar el trámite administrativo del mismo, lo cual resulta a la larga un procedimiento tedioso y perturbador para las personas quienes solicitan estos documentos y adicionalmente para las mismas empresas quienes tienen que designar a una persona para realizar esta gestiones documentarias, ya que existen empresas que cuentan entre 30 y 60 unidades vehiculares y deben presentar por cada uno lo cual conlleva aproximadamente una semana para obtenerla.

V. CONCLUSIONES

Primera.

Que no es adecuada la regulación terrestre de carga para obtener la autorización y/o habilitación de la tarjeta de circulación amparada en su Ordenanza N° 026-2014 emitido por el consejo municipal del Callao, donde dispone que el plazo es de un año y la autoridad rectora del transporte establece que es diez años, norma incompatible con la Ley de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N° 27181 y su reglamento el Decreto Supremo N° 017-2009 artículo 53, afectando el principio de Supremacía Constitucional por parte de la autoridad municipal.

Segunda.

Los criterios de razonabilidad, proporcionalidad, técnico, fiscalizador, coordinación administrativa y de congruencia, que aplica la municipalidad del Callao para la obtención de los permisos de circulación para los vehículos de transporte de carga son insuficientes, porque los funcionarios municipales hacen una mala interpretación de la Ley N° 27181 Ley de Transporte y Tránsito Terrestre referente a los permisos y/o habilitación para los vehículos de carga, generando que las empresas se vean perjudicados, en el ámbito económico y administrativo, evidenciando una disposición autoritaria en busca de propósitos ajenos al buen funcionamiento de la administración pública.

Tercera.

Los efectos que causa la ordenanza de la municipalidad del Callao N° 026-2014, para establecer la vigencia de la tarjeta única de circulación para el transporte de carga, son el perjuicio económico y la pérdida del tiempo que emplean los administrados para realizar los trámites, que en muchas oportunidades los requisitos que se presentan son rechazados, ocasionando gasto económico adicional para su obtención evidenciándose el desconocimiento y la burocracia que existe en la mencionada institución edil.

VI. RECOMENDACIONES

Primera.

Que la municipalidad del Callao debe adecuar su Ordenanza N° 026-2014 a lo que dispone la Ley de Transporte Terrestre de carga Ley N° 27181, y su reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009 artículo 53, lo cual indica que para la habilitación y/o permiso de circulación será de 10 años, en ese sentido la municipalidad deberá cumplir lo que indica la autoridad nacional y el respeto de una norma de mayor jerarquía.

Segunda.

Los criterios de razonabilidad, proporcionalidad, técnico, fiscalizador, coordinación administrativa y de congruencia, que el gobierno municipal del Callao aplica son insuficientes en ese sentido se recomienda al gobierno municipal del Callao deberá convocar a una reunión de concejo para que emita una nueva ordenanza, para la habilitación y/o renovación de los permisos de circulación para los vehículos de transporte de carga y establezca, que a partir de esta disposición, será de acuerdo a lo establecido en las normas emitidas por la autoridad nacional y que estos deben acatar al momento de su publicación, en busca de un equilibrio económico tanto de la administración pública como de los administrados para el desarrollo económico del país.

Tercera.

Que los efectos de la ordenanza municipal deben ser corregidos e implementado progresivamente en coordinación con las autoridades del Ministerio de transportes y Comunicaciones quien es el ente rector en la reglamentación del sistema de transporte, asimismo los gobiernos regionales, locales y distritales deberán adecuarse y respetar lo establecido en la Ley de transporte Ley N°27181 en cuanto al tiempo de diez años, para la habilitación y/o renovación de los permisos de circulación del transporte de carga en sus distintas modalidades, en busca del desarrollo económico sin beneficio propio y afectación de terceros.

VII. REFERENCIAS

Referencias

- Aranzamendi, L (2008). Epistemología y la investigación cualitativa y cuantitativa en el derecho. (1°.ed) Lima: Editorial ADRUS.
- Behar, R. (2008). Metodología de la investigación. Introducción a la metodología de la investigación. Ed. Shalom. Recuperada de <http://rdigital.unicv.edu.cv/bitstream/123456789/106/3/Libro%20metodologia%20investigacion%20este.pdf>.
- Bernal, M y García, D, (2003). Metodología de la investigación jurídica y socio jurídica. Colombia. Ediciones: Uni Boyacá.
- Cendrero y Truyols (2008) El Transporte: aspectos y su tipología. Editorial: delta.
- Castro, G. (2006) Manual de Inducción para el personal de una empresa de transporte de carga pesada (Tesis de Licenciada) Recuperada biblio3.url.edu.gt/Tesis/lote01/Castro-Gioconda.pdf.
- Carrasco, S. (2008). Metodología de la Investigación Científica. Pautas metodológicas para diseñar y elaborar el proyecto de investigación. Aplicaciones en educación y otras ciencias sociales. Lima: Editorial San Marcos EIRL.
- Diccionario Esencial de la Lengua española (2006 a). Real Academia de la Lengua Española. 22.^a edición. Recuperada de <http://www.rae.es/recursos/diccionarios/desen>.
- Diccionario Esencial de la Lengua española (2006 b). Real Academia de la Lengua Española. 22.^a edición. Recuperada de <http://www.rae.es/recursos/diccionarios/desen>.
- Domingo, R. (2009). La pirámide del Derecho Global. Universidad de Navarra.

- Domínguez, J. (2015). Manual de Metodología de la Investigación Científica. Chimbote - Perú: Imprenta Editora Grafica Real S.A.C.
- Félix, H. (2010) Reglamentación Municipal. Sedesol Gobierno Federal (1ra ed.) México.
- Gómez, M (2009). Introducción a la metodología de la investigación científica. Córdoba. Editorial Brujas.
- Gómez, J. (2010) Elaboración de un plan de mercadeo para la empresa Gómez Betancur Ltda. (Tesis Proyecto de grado) Recuperada <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/9062/tesis392.pdf?sequence>.
- Gómez, S. (2012). Metodología de la Investigación. Red Tercer Milenio.
- Granauer, M. (2005) Manual de Derecho del Transporte Terrestre.
- Guerrero, M. y Rodríguez, E. (2010-2011) Políticas de comunicación y los derechos laborales de los trabajadores del transporte público en Trujillo.
- Gutiérrez, R. (2010) Relaciones Jurídicas Básicas.
- Herrera, J. (2008). La investigación cualitativa. Recuperada de <https://juanherrera.files.wordpress.com/2008/05/investigacion-cualitativa.pdf>.
- Hernández, R., Fernández, C., y, Baptista, P. (2010) Metodología de la investigación. (6ta Ed). México: MC Graw Hill.
- Islas, M y Lelis, V. (2007). Análisis de los sistemas de transporte. Conceptos básicos. Secretaria de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte. Volumen I. México.

- Kelsen, H (s/f). Jerarquía Normativa, pirámide de Kelsen Recuperado de:
<https://es.slideshare.net/luzingasanchez/jerarqua-normativa-peruana-27765297>
- Ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972. Recuperado de:
<portal.jne.gob.pe/.../Leyes%20Orgánicas/LEY%20ORGÁNICA%20DE%20MUNICIP>.
- López, H. (2011). Estructura y asignación del costo total, del servicio de transporte de carga por carretera en una ruta corta, en la empresa de transporte “la misericordia sac” del departamento de Lambayeque. (Tesis – Título de Contaduría).
- López. O. (s/f) Medición, Técnicas e Instrumentos de Investigación. p.2.
Recuperada de
<http://es.slideshare.net/oscarlopezregalado/instrumentos-de-investigacin-9217795>.
- Macarlupu, M. (2016) Caracterización de control interno administrativo en las empresas del sector servicios- rubro transporte urbano de pasajeros en el Perú. (Tesis para obtener el Título) Recuperada:
repositorio.uladech.edu.pe/.../CONTROL_INTERNO_ADMINISTRATIVO_MACAR.
- Machicado, J. (2012) Ordenanzas y Resoluciones Municipales Recuperado de
<http://jorgemachicado.blogspot.com/2012/02/orre.html>.
- Mauleón, M. (2014) Transporte, operadores, redes: Ediciones Díaz de Santos.
- Martínez, M. (2006). La Investigación Cualitativa (Síntesis Conceptual).Facultad de Psicología. Universidad Mayor de San Marcos Recuperada de
sisbib.unmsm.edu.pe/bvrevistas/investigacion_psicologia/v09_n1/pdf/a09v9n1.pdf.

- Ospina, S. (2015). Calidad de servicio y valor en el transporte intermodal de mercancías un modelo integrador de antecedentes y consecuentes desde la perspectiva del transitorio (Tesis Doctoral) Recuperada roderic.uv.es/bitstream/.../Tesis%20Doctoral_Santiago%20Ospina%20Pinzon.pdf.
- Pino J., M. (s.f.). Algunos Métodos técnicas y Recogidas de Análisis de Datos. Universidad de Vigo: Facultad de Ciencias de la Educación.
- Quintana, A. y Montgomery, W. (2006). Psicología: Tópicos de actualidad .Lima: UNMSM. Recuperada de <https://es.scribd.com/doc/3634305/Metodologia-de-Investigacion-Cualitativa-A-Quintana>.
- Ramírez, E. (2015) Análisis Comparativo de la Logística de Transporte de Carga en Colombia- Bogotá. (Especialización en Gerencia y Logística Integral).
- Rebaza, J. (2017). Ordenamiento Jurídico Municipal. Estudio Rebaza Abogados, 2-5. Recuperado de www.estudiorebaza.com.pe/comentarioslegales.php?subaction=showfull.
- Rodríguez, J. (2013) La Importancia de Transporte de Carga.
- Rodríguez, G., Gil, J. y García, E. (1999). Metodología de la Investigación cualitativa. (2.ª ed.). Málaga: Aljibe.
- Rubio, M. (2009) El Sistema Jurídico Introducción al Derecho: Fondo Editorial PUCP. (10ma ed.).
- Ruiz, J. (1998). Derecho Tributario Municipal: Tomo I y II. (2da ed.). Venezuela: Ediciones Libra, C. A.

- Ruiz, C. (2015). Estudio de pesos y dimensiones de los vehículos de carga que circulan sobre las carreteras de la red vial estatal ecuatoriana (Tesis de Maestría).
- Sallam, Q. (2013) La regulación jurídica del transporte y sus clases en la moderna legislación comparada. Especial referencia a las legislaciones jordana y española. Editorial de la Universidad de Granada (Tesis Doctoral).
- Sánchez, J. (2002) en su libro: Nociones de Derecho Fiscal, Séptima Edición, Ed. Pac. México.
- Solórzano, M. (2013) Diseño de un programa de capacitación, procesos y beneficios para los transportistas informales de carga pesada que operan en la ciudad de Guayaquil y que deben regularizarse de acuerdo a la norma de Transporte vigente en el país (Tesis Proyecto de grado previo a la obtención del Título de Ingeniería en Contaduría Pública y Auditoría – CPA).
- Soto, L. (2011). Investigación y tipos de investigación [Diapositivas]. España: Universidad Pontificia de Salamanca.
- Tovar, M. (2008) en su tesis Medios de Transporte y su Desarrollo. México D.F., (Tesis para obtener el Título de Ingeniero).
- Vivar, M. (2009) El concepto de la Ley, Derecho, Justicia y Bien Común y su Relación con nuestra Legislación. (Tesis para obtener Título de Abogada).
- Villa. J. (s.f.). Guía para la Redacción de una Propuesta de Investigación. p.14. Recuperada de ponce.inter.edu/cai/manuales/Guia-redaccion-propuesta-investigacion.pdf.

ANEXOS

Anexo 1

Matriz de consistencia para elaboración de informe de tesis

Nombre del estudiante: Marlon Barbarán Lavi

Facultad/Escuela: Escuela Académica de Derecho

Título del Trabajo de Investigación	Análisis de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la Ordenanza Municipal N° 026-2014 en el Callao 2016
PROBLEMA	<p>PROBLEMA GENERAL:</p> <p>¿Es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016?</p> <p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</p> <p>1.- ¿cuáles son los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza N°026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga en el Callao 2016?</p> <p>2.- ¿Cuáles son los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgado a las empresas de transporte de carga en el Callao 2016?</p>
	<p>SUPUESTO JURÍDICO GENERAL:</p> <p>La regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016, considera 1 año de autorización y renovación, mientras que la ley General de Transporte establece 10 años la para la autorización y/o habilitación.</p>

<p>SUPUESTOS</p>	<p>SUPUESTOS ESPECÍFICOS:</p> <p>1.- Los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la circulación en el 2016 son insuficiente porque hacen una mala interpretación de la norma para un beneficio propio y de terceros.</p> <p>2.- Los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación de manera anual son el perjuicio económico que causan a la empresas de transporte de carga y el tiempo perdido en los trámites porque sin este requisito no pueden circular en la jurisdicción del Callao.</p>
<p>OBJETIVO GENERAL</p>	<p>OBJETIVO GENERAL:</p> <p>Determinar si es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016</p>
<p>OBJETIVOS ESPECIFICOS</p>	<p>1.- Establecer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.</p>

		2.- Establecer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.
DISEÑO ESTUDIO	DEL	Teoría fundamentada.
CATEGORIAS		Análisis del transporte terrestre de carga Ordenanza Municipal N°026-2014 Callao 2016.

ANEXO 2**Guía de entrevista**

Título: Análisis de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la Ordenanza Municipal N° 026-2014 en el Callao 2016

Entrevistado/a:.....

Cargo/profesión/grado académico:

.....

Institución:.....

Objetivo General:

Determinar si es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

1.- ¿Cuál es su trayectoria laborando en la Gerencia de Transportes?

.....

2.- ¿Cómo se regula el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

.....

.....

.....

3.- Desde su experiencia, ¿Cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

.....

.....

.....

Objetivo Específico 1:

Establecer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

4.- ¿Qué criterio aplica la Municipalidad del Callao para regular la circulación del transporte de carga pesada en la Ordenanza Municipal N° 026-2014?

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

5.- ¿Considera que la Ordenanza Municipal N° 026-2014 para la regulación del transporte de carga pesada en el Callao es eficiente?, ¿Por qué?

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

Objetivo Específico 2:

Establecer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

6.- Desde su experiencia, ¿Cuáles son los efectos que causa la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao?

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

Entrevistador
Marlon Barbarán Lavi

Entrevistado/a
Apellido y Nombre:
D.N.I.:

Anexo 3

Guía de entrevista

Título: Análisis de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la Ordenanza Municipal N° 026-2014 en el Callao 2016

Entrevistado/a:.....

Cargo/profesión/grado académico:

.....

Institución:.....

Objetivo General:

Determinar si es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

1.- ¿Cuál es su trayectoria como propietario de su empresa de transporte de carga pesada?

.....

2.- Desde su experiencia, ¿Cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

.....

.....

.....

Objetivo Específico 1:

Establecer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

3.- ¿Considera que la Ordenanza Municipal N° 026-2014 para la regulación del transporte de carga pesada en el Callao es eficiente?, ¿Por qué?

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

Objetivo Especifico 2:

Establecer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

4.- Desde su experiencia, ¿Cuáles son los efectos que causa la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao?

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

Entrevistador
Marlon Barbarán Lavi

Entrevistado
Apellido y Nombre:
D.N.I. :

ANEXO 4

Análisis de fuente documental

Título: Análisis de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la Ordenanza Municipal N° 026-2014 en el Callao 2016

Análisis de marco normativo comparado de normas municipales

Problema general

¿Cómo está regulado el transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016?

Supuesto general:

El modo en el que la Municipalidad del Callao regula la circulación del transporte de carga es mediante la presentación de los siguientes requisitos: formulario N°051, carta dirigida al alcalde, constitución de la empresa, Vigencia del poder del gerente de la empresa.

Identificación del objeto de Análisis

Norma comparada: Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial su Decreto Ejecutivo N°1196.

Procedencia: Ecuador

Tema: Habilitación de Circulación

Tipificación:

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

Identificación del objeto de Análisis

Norma comparada: Ley del Sistema Nacional de Transito N° 1128-97 y la Ley N°1590-00 de la Dirección Nacional de Tránsito, Resolución N°53-2002

Procedencia: Paraguay

Tema: Habilitación Vehicular Art. 24

Tipificación:

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

Identificación del objeto de Análisis

Norma comparada: Ley N° 336-1996 Ley General de Transporte y su Decreto N°173-2001

Procedencia: Colombia

Tema: Permiso y Habilitación de Transporte Art. 12

Tipificación:

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

Norma nacional:

Norma comparada: Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Ley N°27181 y su Reglamento aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

Procedencia: Perú

Tema: Permiso de Circulación Decreto Supremo N°017-2009 MTC Art. 53

Norma comparada: Ordenanza Municipal N°026-2014 MPC, N°03 TUPA-Callao

Procedencia: Lima

Tema: Derecho Administrativo

Norma comparada: Ordenanza Municipal N°003-16 del 03 de Noviembre del 2016 N°7.27 TUPA-Tacna

Procedencia: Tacna

Tema: Permisos de Circulación de Transporte

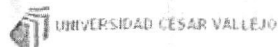
Tipificación

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

ANEXO 5
VALIDACION DE INSTRUMENTOS

Anexo 5

Validación de instrumento guía de entrevista



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: WENZEL MIRANDA ELIUD SEGUNDO
 1.2. Cargo e institución donde labora: DOCENTE UCV
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: ANÁLISIS DOCUMENTARIO
 1.4. Autor(A) de Instrumento: MARLEN DARDARAU LAU

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												✓	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.												✓	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												✓	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.												✓	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis												✓	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, 17 de MAYO del 2017

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: WENZEL MIRANDA ELISEO SEGUNDO
 1.2. Cargo e institución donde labora: DOCENTE UCV
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: ANÁLISIS DOCUMENTARIO
 1.4. Autor(A) de Instrumento: MARLEN BARRALAN LAYO

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales.												✓	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.												✓	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.											✓		
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.												✓	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.											✓		
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Si

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95 %

Lima, 17 de Mayo del 2017

[Firma]
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres: Vallatua Valla Fmo J.
 1.2 Cargo e institución donde labora: Docente
 1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación: Análisis Frecuental
 1.4 Autor(A) de Instrumento: Marlen Burbano Lora

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.													✓
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.													✓
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													✓
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													✓
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales.													✓
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.													✓
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													✓
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.													✓
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.													✓
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													✓

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

81

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

95.0%

Lima, 19 de agosto del 2017

Marlen Burbano Lora

FIRMA DEL EXPERTO INDEPENDIENTE

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: Santisteban Montep, Pedro Pablo
 1.2. Cargo e institución donde labora: Fuerzas Armadas del Ministerio de Defensa
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Análisis Recursivo
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Marlen Barbara Lora

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												✓	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos												✓	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación												✓	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												✓	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis												✓	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos												✓	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos, hipótesis, variables e indicadores												✓	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis												✓	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico												✓	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

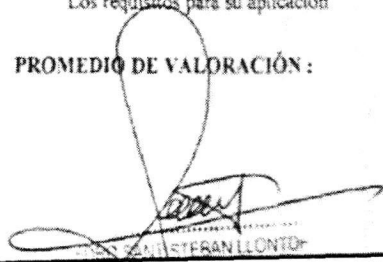
- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

SI

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

90 %

Lima, 17 Mayo del 2017


MARLEN BARBARA LORA

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y Nombres: Castro Rodríguez Lillian
 1.2. Cargo e institución donde labora: PARANTE
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: ENTREVISTA
 1.4. Autor(A) de Instrumento: MARLEN BARBERAN LAU

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1 CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												✓	
2 OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												✓	
3 ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												✓	
4 ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												✓	
5 SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												✓	
6 INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.												✓	
7 CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												✓	
8 COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.												✓	
9 METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.												✓	
10 PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												✓	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

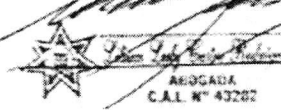
3

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

93.5 %



Lima, 10 de Abril del 2017



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

42977746 98072526

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y Nombres: Santisteban Llontop Pedro Pablo
 1.2. Cargo e institución donde labora: Fiscal Militar Policial - Ministerio de Defensa
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Entrevistas
 1.4. Autor(A) de Instrumento: Marlen Barbarán Luján

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1 CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible.												/	
2 OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos												/	
3 ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												/	
4 ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												/	
5 SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												/	
6 INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.												/	
7 CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												/	
8 COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.												/	
9 METODOLOGIA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.												/	
10 PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												/	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

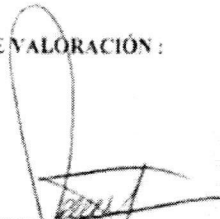
- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Si

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

90 %

Lima, 10 de Abril del 2017


 PEDRO SANTIS EBAN LLONTOP

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

095031211 943929683

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: WENDEL YUADADA ELIJO SEGUNDO
- 1.2. Cargo e institución donde labora: DR. SALUTE USV
- 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: ENTREVISTA
- 1.4. Autor(A) de Instrumento: ANGEL BARBARAN LAO

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE					MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE				
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje comprensible													✓
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.													✓
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.													✓
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organizacion lógica.													✓
5. SUEFICH N CIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales													✓
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.													✓
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													✓
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.													✓
9. METODOLOGIA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.													✓
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.													✓

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con Los requisitos para su aplicación

Si

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

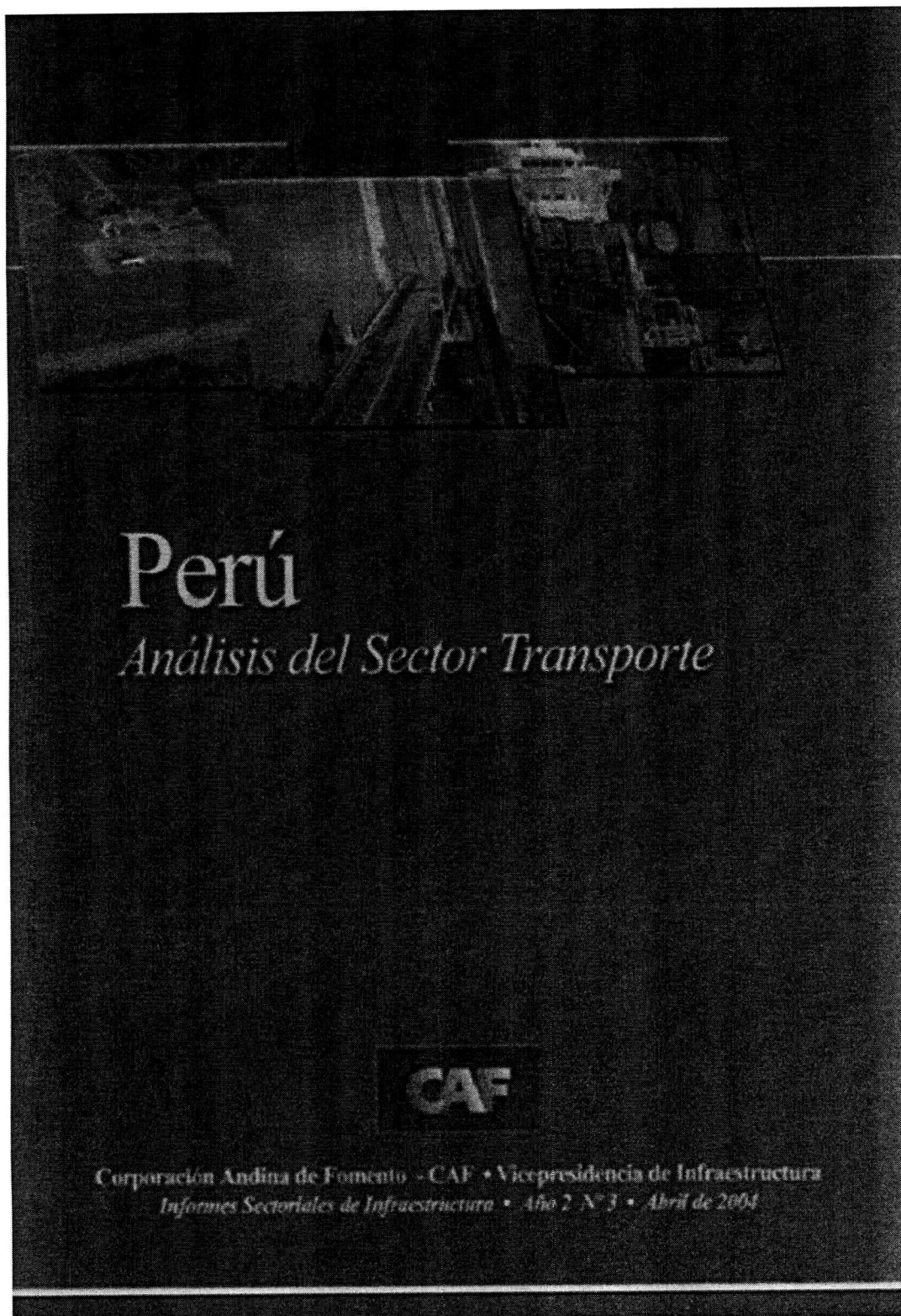
90 %

Lima, 10 de Abril del 2017


 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
WENDEL YUADADA ELIJO SEGUNDO

Anexo 6 A

Fuente documental



La Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) del Ministerio de Defensa ejerce jurisdicción de control, vigilancia, seguridad y protección a los terrenos ribereños desde los 50 metros hasta las 200 millas marinas. Además, tiene facultades para suspender operaciones portuarias, otorgar licencias y controlar servicios de prácticas, autorizar el funcionamiento de recintos portuarios, fiscalizar y supervigilar los muelles, naves y trabajo marítimo.

Para el Transporte Aéreo se puede mencionar:

La Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC) es la encargada de operar, equipar y conservar los aeropuertos comerciales que se encuentran bajo su administración y/o explotación. CORPAC depende normativa y técnicamente del MTC y presupuestalmente del FONAFE.

MARCO LEGAL Y REGULATORIO

La Ley General de Transporte y Tránsito (Ley No 27.181) es la norma marco que define las competencias del gobierno central y de las municipalidades. Esta Ley fue promulgada en octubre de 1999 y tenía por objeto asignar las principales competencias del sector.

Entre los principales avances logrados tras su promulgación se destacan los siguientes: i) la Ley define en qué consiste la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre referente a la protección de los intereses del usuario y la satisfacción de sus necesidades en resguardo de sus condiciones de seguridad, salud y medio ambiente; ii) detalla explícitamente el papel subsidiario del Estado; iii) se define la autoridad encargada de preservar la vigencia de la libre y leal competencia y proteger a los consumidores; iv) la Ley trata en un solo sistema fundacional a la infraestructura vial y a los servicios de transporte y tránsito; y v) se definen las competencias normativas, de gestión y supervisión de las municipalidades, asignando todas las demás competencias al gobierno central.

El Decreto Legislativo 25.852 conforma la ley orgánica del MTC, y establece sus atribuciones y funciones, junto con el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del MTC establecido en el año 2001 mediante el Decreto Supremo N° 018-2001-MTC.

El Decreto Legislativo 839, que modificó el Decreto Legislativo 758 (Ley de Promoción de la Inversión Privada en Servicios Públicos) y su Reglamento, el Decreto Supremo 189-92-PCM, otorgan las atribuciones a la Comisión de Promoción de la Inversión Privada (COPRI) sobre los programas de privatizaciones y concesiones, y promoción de inversiones en el sector.

La Ley N° 26.885 de Incentivos a las Concesiones de Infraestructura y Servicios Públicos y los Decretos Supremos 60-96-PCM y 20-97-PCM establecen el Texto Único Ordenado de las Normas con Rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y servicios públicos.

La Ley de Supervisión de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público confiere a la OSITRAN la capacidad de regular los contratos de concesión y de establecer las tarifas de todos los servicios de transporte.

La Resolución Ministerial N° 366-97-MTC crea la Comisión Especial de Concesiones Viales y la Ley N° 25.868 crea el INDECOPI.

En particular las normas genéricas que rigen los distintos modos de transporte son las siguientes:

Transporte Terrestre e Infraestructura de Caminos

El Decreto Legislativo 651 establece la libre competencia en las tarifas de servicios públicos de transporte urbano e interurbano de pasajeros.

El Decreto Legislativo 640 desregula el transporte interprovincial de pasajeros y de carga, regula el libre acceso a las rutas, el otorgamiento de permisos y la fijación de tarifas.

El Decreto Legislativo 669 disuelve la Comisión Reguladora de Tarifas de Transportes que tenía la función de fijar las tarifas de servicios públicos transportes intra-regional de pasajeros y de cargas.

La Resolución Ministerial 582-92-TC junto con la Resolución Ministerial 856-92-TCC y el Decreto Supremo 05-95-MTC norman el Registro Nacional y reglamentan el control de Servicios de Concesiones de Servicio Público de Pasajeros por Carretera en Omnibus.

DECRETO SUPREMO Nº 017-2009-MTC

Enlace Web: EXPOSICIÓN DE MOTIVOS - PDF.

CONCORDANCIAS(1)

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley Nº 27181, dispone en el artículo 23 que los reglamentos nacionales necesarios para su implementación serán aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones y rigen en todo el territorio nacional de la República;

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley Nº 27181, la competencia normativa en materia de transporte terrestre consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional, siendo que 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 públicos 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 y Comunicaciones;

Que, el Reglamento Nacional de Administración de Transportes es uno de los reglamentos nacionales derivados de la Ley Nº 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; que tiene por objeto regular la prestación del servicio de transporte público y privado de personas, mercancías y mixto en los ámbitos nacional, regional y provincial, estableciendo las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional, que deben cumplir los operadores prestadores del servicio; los requisitos y formalidades para obtener una autorización o habilitación; y los procedimientos para la fiscalización del servicio de transporte en todos sus ámbitos, en procura de lograr la completa formalización del sector y brindar mayor seguridad los usuarios del mismo, promoviendo que reciban un servicio de calidad;

Que, mediante Decreto Supremo Nº 009-2004-MTC, se aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transportes, el mismo que desde su aprobación ha sido modificado en varias oportunidades, lo cual dificulta su aplicación; de otro lado teniendo en cuenta el tiempo transcurrido la norma presenta vacíos, lo que impide una acción eficiente del Estado en la gestión y fiscalización del transporte terrestre, siendo necesario modificarlo a efectos de que facilite el desarrollo empresarial del sector, con un marco legal apropiado que otorgue seguridad jurídica a la inversión;

Que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a Ley, tiene la competencia exclusiva para normar el transporte en el país en sus diferentes ámbitos;

De conformidad con lo dispuesto en el inciso b) del artículo 118 de la Constitución Política del Perú, la Ley Nº 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Decreto Supremo Nº 001-2009-JUS.

DECRETA

Artículo 1.- Aprobación del Reglamento Nacional de Administración de Transporte

Apruébese el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, que como anexo forma parte del presente Decreto Supremo, el mismo que consta de ciento treinta y ocho artículos, dieciséis disposiciones complementarias finales, veinte disposiciones complementarias transitorias, dos disposiciones complementarias derogatorias y dos anexos.

Artículo 2.- Refrendo

Artículo 51.- Clases de autorizaciones

Las autorizaciones que expedirá la autoridad competente son:

- 51.1 Autorización para el servicio de transporte regular de personas.
- 51.2 Autorización para el servicio de transporte especial de personas.
- 51.3 Autorización para el servicio de transporte internacional.
- 51.4 Autorización para el servicio de transporte de mercancías.
- 51.5 Autorización para el servicio de transporte mixto.
- 51.6 Autorización para el servicio de transporte privado de personas.
- 51.7 Autorización para el servicio de transporte privado de mercancías
- 51.8 Autorización para operar como agencia de transporte de mercancías.

Artículo 52.- Autorización en el servicio de transporte público de personas

52.1 La autorización para la prestación del servicio de transporte público regular de personas, en el ámbito nacional, regional y provincial puede ser:

52.1.1 Autorización para prestar Servicio Estándar.

52.1.2 Autorización para prestar Servicio Diferenciado.

52.2 El transportista puede ofertar comercialmente estos servicios bajo el nombre que considere conveniente, en tanto se cumplan las condiciones previstas en el presente Reglamento.

52.3 En el servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, las autorizaciones para prestar el servicio pueden estar expresadas en Contratos de Concesión suscritos con la autoridad competente, los que se regulan por lo que disponga el contrato suscrito y el presente Reglamento.

52.4 La autorización para la prestación del servicio de transporte especial de personas, puede ser:

52.4.1 Autorización para prestar servicio de transporte turístico.

52.4.2 Autorización para prestar servicio de transporte de trabajadores.

52.4.3 Autorización para prestar servicio de transporte de estudiantes.

52.4.4 Autorización para prestar servicio de transporte en auto colectivo.

52.4.5 Autorización para prestar servicio de taxi.

52.5 La autorización para la prestación de servicio de transporte internacional de personas, se regula por su propia normatividad, complementariamente por este Reglamento y por las disposiciones que sobre el particular dicte la autoridad competente.

52.6 La autoridad competente de ámbito provincial podrá establecer la modalidad de autorización que se ajuste a su realidad.

Artículo 53.- Plazo de las autorizaciones para prestar servicio de transporte

Las autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte, en el ámbito nacional, regional y provincial, serán otorgadas con una vigencia de diez (10) años, salvo las excepciones previstas en este Reglamento.

Artículo 54.- Autorización para prestar servicio de transporte público y privado de mercancías

Las autorizaciones para la prestación del servicio de transporte de mercancías y las inscripciones para realizar transporte privado de mercancías pueden ser: (*)

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO
SECRETARIA GENERAL

CERTIFICA:

Que esta copia concuerda con el original que se conserva en el archivo de este Municipio

26 DIC 2014

ALEXANDER DIAZ PIMEO
Sub Gerente de Ejecución y Apoyo



CONCEJO MUNICIPAL PROVINCIAL DEL CALLAO

Ordenanza Municipal N° 026-2014

Callao, 26 de diciembre de 2014

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO

POR CUANTO:

El CONCEJO MUNICIPAL PROVINCIAL DEL CALLAO, visto el Dictamen N°084-2014-MPC/SR-CAM de la Comisión de Administración, en Sesión Ordinaria celebrada en la fecha, con el voto UNÁNIME de sus integrantes, en ejercicio de las facultades que la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972 y el Reglamento de Organización Interior, aprobado por Ordenanza Municipal N° 000034-2004 le confieren; y,

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Perú en su artículo 194 establece que las Municipalidades Provinciales y Distritales son los órganos del Gobierno Local, tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia;

Que, la Ley del Procedimiento Administrativo General N° 27444, en el artículo 36 numeral 36.1, señala que los procedimientos, requisitos y costos administrativos se establecen exclusivamente mediante Ordenanza Municipal, conforme a la Constitución, según su naturaleza y el artículo 37 establecen las medidas de elaboración aprobación de los costos procedimientos, requisitos del Texto Único de Procedimientos Administrativos de cada entidad;

Que, mediante Ordenanza Municipal N° 000011-2012 se aprobaron los procedimientos administrativos y los servicios prestados en exclusividad, que se inician a solicitud de los administrados en la Municipalidad Provincial del Callao, así como los requisitos, costos administrativos correspondientes y mediante Ordenanza Municipal N° 000012-2012 publicada el 26 de Julio de 2012, se aprobó el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Municipalidad Provincial del Callao, el cual a merecido una serie de modificaciones a través de Ordenanzas y Decretos de Alcaldía en el transcurso del tiempo de su vigencia;

Que, mediante Decreto Supremo N° 007-2011-PCM, del 28 de enero de 2011 establece que las entidades de la administración pública en forma previa a la implementación de la metodología de determinación de costos aprobada mediante el Decreto Supremo N° 064-2010-PCM, deberán revisar y simplificar los procedimientos administrativos y servicios



Municipalidad Provincial del Callao
Ordenanza Municipal N° 026-2014
Página 1 de 3

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO
SECRETARÍA GENERAL

CERTIFICA:

Que esta copia concuerda con
el original que se conserva en el archivo
de esta Municipalidad

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO
SECRETARÍA GENERAL
ALEXANDER DIAZ PINEDO
Sub Gerente de Ejecución y Apoyo

prestados en exclusividad que se encuentran en sus Textos Únicos de Procedimientos Administrativos mediante la utilización de la metodología de simplificación administrativa conforme a los plazos señalados en el anexo de la resolución de la secretaria de Gestión Pública N° 002-2010-PCM/SGP;

Que, la Resolución de la Secretaría de Gestión Pública N° 002-2010-PCM/SGP, del 07 de diciembre de 2012 aprueba el aplicativo informático web de la metodología para la determinación de costos denominados Mi Costo, en el que se debe costear los procedimientos administrativos y servicios prestados con exclusividad que se encuentran en Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Municipalidad Provincial del Callao a partir del 01 de agosto del 2013, conforme a la clasificación Municipalidad tipo A que le otorga la norma;

Que, el Gobierno Central ha emitido una serie de normas, que modifican sustancialmente los diferentes procedimientos administrativos y servicios exclusivos de la entidad como son la Ley Marco de Licencias de Funcionamiento, la Ley del Silencio Administrativo, la Ley de Edificaciones de Habilitaciones Urbanas, la Ley N° 30228 que modifica a la Ley N° 29022, Ley para la expansión de Infraestructura y Telecomunicaciones, la Ley N° 30230 que establece medidas tributarias simplificación de procedimientos y permisos para la promoción y dinamización de la inversión en el país y el Decreto Supremo N° 058-2014-PCM, Reglamento de Inspecciones Técnicas de Seguridad en Edificaciones, cuyas finalidad son simplificar los procedimientos y reducir costos para incentivar y crear condiciones adecuadas para generar mayor inversión privada, por lo cual los Gobiernos Locales en especial esta común deben adecuar su Texto Único de Procedimientos Administrativos a las citadas leyes;

Que, la presente propuesta se ha elaborado conforme al artículo 70 de la Ley de Tributación Municipal – Decreto Legislativo N° 776, y de acuerdo a lo establecido en el artículo 44 de la Ley de Procedimiento Administrativo General, considerando en el costo de las tasas por derecho de tramitación el valor real del servicio específico e individualizable a favor del administrado o del costo derivado de las actividades dirigidas a analizar lo solicitado o las personas y se encuentran debidamente sustentados con la estructura de costos elaborada a partir de las Tablas ASME, asimismo, ha sido elaborado dentro de lo establecido en el aplicativo informático web Mi Costo de la Secretaría de Gestión Pública de la Presidencia del Consejo de Ministros. Se encuentra contenidos en el proyecto de Ordenanza la reducción de procedimientos requisitos y costos efectuada, así como los procedimientos subsidiados y gratuitos, así como los formularios a implementarse de acuerdo a los órganos y unidades orgánicas de esta común.

Que, la presente Ordenanza, cuenta con los siguientes antecedentes: el Informe N° 070-2014-MPC-GGPPR-GR, de la Gerencia de Racionalización, el Memorando N° 1388-2014-MPC-GGPPR de la Gerencia General de Planeamiento, Presupuesto y Racionalización, el Informe N° 397-2014-MPC/GGAJC, de la Gerencia General de Asesoría Jurídica y Conciliación, el Memorando N° 2832-2014-MPC-GM, de la Gerencia Municipal y el Memorando N° 1223-2014-MPC/GGA de la Gerencia General de Administración que remite el Informe N° 585-2014-MPC/GGA-GC, de la Gerencia de Contabilidad, que emiten opinión favorable a la expedición de la presente Ordenanza;

Estando a lo expuesto y de conformidad con lo dispuesto en la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, el Concejo Provincial del Callao, ha dado la siguiente:



CERTIFICA:

Que esta copia concuerda con el original que se conserva en el archivo de este Municipio

26 DIC 2014
ALEXANDER DIAZ PINEDO
Sub Gerente de Administración y Apoyo

ORDENANZA MUNICIPAL QUE APRUEBA LOS PROCEDIMIENTOS, SERVICIOS PRESTADOS EN EXCLUSIVIDAD, SUS REQUISITOS Y COSTOS ADMINISTRATIVOS DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO

Artículo 1. Apruébase los procedimientos administrativos y los servicios prestados en exclusividad, que se inician a solicitud de los administrados en la Municipalidad Provincial del Callao, así como los requisitos, costos administrativos correspondientes, los mismos que en anexo adjunto forman parte integrante de la presente Ordenanza Municipal y se compendian y sistematizan en el Texto Unico de Procedimientos Administrativos.

Artículo 2. Encárgase a la Gerencia General de Planeamiento Presupuesto y Racionalización y a la Gerencia de Informática la publicación en el Portal Institucional de la Municipalidad Provincial del Callao www.municallao.gob.pe y en la Portal de Servicios al Ciudadano www.pscg.gob.pe, la presente Ordenanza y sus anexos, los mismos que forman parte constitutiva de la presente Ordenanza.

Artículo 3. La presente Ordenanza Municipal entrará en vigencia al día siguiente de su publicación.

**POR TANTO:
MANDO SE PUBLIQUE Y CUMPLA.**

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO
GEORGE COLLAJES FERNANDEZ
SECRETARIO GENERAL

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO
JUAN SOTOMAYOR GARCIA
ALCALDE

TEXTO ÚNICO DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS - (TUPA)

CÓDIGO	DENOMINACIÓN DEL PROCEDIMIENTO	REQUISITOS		SERVIDIO DE TRANSACCIONES		CALIFICACIONES			TIEMPO MÁXIMO DE EJECUCIÓN	PRECIO DE SERVICIO	AUTORIDAD COMPETENTE PARA PROCEDER	MOMENTOS DE PERCEPCIÓN DE RIESGO		
		Nº	DESCRIPCIÓN	FORMA DE PRESENTACIÓN	SERVIDIO DE TRANSACCIONES		CALIFICACIONES					RECOMENDACION	APELACION	
					PREVIO	NO	Autodirigido	Asistido						Mediado
			<p>El solicitante debe acreditar sus datos personales (nombre y apellidos, estado civil, número de partida de nacimiento y número de DNI) y haber cumplido con los requisitos de inscripción de vehículos.</p> <p>El pago por inscripción del vehículo debe ser la suma de los derechos de inscripción y el impuesto de transferencia de dominio.</p>											
	<p>AUTORIZACIÓN PARA LA CIRCULACIÓN DE TRANSPORTE DE CARGA POR MEDIO TERRESTRE EN LA JURISDICCIÓN DEL VALLE GEORGINA JURÍDICA O PERSONA NATURAL</p> <p>Tasa Legal: Ley N° 70 (1954) Ley N° 79 (1955) Ley N° 100 (1956) Ley N° 101 (1957) Ley N° 102 (1958) Ley N° 103 (1959) Ley N° 104 (1960) Ley N° 105 (1961) Ley N° 106 (1962) Ley N° 107 (1963) Ley N° 108 (1964) Ley N° 109 (1965) Ley N° 110 (1966) Ley N° 111 (1967) Ley N° 112 (1968) Ley N° 113 (1969) Ley N° 114 (1970) Ley N° 115 (1971) Ley N° 116 (1972) Ley N° 117 (1973) Ley N° 118 (1974) Ley N° 119 (1975) Ley N° 120 (1976) Ley N° 121 (1977) Ley N° 122 (1978) Ley N° 123 (1979) Ley N° 124 (1980) Ley N° 125 (1981) Ley N° 126 (1982) Ley N° 127 (1983) Ley N° 128 (1984) Ley N° 129 (1985) Ley N° 130 (1986) Ley N° 131 (1987) Ley N° 132 (1988) Ley N° 133 (1989) Ley N° 134 (1990) Ley N° 135 (1991) Ley N° 136 (1992) Ley N° 137 (1993) Ley N° 138 (1994) Ley N° 139 (1995) Ley N° 140 (1996) Ley N° 141 (1997) Ley N° 142 (1998) Ley N° 143 (1999) Ley N° 144 (2000) Ley N° 145 (2001) Ley N° 146 (2002) Ley N° 147 (2003) Ley N° 148 (2004) Ley N° 149 (2005) Ley N° 150 (2006) Ley N° 151 (2007) Ley N° 152 (2008) Ley N° 153 (2009) Ley N° 154 (2010) Ley N° 155 (2011) Ley N° 156 (2012) Ley N° 157 (2013) Ley N° 158 (2014) Ley N° 159 (2015) Ley N° 160 (2016) Ley N° 161 (2017) Ley N° 162 (2018) Ley N° 163 (2019) Ley N° 164 (2020) Ley N° 165 (2021) Ley N° 166 (2022) Ley N° 167 (2023) Ley N° 168 (2024) Ley N° 169 (2025) Ley N° 170 (2026) Ley N° 171 (2027) Ley N° 172 (2028) Ley N° 173 (2029) Ley N° 174 (2030)</p>	<p>REQUISITOS GENERALES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitar bajo la forma de declaración jurada, conforme a los datos establecidos en el formulario correspondiente. 2. Presentar el formulario y llenarlo de manera correcta. 3. Copia simple del DNI y fotografía reciente de tamaño 3x3 cm. 4. Copia simple del certificado de inscripción de vehículos. 5. Copia simple del certificado de inscripción de vehículos. 6. Copia simple del certificado de inscripción de vehículos. 7. Copia simple del certificado de inscripción de vehículos. 8. Copia simple del certificado de inscripción de vehículos. <p>Tasa: Ley N° 70 (1954) Ley N° 79 (1955) Ley N° 100 (1956) Ley N° 101 (1957) Ley N° 102 (1958) Ley N° 103 (1959) Ley N° 104 (1960) Ley N° 105 (1961) Ley N° 106 (1962) Ley N° 107 (1963) Ley N° 108 (1964) Ley N° 109 (1965) Ley N° 110 (1966) Ley N° 111 (1967) Ley N° 112 (1968) Ley N° 113 (1969) Ley N° 114 (1970) Ley N° 115 (1971) Ley N° 116 (1972) Ley N° 117 (1973) Ley N° 118 (1974) Ley N° 119 (1975) Ley N° 120 (1976) Ley N° 121 (1977) Ley N° 122 (1978) Ley N° 123 (1979) Ley N° 124 (1980) Ley N° 125 (1981) Ley N° 126 (1982) Ley N° 127 (1983) Ley N° 128 (1984) Ley N° 129 (1985) Ley N° 130 (1986) Ley N° 131 (1987) Ley N° 132 (1988) Ley N° 133 (1989) Ley N° 134 (1990) Ley N° 135 (1991) Ley N° 136 (1992) Ley N° 137 (1993) Ley N° 138 (1994) Ley N° 139 (1995) Ley N° 140 (1996) Ley N° 141 (1997) Ley N° 142 (1998) Ley N° 143 (1999) Ley N° 144 (2000) Ley N° 145 (2001) Ley N° 146 (2002) Ley N° 147 (2003) Ley N° 148 (2004) Ley N° 149 (2005) Ley N° 150 (2006) Ley N° 151 (2007) Ley N° 152 (2008) Ley N° 153 (2009) Ley N° 154 (2010) Ley N° 155 (2011) Ley N° 156 (2012) Ley N° 157 (2013) Ley N° 158 (2014) Ley N° 159 (2015) Ley N° 160 (2016) Ley N° 161 (2017) Ley N° 162 (2018) Ley N° 163 (2019) Ley N° 164 (2020) Ley N° 165 (2021) Ley N° 166 (2022) Ley N° 167 (2023) Ley N° 168 (2024) Ley N° 169 (2025) Ley N° 170 (2026) Ley N° 171 (2027) Ley N° 172 (2028) Ley N° 173 (2029) Ley N° 174 (2030)</p>	<p>Formulario SR GDTI Fianza MFC</p>											
	<p>AUTORIZACIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO (PERSONA JURÍDICA O PERSONA NATURAL)</p> <p>Tasa Legal: Ley N° 70 (1954) Ley N° 79 (1955) Ley N° 100 (1956) Ley N° 101 (1957) Ley N° 102 (1958) Ley N° 103 (1959) Ley N° 104 (1960) Ley N° 105 (1961) Ley N° 106 (1962) Ley N° 107 (1963) Ley N° 108 (1964) Ley N° 109 (1965) Ley N° 110 (1966) Ley N° 111 (1967) Ley N° 112 (1968) Ley N° 113 (1969) Ley N° 114 (1970) Ley N° 115 (1971) Ley N° 116 (1972) Ley N° 117 (1973) Ley N° 118 (1974) Ley N° 119 (1975) Ley N° 120 (1976) Ley N° 121 (1977) Ley N° 122 (1978) Ley N° 123 (1979) Ley N° 124 (1980) Ley N° 125 (1981) Ley N° 126 (1982) Ley N° 127 (1983) Ley N° 128 (1984) Ley N° 129 (1985) Ley N° 130 (1986) Ley N° 131 (1987) Ley N° 132 (1988) Ley N° 133 (1989) Ley N° 134 (1990) Ley N° 135 (1991) Ley N° 136 (1992) Ley N° 137 (1993) Ley N° 138 (1994) Ley N° 139 (1995) Ley N° 140 (1996) Ley N° 141 (1997) Ley N° 142 (1998) Ley N° 143 (1999) Ley N° 144 (2000) Ley N° 145 (2001) Ley N° 146 (2002) Ley N° 147 (2003) Ley N° 148 (2004) Ley N° 149 (2005) Ley N° 150 (2006) Ley N° 151 (2007) Ley N° 152 (2008) Ley N° 153 (2009) Ley N° 154 (2010) Ley N° 155 (2011) Ley N° 156 (2012) Ley N° 157 (2013) Ley N° 158 (2014) Ley N° 159 (2015) Ley N° 160 (2016) Ley N° 161 (2017) Ley N° 162 (2018) Ley N° 163 (2019) Ley N° 164 (2020) Ley N° 165 (2021) Ley N° 166 (2022) Ley N° 167 (2023) Ley N° 168 (2024) Ley N° 169 (2025) Ley N° 170 (2026) Ley N° 171 (2027) Ley N° 172 (2028) Ley N° 173 (2029) Ley N° 174 (2030)</p>	<p>REQUISITOS GENERALES</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitar bajo la forma de declaración jurada, conforme a los datos establecidos en el formulario correspondiente. 2. Presentar el formulario y llenarlo de manera correcta. 3. Copia simple del DNI y fotografía reciente de tamaño 3x3 cm. 4. Copia simple del certificado de inscripción de vehículos. 5. Copia simple del certificado de inscripción de vehículos. 6. Copia simple del certificado de inscripción de vehículos. 7. Copia simple del certificado de inscripción de vehículos. 8. Copia simple del certificado de inscripción de vehículos. <p>Tasa: Ley N° 70 (1954) Ley N° 79 (1955) Ley N° 100 (1956) Ley N° 101 (1957) Ley N° 102 (1958) Ley N° 103 (1959) Ley N° 104 (1960) Ley N° 105 (1961) Ley N° 106 (1962) Ley N° 107 (1963) Ley N° 108 (1964) Ley N° 109 (1965) Ley N° 110 (1966) Ley N° 111 (1967) Ley N° 112 (1968) Ley N° 113 (1969) Ley N° 114 (1970) Ley N° 115 (1971) Ley N° 116 (1972) Ley N° 117 (1973) Ley N° 118 (1974) Ley N° 119 (1975) Ley N° 120 (1976) Ley N° 121 (1977) Ley N° 122 (1978) Ley N° 123 (1979) Ley N° 124 (1980) Ley N° 125 (1981) Ley N° 126 (1982) Ley N° 127 (1983) Ley N° 128 (1984) Ley N° 129 (1985) Ley N° 130 (1986) Ley N° 131 (1987) Ley N° 132 (1988) Ley N° 133 (1989) Ley N° 134 (1990) Ley N° 135 (1991) Ley N° 136 (1992) Ley N° 137 (1993) Ley N° 138 (1994) Ley N° 139 (1995) Ley N° 140 (1996) Ley N° 141 (1997) Ley N° 142 (1998) Ley N° 143 (1999) Ley N° 144 (2000) Ley N° 145 (2001) Ley N° 146 (2002) Ley N° 147 (2003) Ley N° 148 (2004) Ley N° 149 (2005) Ley N° 150 (2006) Ley N° 151 (2007) Ley N° 152 (2008) Ley N° 153 (2009) Ley N° 154 (2010) Ley N° 155 (2011) Ley N° 156 (2012) Ley N° 157 (2013) Ley N° 158 (2014) Ley N° 159 (2015) Ley N° 160 (2016) Ley N° 161 (2017) Ley N° 162 (2018) Ley N° 163 (2019) Ley N° 164 (2020) Ley N° 165 (2021) Ley N° 166 (2022) Ley N° 167 (2023) Ley N° 168 (2024) Ley N° 169 (2025) Ley N° 170 (2026) Ley N° 171 (2027) Ley N° 172 (2028) Ley N° 173 (2029) Ley N° 174 (2030)</p>	<p>Formulario SR GDTI Fianza MFC</p>											

[Handwritten signature]





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL CALLAO
GERENCIA GENERAL DE TRANSPORTE URBANO

FORMULARIO Nº 51-MTC

FORMULARIO Nº 51-MTC	SOLICITUD PARA ATENCION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE - HABILITACION - INSCRIPCION DE VEHICULOS (PERSONA JURIDICA)	LOGO MESA DE SERVICIO
-----------------------------	--	-----------------------

I. DATOS DEL SOLICITANTE O REPRESENTANTE LEGAL

APELLIDOS Y NOMBRES	DNI O CARNE DE EXTRANJERO
DOMICILIO ACTUAL - (AV. / CALLE / JIRÓN / PSJE / Nº / DPTO / MZA / LOTE / URB / DISTRITO)	TELÉFONO
PODER REGISTRADO EN LA FICHA / PARTIDA Nº _____ DE LA OFICINA REGISTRAL DE _____ FECHA ____/____/____ <small>(Solo para el caso de Representante Legal)</small> <small>(Con antigüedad no mayor a 3 meses)</small>	

II. DATOS DE LA EMPRESA (SOLO PERSONA JURIDICA)

NOMBRE DE LA EMPRESA (SEGUN ESCRITURA DE CONSTITUCION)			
DOMICILIO ACTUAL - precisar bien (AV. / CALLE / JIRÓN / PSJE / Nº / DPTO / MZA / LOTE / URB / DISTRITO)			
Nº LICENCIA FUNCIONAMIENTO	TELÉFONO	CORREO ELECTRONICO [E-MAIL]	Nº R.U.C.

III. SERVICIO SOLICITADO

<input type="checkbox"/> Habilitación por inscripción del vehículo <input type="checkbox"/> Habilitación por sustitución <input type="checkbox"/> Habilitación por inclusión	<input type="checkbox"/> Habilitación por Traslado de Vehículos <input type="checkbox"/> Baja de Vehículo - Por Empresa <input type="checkbox"/> - Por Propietario	<input type="checkbox"/> Tarjeta Única de Circulación - Renovación <input type="checkbox"/> - Actualización <input type="checkbox"/> - Duplicado
--	--	--

IV. DATOS DEL VEHICULO (en el caso de ser varios vehículos adjuntar relación)

A HABILITAR Placa: _____ Clase: _____ Año de fabric.: _____	A BAJA DE BAJA Placa: _____ Clase: _____ Año de fabric.: _____	POR TRASLADO Placa: _____ Ruta: De _____ A _____	DE LA TUC Renovación: _____ Actualización: _____ Duplicado: _____
---	--	--	---

V. MODALIDAD DE SERVICIO

TRANSPORTE REGULAR <input type="checkbox"/>	TRANSPORTE PRIVADO <input type="checkbox"/>	TRANSPORTE DE CARGA <input type="checkbox"/>	TRANSPORTE ESPECIAL EN VEHICULO MENOR <input type="checkbox"/>
TRANSPORTE PUBLICO Y PRIVADO DE CARGA EN VEHICULO MENOR <input type="checkbox"/>			
TRANSPORTE ESPECIAL			
TRABAJADORES <input type="checkbox"/>	TAXI <input type="checkbox"/>	TURISTICO <input type="checkbox"/>	ESTUDIANTES <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> Remise <input type="checkbox"/> Excepción <input type="checkbox"/> Independ. <input type="checkbox"/> Traslado <input type="checkbox"/> Visita Local <input type="checkbox"/> Excursión <input type="checkbox"/> Giro <input type="checkbox"/> Circuito <input type="checkbox"/>			

VI. DOCUMENTOS QUE ACOMPAÑAR LA SOLICITUD SEGUN REQUISITOS DEL TUPA

VII. DERECHO DE TRANSITACION (solo uso interno)

Nº DE RECIBO DE OPERACIÓN DEL BANCO	FECHA ____/____/____	FECHA ____/____/____	Nº PROCED.
-------------------------------------	----------------------	----------------------	------------

VIII. DECLARACION JURADA

DECLARO BAJO JURAMENTO QUE LOS DATOS EXPRESAN LA VERDAD

FIRMA DEL SOLICITANTE

HUELLA DIGITAL

LEY Nº 27944 (Art. 23º numeral 3.3.3)
Resolución: En caso de constatarse fraude o falsedad en la declaración, información o en la documentación presentada por el solicitante, la entidad responsable no validará la solicitud respectiva para todos sus efectos, procediendo a comunicar el hecho a la autoridad jurisdiccionalmente competente, si lo hubiere, para que se actúe de oficio del acto administrativo sustentado de oficio. Declaración, información e información presentada a efectos de tramitación de solicitudes de inscripción y actualización de vehículos.

FORMULARIO GRATUITO. LEER LAS INSTRUCCIONES AL DORSO

NO SE ACEPTAN BORRACHOS NI EMBAJADURAS

INSTRUCTIVO DEL FORMULARIO

PARA TODO TRÁMITE

TENER EN CUENTA:

- Solicitud indicando el domicilio preciso (AV. / CALLE / JIRÓN / PSJE / N° / DPTO / MZA / LOTE / URB / DISTRITO, PROVINCIA, TELEFONO, DNI, RUC)
- Los documentos que se adjunten deben ser legibles y con fechas actualizadas de acuerdo a los requisitos señalados por la GGTU.
- En el espacio de "USO MESA DE PARTES", se consignará o adjuntará el número de Radicado de la GGTU.

INSTRUCCIONES GENERALES

- Formulario para uso de solicitudes de atención de los servicios de transporte de la Municipalidad Provincial del Callao – Procedimientos Administrativos
- Marcar con "X" o "✓" en las opciones de los servicios u /o datos respectivos.
- Llenar todos los casos con "letra imprenta" y "legible"

INSTRUCCIONES ESPECÍFICAS

RUBRO I: DATOS DEL SOLICITANTE O REPRESENTANTE LEGAL

Consigne sus datos tal como figure en el documento nacional de identidad y los datos respectivos en la parte registral (Poder del representante legal en registros públicos - solo para personas jurídicas), para el caso de la fecha de la partida registral, se encuentra en función a que esta debe estar actualizada y no ser mayor de 03 meses para la ejecución del trámite (procedimiento) solicitado, cuando corresponda.

RUBRO II: DATOS DE LA EMPRESA

Consigne sus datos tal como figure en los registros Públicos, asimismo debe de contar con RUC activo para la presentación de la solicitud. Consignar número de licencia de funcionamiento emitido por la Autoridad competente de la instalación administrativa para el funcionamiento de la empresa.

RUBRO III: SERVICIO SOLICITADO

Se encontrará las opciones de los servicios en materia de Transporte que la Municipalidad Provincial del Callao a través de la Gerencia General de Transporte Urbano regula, conforme a los procedimientos administrativos del TUPA, marcar el servicio a solicitar.

RUBRO IV: DATOS DEL VEHICULO

Se deberá llenar los datos del vehículo, de acuerdo al servicio solicitado.

RUBRO V: MODALIDAD DE SERVICIO

Se encontrará la modalidad de servicios de transporte que la Municipalidad regula a través de la Gerencia General de Transporte Urbano, conforme a los procedimientos administrativos del TUPA, marcar el servicio a solicitar.

RUBRO VI: DOCUMENTOS QUE ACOMPAÑAN LA SOLICITUD SEGÚN REQUISITOS DEL TUPA

- Se deberá de acompañar obligatoriamente a la solicitud los requisitos establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos de la Gerencia General de Transporte Urbano.
- En el caso de Transporte Regular, indicar el código de ruta correspondiente.
- Indicar otra información que permita brindar el servicio solicitado

RUBRO VII: DERECHO DE TRÁMITE (SOLO PARA USO INTERNO)

Para el Administrado:

- Los pagos podrán ser realizados a través del Banco Scotiabank y en cualquier agencia bancaria a nivel de Lima y Callao.
- El responsable quien atiende el trámite solicitado, es quien consigna los datos del N° DE RECIBO DE OPERACIÓN, previa verificación de los mismos y quien consignará el número de procedimiento TUPA para el caso.

RUBRO VIII. DECLARACION JURADA

Consigne la firma y huella digital de la persona autorizada.



**MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
ALCALDÍA**

ORDENANZA N° 1682

**LA ALCALDESA METROPOLITANA DE LIMA,
POR CUANTO
EL CONCEJO METROPOLITANO DE LIMA:**

Visto en Sesión Ordinaria de Concejo de fecha 20 de marzo del 2013, el Dictamen N° 10-2013-MML-CMDDCyTU de la Comisión Metropolitana de Comercialización, Defensa del Consumidor y Transporte Urbano, 24-2013-MML-CMAL de la Comisión Metropolitana de Asuntos Legales y N° 82-2013-MML-CMAEO de la Comisión Metropolitana de Asuntos Económicos y Organización;

Aprobó la siguiente

**ORDENANZA
QUE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA Y/O MERCANCIAS EN
LA PROVINCIA DE LIMA METROPOLITANA**



**TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES
CAPÍTULO I
GENERALIDADES**



Artículo 1°.- Objeto y Finalidad

La presente Ordenanza tiene por objeto regular la circulación y la prestación del Servicio de Transporte de Carga y/o Mercancías en la provincia de Lima Metropolitana; establecer las sanciones correspondientes por la comisión de infracciones e incumplimientos de las disposiciones y obligaciones del servicio de transporte de carga y/o mercancías; con la finalidad de preservar el orden y la seguridad en la vía pública, coadyuvando a mejorar el tránsito de peatones y vehículos.

Artículo 2°.- Alcance

La presente Ordenanza es de aplicación en todo el territorio de la provincia de Lima Metropolitana y es de cumplimiento obligatorio para todas las personas naturales y jurídicas, propietarios de vehículos y conductores que prestan Servicio de Transporte de Carga y/o Mercancías en la provincia de Lima Metropolitana, así como para los generadores de carga y los órganos de línea y gestión de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Artículo 3°.- De la Autoridad Competente para Registrar y Autorizar

La Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través de la Subgerencia de Regulación del Transporte, es el órgano competente para autorizar y registrar a personas naturales o jurídicas, así como a los conductores y vehículos utilizados para la prestación del servicio de transporte de carga y/o mercancías en la provincia de Lima Metropolitana, de acuerdo con lo establecido en la normativa nacional de transporte terrestre emitida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 4°.- De la Autoridad Competente para Fiscalizar

La Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima, a través de la Subgerencia de Fiscalización del Transporte, es el órgano competente para ejercer funciones de control y fiscalización del servicio de transporte de carga y/o mercancías.

Artículo 5°.- Abreviaturas

Para los fines de aplicación de la presente Ordenanza, se entiende por



21. Peso Bruto (PB): Peso propio del vehículo más la carga y ocupantes.
22. Peso neto (PN): Peso en vacío del vehículo determinado por el fabricante.
23. Resolución de Sanción: Es el acto administrativo emitido por la SFT, mediante el cual se imponen sanciones ante la comisión de infracciones y contravenciones a la presente ordenanza.
24. Servicio de transporte de carga y/o mercancías: El servicio de transporte de carga y/o mercancías consiste en la actividad económica realizada por las personas naturales o jurídicas, tendientes al traslado de todo bien mueble o semoviente susceptible de ser transportado con vehículos propios o de terceros.
25. Servicio de Transporte Privado de Mercancías: Es el servicio de transporte terrestre de mercancías que realiza una persona natural o jurídica cuya actividad o giro económico principal no es el del transporte. El servicio de transporte privado se emplea para satisfacer necesidades particulares, con personal propio o de una empresa tercerizadora registrada y supervisada por el MINTRA y sin que medie a cambio el pago de un flete, retribución o contraprestación.
26. Servicio de Transporte Público de Mercancías: Es el servicio de transporte terrestre de mercancías que es prestado por un transportista autorizado para dicho fin, a cambio de una contraprestación económica.
27. Tarjeta Única de Circulación (TUC): Es el documento que acredita la habilitación de un vehículo para la prestación del servicio de transporte de carga y/o mercancías.
28. Transportista: Persona natural o jurídica que presta servicio de transporte terrestre público de mercancías de conformidad con la autorización correspondiente.

TÍTULO II

DE LOS TÍTULOS HABILITANTES PARA PRESTAR EL SERVICIO

CAPÍTULO I
DE LA AUTORIZACION Y HABILITACION VEHICULAR



Artículo 7°.- De las Autorizaciones para el transporte de carga y/o mercancía

7.1 La autorización de servicio es el título habilitante que autoriza a una persona natural o jurídica para la prestación del servicio de transporte de carga y/o mercancías en la provincia de Lima Metropolitana. Su obtención y vigencia está condicionada al cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidos en el RNAT y en la presente Ordenanza, en lo que resulte aplicable.

7.2 En concordancia con lo establecido en la normativa nacional de transporte terrestre emitida por el MTC, la Municipalidad Metropolitana de Lima tendrá como autorizadas y habilitados a las personas naturales o jurídicas, y vehículos del servicio de transporte terrestre de carga y/o mercancías, que se encuentran debidamente registrados en el Registro Nacional de Transporte Terrestre de Mercancías del MTC.

Artículo 8°.- Requisitos para Obtener la Autorización para transporte de carga y/o mercancía

8.1 Las personas naturales o jurídicas cuya actividad comprenda la prestación del servicio de transporte de carga y/o mercancías, para solicitar la autorización respectiva ante la Subgerencia de Regulación de Transportes de la GTU, deberán presentar:

- a) Formato de Solicitud donde se consigne el número de documento nacional de identidad del solicitante en caso de persona natural o del representante legal en caso de persona jurídica y registro



1682

**MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA
ALCALDÍA**

- único del contribuyente (RUC) del solicitante indicando el tipo de carga transportada y el tipo de vehículo.
- b) En caso de persona jurídica, copias simples de la inscripción registral actualizada y vigencia del poder del representante legal.
 - c) Copia simple del certificado emitido por DIGESA (sólo para operadores de residuos sólidos).
 - d) Copia simple del carné de salud vigente del ayudante (sólo para operadores del servicio de abastecimiento de agua potable).
 - e) Para el caso de camiones Cisterna que distribuyen agua potable deberán presentar además una Hoja de Ruta de Distribución (considerar plano de recorrido).
 - f) Certificado de Potabilización (sólo para operadores del servicio de abastecimiento de agua potable).
 - g) Copias simples de la TUC vigentes emitidas por el MTC o del documento que haga sus veces emitido por dicha autoridad, de los vehículos a ser habilitados. Según el tipo de transporte de carga o mercancía a realizarse deberá presentarse, adicionalmente, lo siguiente:
 - g.1) Copia simple del Certificado vigente de desinfección y limpieza de tanque cisterna (sólo para operadores del servicio de abastecimiento de agua potable en Camiones Cisterna).
 - g.2) Copia legalizada o fedateada del título habilitante emitido por la Dirección General de Hidrocarburos del MINEM (sólo para el transporte de combustibles y/o derivados).
 - g.3) Copia simple del título habilitante como operador emitido por la Subgerencia de Medio Ambiente - MML (sólo para el transporte de residuos sólidos).
 - g.4) Copia legalizada o fedateada del título habilitante emitido por la DISCAMEC del Ministerio del Interior (sólo para transportar dinero y/o caudales).
 - g.5) Copia legalizada o fedateada del título habilitante como abastecedor emitido por la Subgerencia de Sanidad - MML (sólo para abastecimiento de agua potable).
 - h) Pago por derecho de trámite.

8.2 El procedimiento para la obtención de la Autorización es un procedimiento de evaluación previa, sujeto a silencio administrativo negativo.

Artículo 9°.- De la vigencia, validez y renovación de las autorizaciones emitidas por la MML

9.1 Las autorizaciones de servicio de transporte de carga y/o mercancías otorgadas por la MML tendrán una vigencia de 5 años vencido el plazo, caducarán de pleno derecho sin necesidad de declaración expresa mediante acto administrativo. La validez de las autorizaciones se suscribe al territorio de la provincia de Lima Metropolitana.

9.2 Las personas naturales o jurídicas que deseen renovar su autorización para continuar prestando el servicio deberán presentar su solicitud antes del vencimiento de la misma y acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 8° de la presente Ordenanza.

9.3 En ningún caso, la autorización cuyo plazo haya vencido genera un derecho adquirido para el solicitante de la renovación.

9.4 El procedimiento de renovación de autorización está sujeto al silencio administrativo negativo.

Artículo 10°.- Habilitación vehicular por Incremento de Flota

10.1 Las personas naturales o personas jurídicas autorizadas podrán incorporar unidades vehiculares con vehículos que cumplan las condiciones y características establecidas en la presente Ordenanza, debiendo presentar ante la Subgerencia de Regulación de Transportes de la GTU lo siguiente:

- a) Formulario de Solicitud donde se consigne el número de documento nacional de identidad del solicitante en caso de persona natural o del representante legal en caso de persona jurídica y registro único del contribuyente (RUC) del solicitante indicando el tipo de carga transportada y el tipo de vehículo. Asimismo, se deberá consignar el número de resolución de autorización por el que fue autorizado para prestar el servicio de transporte de carga y/o mercancías por parte de la SRT.
- b) En caso de persona jurídica, copias simples de la inscripción registral actualizada y vigencia del poder del representante legal.



10 120307

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
0031 16

03 NOV 2016

ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TACNA

PERCEPCIÓN

1. El presente informe tiene por objeto informar al Alcalde de Tacna sobre la ejecución del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016.

CONTEXTO

La Municipalidad Provincial de Tacna, en el marco de su competencia de gestión pública, ejecuta el Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016.

El presente informe tiene por objeto informar al Alcalde de Tacna sobre la ejecución del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016.

El presente informe tiene por objeto informar al Alcalde de Tacna sobre la ejecución del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016.

El presente informe tiene por objeto informar al Alcalde de Tacna sobre la ejecución del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016.

El presente informe tiene por objeto informar al Alcalde de Tacna sobre la ejecución del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016.

1. MODIFICACIÓN POR SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA Y ELIMINACIÓN DE BARRERAS Burocráticas: En el TUPA vigente, el proceso de modificación administrativa y eliminación de barreras burocráticas, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016.

1.1 PROCEDIMIENTO 130: Autorización para ejecución de obras en la vía pública: En el TUPA vigente, el proceso de autorización para ejecución de obras en la vía pública, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016.

1.2 PROCEDIMIENTO 154: Certificado de Numeración Domiciliar y Nomenclatura: En el TUPA vigente, el proceso de certificado de numeración domiciliar y nomenclatura, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016.

1.3 PROCEDIMIENTO 157: Certificado de Zonificación y Mas: En el TUPA vigente, el proceso de certificado de zonificación y mas, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016, en el marco del Plan de Inversión Municipal de 2016.





ORDENANZA MUNICIPAL 0031 16

Artículo 14° de la Ley, otorgado sobre la materia de la función de control a las Juntas Locales, respecto de la función de control a nivel municipal en el TUPA vigente, en el presente caso de la siguiente manera:

1.4 PROCEDIMIENTO 4.03. Expedición de Título e Inscrito. En el TUPA vigente, el artículo 4.03, inciso legislativo del Decreto Supremo de Ley N° 27144, Ley del Procedimiento Administrativo General, Artículo 41°, Decreto Ley 411. Para el cumplimiento de los requisitos correspondientes a los procedimientos administrativos, tal entidad está obligada a recibir los originales documentales e inscribirlos en los procedimientos administrativos, a lo cual reemplazan con el mismo nivel procedimental el TUPA vigente y actualizadas por las Juntas Locales. En consecuencia, en el momento de expedir el título, se deberá tener en cuenta que los documentos originales serán depositados en el expediente correspondiente y a bordo del expediente se deberá indicar que los documentos originales para el cumplimiento de los requisitos correspondientes a los procedimientos administrativos, se depositaron en el expediente correspondiente. En consecuencia, en los casos en que sea necesario, se deberá indicar en el expediente correspondiente que los documentos originales se depositaron en el expediente correspondiente, en el caso de los procedimientos administrativos, en el expediente correspondiente.

MODIFICACIONES POR CAMBIOS EN EL REGLAMENTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES (ROF)

Por principio de legalidad y de competencia inderogable, es conforme modificar la denominación de los niveles de gestión que se establecieron en el TUPA, de acuerdo a la denominación establecida en el Reglamento de Organización y Funciones ROF, aprobado mediante O.M. N° 025 2015, según se expone:

Los Procedimientos de Orden 101 DESCARGO DE PAPELETAS DE TRÁMITE y 102 CANCELACIÓN DE TRÁMITE, en el TUPA vigente, se modifican de acuerdo a la Sub Gerencia de Inspección Tributaria en el TUPA vigente, de acuerdo a lo establecido en el O.M. N° 025 2015 -MEC, que modificó el Reglamento de Organización y Funciones ROF, en el que se fundaron, vinculando a ambas procedimientos administrativos, por atribución de función, con competencia de la Sub Gerencia de Transporte Público y Tránsito, inscribiéndose los procedimientos a la citada Sub Gerencia de acuerdo a los ordenes de 7.37 y 7.38.

Asimismo, se ha reordenado los procedimientos de la Sub Gerencia de Controlación, que se otorgó a la Sub Gerencia de Controlación de la Gerencia de Transporte Público y Seguridad Ciudadana.

3. MODIFICACIÓN POR RECONVERSIÓN PORCENTUAL DE LA UNIDAD IMPOSITIVA TRIBUTARIA (UIT)

Además, se ha procedido a realizar la reconversión de la UIT, de acuerdo a lo establecido en el Decreto Supremo de Ley N° 27144, Ley del Procedimiento Administrativo General, Artículo 41°, Decreto Ley 411, por el año 2015, de acuerdo a la Ley N° 26944, Ley que modifica el TUPA, de acuerdo a lo establecido en el O.M. N° 025 2015 -MEC.

4. ADECUACIÓN A LA NORMA VIGENTE.

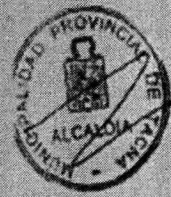
Conforme a lo previsto en el Artículo 37° número 1. de la Ley del Procedimiento Administrativo General, artículo del Anexo Único de Procedimientos Administrativos, todas las entidades elaboran y aprueban y publican la normativa, según el caso en el Texto Único de Procedimientos Administrativos, al cual corresponden, entre otros, los procedimientos administrativos de procedimientos, requisitos, denominación y alcance, por lo que se ha procedido a adecuar dichos procedimientos conforme a dicho marco legal y normas conexas complementarias, en particular con lo requerido por la Meta 23 del Programa de Gestión Municipal, para cuyo efecto en la adecuación han intervenido los especialistas de la Sub Gerencia de Asesoría Municipal y Local, respecto a los procedimientos de gestión de los trámites, gestión de expedientes y autorizaciones para obtener los títulos definitivos.

Por lo que a la dación de la Ley N° 26944 que modifica la Ley N° 27144, Ley del Procedimiento Administrativo General, artículo 41°, inciso legislativo y modificaciones, así como el D.S. N° 006 2015 -VIVIENDA que modifica el Reglamento de Inspección de Funcionarios Públicos y Control de Aplicación, aprobado mediante D.S. N° 006 2015 -VIVIENDA, se ha observado que los mismos están en la medida de los procedimientos, requisitos, denominación y alcance, por lo que se ha procedido a adecuar dichos procedimientos conforme a dicho marco legal y normas conexas complementarias, en particular con lo requerido por la Meta 23 del Programa de Gestión Municipal, para cuyo efecto en la adecuación han intervenido los especialistas de la Sub Gerencia de Asesoría Municipal y Local, respecto a los procedimientos de gestión de los trámites, gestión de expedientes y autorizaciones para obtener los títulos definitivos.

En los procedimientos de control de funcionamiento de empresas de servicios públicos, se ha observado que los mismos están en la medida de los procedimientos, requisitos, denominación y alcance, por lo que se ha procedido a adecuar dichos procedimientos conforme a dicho marco legal y normas conexas complementarias, en particular con lo requerido por la Meta 23 del Programa de Gestión Municipal, para cuyo efecto en la adecuación han intervenido los especialistas de la Sub Gerencia de Asesoría Municipal y Local, respecto a los procedimientos de gestión de los trámites, gestión de expedientes y autorizaciones para obtener los títulos definitivos.

Mediante la Ley N° 26477, se regula la ejecución de obra de los servicios públicos autorizados por las municipalidades en los actos de dominio público, por lo que se ha procedido a adecuar los procedimientos, de acuerdo a lo que refiere la publicación del procedimiento y a los procedimientos que derivan de la propia ley, lo que se refiere que dichos procedimientos se han adecuados a la Ley N° 26477, por lo que se ha procedido a adecuar dichos procedimientos de acuerdo a lo establecido en el artículo 41° del TUPA.

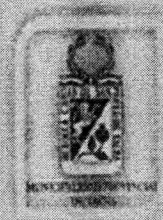
También, mediante Decreto Supremo N° 003 2015 -MTC, se aprueba el Reglamento de la Ley N° 26527, Ley para el fortalecimiento de la supervisión de infraestructura de transporte terrestre, por lo que se ha procedido a adecuar dichos procedimientos de acuerdo a lo establecido en el artículo 41° del TUPA.





**TEXTO ÚNICO DE PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS – T.U.P.A.
DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TACNA**

Actualizado a octubre de 2016



T.U.P.A.

Es el documento de gestión que centraliza los procedimientos administrativos y servicios prestados en las unidades organizadas por la Municipalidad Provincial de Tacna, al público usuario, conforme a las atribuciones establecidas en la Ley N° 27872 Ley Orgánica de Municipalidades.

Gerencia de Planeamiento, Presupuesto y Cooperación Técnica

Nº DE ORDEN	DESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO	REQUISITOS	DISTRIBUCIÓN DE TAREAS		CALIFICACIONES				PLAZA PARA RESOLVER (en días hábiles)	TIPO DE PROCEDIMIENTO	AUTORIDAD COMPETENTE PARA RESOLVER	AUTORIDAD RESOLUTIVA DE LOS RECURSOS		
			FOLIO	MONTAJE	Nivel	Experiencia (en años)		Especialización				Especialidad	Especialidad	Especialidad
						Publico	Privado							
726	RECONOCIMIENTO, INSCRIPCIÓN Y AUTORIZACIÓN DE PERSONAS JURÍDICAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS (Urbanos e Interurbano)	<ol style="list-style-type: none"> Solicitud dirigida al Alcalde por el Gerente de la empresa. Copia notariada de la Partida Registral de la persona jurídica vigente, que especifique los antecedentes de las unidades de transporte inscritas en el PAT de la M.P.T. Padrón actualizado de socios propietarios de las unidades de servicio de transporte público, de acuerdo al Formulario Anexo 1-SCT/PyT. Copia simple del documento nacional de identidad (DNI) vigente del representante legal. Copia notariada del Certificado de vigencia de poder. Reporte de Circuito RUC-SUNAT sobre la vigencia de inscripción de la empresa. Pago por derecho de trámite. <p>Nota:</p> <ol style="list-style-type: none"> Enténdase por SCT/PyT a la Sub Gerencia de Transporte Público y Tránsito de la M.P.T. El presente procedimiento tiene una vigencia de cinco (5) años. 	1.9008	73.50					10 (diez) días hábiles	Trámite Documentario en la Sub Gerencia de Transporte Público y Tránsito	Sub Gerencia de Transporte Público y Tránsito	Gerencia de Transporte y Seguridad Ciudadana	Asesor	
727	RECONOCIMIENTO, INSCRIPCIÓN Y AUTORIZACIÓN DE PERSONAS JURÍDICAS PARA EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y MERCANCIAS (Especial: Taxi, estudiantado, turismo, festivos, interurbanos)	<ol style="list-style-type: none"> Solicitud dirigida al Alcalde Copia notariada de la Partida Registral de la persona jurídica vigente, que especifique los antecedentes de las unidades de transporte inscritas en el PAT de la M.P.T. Padrón actualizado de socios propietarios de las unidades del servicio de transporte público, de acuerdo al Formulario Anexo 1-SCT/PyT. Copia simple del documento nacional de identidad (DNI) vigente del representante legal. Copia notariada del Certificado de vigencia de poder. Reporte de Circuito RUC-SUNAT sobre la vigencia de inscripción de la empresa. Pago por derecho de trámite. <p>Nota:</p> <ol style="list-style-type: none"> Enténdase por SCT/PyT a la Sub Gerencia de Transporte Público y Tránsito de la M.P.T. El presente procedimiento tiene una vigencia de dos (2) años. 	1.9008	73.50					10 (diez) días hábiles	Trámite Documentario en la Sub Gerencia de Transporte Público y Tránsito	Sub Gerencia de Transporte Público y Tránsito	Gerencia de Transporte y Seguridad Ciudadana	Asesor	

El pago por derecho de trámite se realiza en efectivo y el cobrado en la cuenta de CAJA de la SCT/PyT en la M.P.T. ubicado en la Avenida Benavente Tacuña, s/n (Calle) Cruz Gregorio Abarca Llanos.

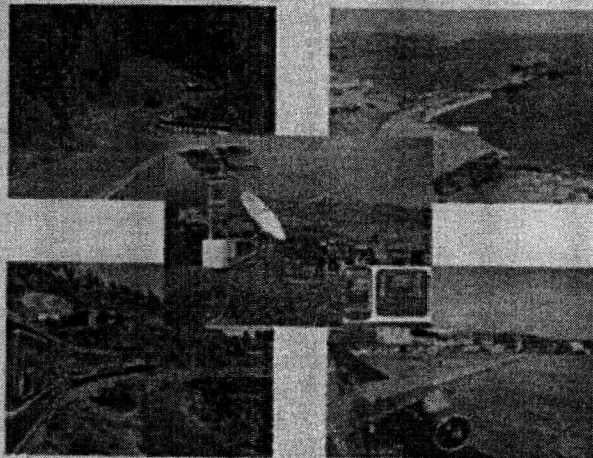


PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Oficina General de Planeamiento y Presupuesto

**PLAN ESTRATÉGICO SECTORIAL MULTIANUAL
SECTOR TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
2012 - 2016**



Lima, abril 2012





Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Oficina de Atención al Ciudadano y Gestión Documental

CLARA MASIAS AVILA
FEDATARIA TITULAR

09 MAYO 2012

N.º 516
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

Resolución Ministerial

224-2012 MTC/01

Lima, 07 de mayo de 2012

CONSIDERANDO:

Que, el literal a) del numeral 23.1 del artículo 23 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo, establece como función de los Ministerios, entre otros, formular, planear, dirigir, coordinar, ejecutar, supervisar y evaluar la política nacional y sectorial bajo su competencia, aplicable a todos los niveles de gobierno;

Que, el numeral 1, del artículo 25 de la citada Ley, establece que los Ministros de Estado tienen entre sus funciones, dirigir el proceso de planeamiento estratégico sectorial, en el marco del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico y determinar los objetivos sectoriales funcionales nacionales aplicables a todos los niveles de gobierno; aprobar los planes de ejecución; y asignar los recursos necesarios para su ejecución, dentro de los límites de las asignaciones presupuestarias correspondientes;

Que, la Ley N° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto, en el numeral 71.1 del artículo 71° establece que las entidades para la elaboración de sus Planes Operativos Institucionales y Presupuestos Institucionales deben tomar en cuenta su Plan Estratégico Institucional (PEI) el cual debe ser concordante con el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN), los Planes Estratégicos Sectoriales Multianuales (PESEM), los Planes de Desarrollo Regional Concertados (PDRC), y los Planes de Desarrollo Local Concertados (PDLCL) según sea el caso;

Que, de acuerdo al Decreto Legislativo N° 1088 se crea el Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico, orientado al desarrollo de planificación estratégica como instrumento técnico de gobierno y gestión para el desarrollo armónico y sostenido del país y el fortalecimiento de la gobernabilidad democrática en el marco del Estado constitucional de derecho, en cuya estructura general se encuentran los órganos del gobierno nacional con responsabilidades y competencias en el planeamiento estratégico;

Que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de acuerdo a su Ley No. 29370, Ley de Organización y Funciones, y su Reglamento de Organización y Funciones, aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2007-MTC, viene a ser el organismo rector del Sector Transportes y Comunicaciones que forma parte del Poder Ejecutivo, competente en materias de aeronáutica civil, infraestructura de transporte de alcance nacional e internacional, servicios de transporte de alcance nacional e internacional, e Infraestructura y servicios de comunicaciones;

Que, el inciso a) del artículo 31° del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado mediante Decreto Supremo N° 021-2007-MTC, señala entre las funciones de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, es la de conducir la formulación y evaluación de los planes de desarrollo del Sector;

Que, el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012 - 2016 del Sector Transportes y Comunicaciones constituye un instrumento orientador de la gestión sectorial que sirve de marco para priorizar objetivos, acciones e inversiones; formulado desde la perspectiva

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

de mediano plazo y que enuncia la visión, misión, objetivos y lineamientos estratégicos, inversiones y metas estratégicas del Sector, incluyendo también indicadores para la medición de los avances y cumplimiento de los objetivos sectoriales.

Que, a efecto de cumplir con los objetivos trazados por el Sector Transportes y Comunicaciones, se hace necesario aprobar su Plan Estratégico Sectorial Multianual 2012-2016;

De conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; Ley N° 28411, Ley General del Sistema Nacional de Presupuesto y el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 021-2007-MTC;

SE RESUELVE:

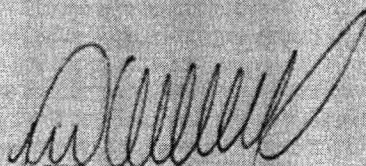
Artículo 1°.- Aprobar el Plan Estratégico Sectorial Multianual (PESEM) 2012 - 2016 del Sector Transportes y Comunicaciones, documento que en Anexo adjunto forma parte de la presente Resolución.

Artículo 2°.- Encargar a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones el seguimiento y evaluación del Plan Estratégico Sectorial Multianual aprobado en el artículo precedente, y otorgar a la citada Oficina General, la facultad de aprobar las modificaciones al mencionado Plan, que en forma sustentada se requieran efectuar para la consecución de los objetivos trazados en dicho instrumento, con cargo a dar cuenta al Despacho Ministerial.

Artículo 3°.- Disponer que los órganos de línea, proyectos especiales y entidades adscritas del Sector Transportes y Comunicaciones informen en forma semestral y anual sobre la ejecución de metas del referido Plan Estratégico a la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto, de acuerdo a los lineamientos que ésta emita para dichos fines.

Artículo 4°.- Disponer la publicación de la presente Resolución y la del documento que aprueba en la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones: www.mtc.gob.pe

Regístrese, comuníquese y publíquese


CARLOS PAREDES RODRIGUEZ
Ministro de Transportes y Comunicaciones

1. INTRODUCCION

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tienen como tarea fundamental garantizar el desarrollo y la aplicación de la Política Nacional y Sectorial del transporte y comunicaciones en los tres niveles de Gobierno: Nacional, Regional y Local; para cumplir con este encargo es imprescindible fijar lineamientos precisos, transparentes y estables, de tal forma que sirvan y se conviertan en guía u orientación de los actores públicos y privados vinculados con las actividades de transportes y comunicaciones.

Por otro lado, desde hace unos años en el país se vienen haciendo significativos esfuerzos para reintroducir el planeamiento como herramienta básica para la toma de decisiones en el desarrollo nacional; es así que en el marco del funcionamiento del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (SINAPLAN), liderado por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN), se ha elaborado el Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021 (en proceso de actualización), cuyos lineamientos fundamentales son generados por las políticas aprobadas en el Acuerdo Nacional.

Es indudable la importancia que tienen los sectores transportes y comunicaciones, que por las características de apoyo y horizontalidad de su infraestructura y servicios, se convierten en factores claves para promover el desarrollo económico y social del país; también no es menos cierto que la gestión planificada de su gestión, garantiza que desde el Gobierno, en este caso, por parte del Ministerio se emitan señales que respondan a la solución de una realidad concreta y dirigidas a una visión de país, vinculado internacionalmente y fundamentalmente integrado internamente, de tal forma de constituirse en el elemento de competitividad e inclusión social.

El documento Plan Estratégico Sector del Transportes y Comunicaciones que se presenta tiene un horizonte que abarca el periodo 2012 - 2016 y su elaboración metodológica tiene como punto de partida una síntesis de diagnóstico que muestra la situación de los sectores y la problemática a resolver, que rebasan la competencia de la gestión institucional del Ministerio, abarcando al Sector en su totalidad; luego se ensaya la Visión desde la perspectiva institucional y sectorial y Misión del MTC en el marco de los lineamientos esbozados en el Plan Bicentenario y recoge los aportes de los representantes de los diferentes Organos del MTC; a continuación como resultado del análisis interno y externo, se elaboró el FODA, que tiene como característica principal identificar los factores de mayor impacto, que de una u otra forma condicionan y/o contribuyen en la definición de los lineamientos y estrategias del Plan, posteriormente en función a estos lineamientos se han formulado Seis Objetivos Estratégicos con sus respectivos Objetivos Específicos, de tal forma que todas las actividades que se realizan sean adecuadamente definidas y fundamentalmente que sean mediables a través de indicadores. Finalmente se ha elaborado un Programa de Inversiones en donde se han tomado en cuenta los siguientes criterios: i) Culminar las obras en ejecución y las programadas en el Plan Multianual de Inversión Pública 2012-2014, ii) Proyectos que forman parte y confluyen a los corredores transversales, especialmente los que permiten el transporte multimodal, iii) Avanzar en el mejoramiento de los Ejes Longitudinales de la Sierra y Selva, iv) Proyectos que incrementan la cobertura y acceso a zonas de pobreza y de frontera y v) Proyectos comprometidos en los procesos de integración subregionales.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN

ORDENANZA MUNICIPAL N° 013-2016-MPSM

Tarapoto, 2 de mayo de 2016

EL ALCALDE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE SAN MARTÍN

POR CUANTO:

El Concejo Municipal de la Municipalidad Provincial de San Martín, en sesión ordinaria celebrada con fecha viernes, 29 de abril de 2016, ha tratado el Dictamen N° 006-2016-CODX-TAPSM, presentado por la Comisión Ordinaria de Desarrollo Local, y ha aprobado la siguiente:

ORDENANZA MUNICIPAL QUE APRUEBA EL REGLAMENTO COMPLEMENTARIO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y MERCANCIAS DE LA PROVINCIA DE SAN MARTÍN

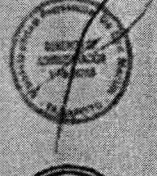
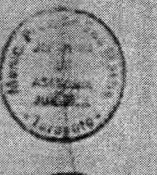
Artículo 1° - APRUEBESE el Reglamento Complementario del Servicio de Transporte Terrestre de Personas y Mercancías, que forma parte de la presente ordenanza como Anexo 1, y su respectivo Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA, que forma parte de la presente ordenanza como Anexo 2.

Artículo 2° - ESTABLEZCASE EXPRESAMENTE que no se otorgarán autorizaciones para prestar el servicio de transporte terrestre a quienes se encuentren inmersos en las prohibiciones que se señalan en el artículo 37° del Reglamento de Administración de Transporte, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, a los trabajadores de la Municipalidad Provincial de San Martín y miembros de la Policía Nacional del Perú, en lo que corresponda, y sus familiares hasta el segundo grado de consanguinidad y afinidad.

Artículo 3° - CREESE el Régimen Excepcional de Adecuación al Servicio de Transporte de Personas, de aplicación exclusiva a aquellos transportistas han venido prestando el servicio con antelación a la vigencia del Reglamento de Administración de Transporte, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. Para acogerse al beneficio otorgado por el presente artículo deberán cumplir lo dispuesto en el Reglamento Complementario del Servicio de Transporte Terrestre de Personas y Mercancías. La Autorización Excepcional será otorgada mediante Resolución de la Subgerencia de Promoción del Transporte Urbano, Tránsito y Seguridad Vial. Las empresas que soliciten incorporarse al Servicio de Transporte de Personas a partir de la vigencia del Reglamento Complementario del Servicio de Transporte Terrestre de Personas y Mercancías, deberán cumplir con los requisitos dispuestos en el mencionado reglamento, la presente ordenanza y el Reglamento Complementario del Servicio de Transporte Terrestre de Personas y Mercancías.

Artículo 4° - ESTABLEZCASE en 30 Unidades Impositivas Tributarias – UIT, el CAPITAL mínimo exigido para los prestadores del servicio de transporte de personas, concordante con lo dispuesto en el artículo 20°, numeral 20.4, inciso 20.4.2, y artículo 38°, numeral 38.1, inciso 38.1.5.3, del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, y sus modificatorias. **AUTORÍCESE** la prestación del servicio de transporte de personas en vehículos de la Categoría M2, conforme a lo dispuesto en el artículo 20°, inciso 20.4.2, del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, para los servicios turístico, trabajadores y estudiantes. **AUTORÍCESE** la prestación del servicio en vehículos de la categoría M1, concordante con artículo 38°, inciso 38.1.5.4, del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. **ESTABLEZCASE** en 25 Unidades Impositivas Tributarias – UIT, el patrimonio mínimo exigido para el servicio de transporte turístico, cuando se acredite estar registrado en el Registro Nacional de MYPE, conforme a la norma sobre la materia.

Artículo 5° - ESTABLEZCASE que en todo lo no previsto en la presente ordenanza y en el Reglamento Complementario del Servicio de Transporte Terrestre de Personas y Mercancías, es de



parnilla, no pudiendo ser desmontable. Está terminantemente prohibido el uso de casquetes pintados o desmontables.

- c. Cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 25° del Reglamento Nacional de Vehículos.

CAPITULO VI DE LA OBLIGACIONES DE LAS PERSONAS NATURALES, JURIDICAS Y CONDUCTORES

ARTICULO 28° - DE LA RESPONSABILIDAD DE LAS PERSONAS NATURALES O JURIDICAS AUTORIZADAS.

Las personas naturales y jurídicas autorizadas son responsables ante la MPSM por el debido cumplimiento de las normas que regulan el servicio de Taxi de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento y el RNAT aprobado por DS. 037-2009-MTC y sus modificatorias.

ARTICULO 29° - OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DEL SERVICIO DE TAXI

Son obligaciones de los conductores del servicio de taxi el cumplimiento de las obligaciones que emanan de la MPSM y las dispuestas en el RNAT y sus modificatorias, así como el cumplimiento del DS. 016-2009-MTC Reglamento Nacional de Tránsito.

ARTICULO 30° - DE LA HABILITACION DEL CONDUCTOR

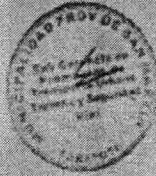
- 30.1 Constituye requisito esencial para poder conducir un vehículo del servicio de transporte, que el conductor se encuentre habilitado.
- 30.2 La habilitación de conductores inicial se otorga conjuntamente con la autorización otorgada al transportista para el servicio correspondiente luego de obtenida la Autorización el transportista puede solicitar nuevas habilitaciones.
- 30.3 La vigencia de la Habilitación del Conductor es de UN (01) AÑO, es de renovación automática luego de cumplir con la obligación de seguir el curso de capacitación obligatorio dispuesto en el RNAT y cuando corresponda el examen médico de aptitud psicofísica y el pago de derechos, conforme a lo dispuesto en el RNAT Artículos 29°, 31° inciso 31.6 y 71°.
- 30.4 En cualquier momento el transportista puede habilitar nuevos conductores, cumpliendo los requisitos establecidos.
- 30.5 En concordancia con el artículo 29° y la Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RNAT no se habilitarán conductores que hayan superado la edad máxima para conducir vehículos.

TITULO TERCERO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE "CARGA Y/O MERCANCIAS" EN LA PROVINCIA DE SAN MARTIN

CAPITULO I DE LA AUTORIZACION Y HABILITACION VEHICULAR

ARTICULO 31° - DE LAS AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE DE CARGA Y MERCANCIAS

- 31.1 La Autorización de Servicio es el título habilitante que autoriza a una persona natural o jurídica para la prestación del servicio de Transporte de Carga y/o Mercancías. Su obtención y vigencia está condicionada al cumplimiento de los requisitos y condiciones de acceso y permanencia establecidos en el presente reglamento y supletoriamente por el RNAT, en lo que le es aplicable. Se otorga mediante Resolución de la Sub Gerencia de Promoción del Transporte Urbano, Tránsito y Seguridad Vial, conjuntamente con la TUC, para el caso de



personas jurídicas; en el caso de personas naturales la TUC se constituye en la autorización para la prestación del servicio.

31.2 En concordancia con lo dispuesto en el RNAT la Municipalidad Provincial de San Martín tendrá como autorizadas y habilitadas a las personas naturales y jurídicas el servicio de transporte terrestre de carga y/o mercancías que hayan sido autorizados y habilitados a nivel nacional o regional.

31.3 Conforme a lo dispuesto en el RNAT artículo 38° inciso 38.1.5 el Servicio de Transporte de Carga y/o Mercancías NO REQUIERE CAPITAL MÍNIMO.

31.4 ES POTESTATIVO EL REGISTRO DE VEHICULOS que prestan el servicio de transporte de carga y/o mercancías cuya capacidad de carga útil es de hasta DOS TONELADAS, conforme lo dispone el RNAT en su artículo 64° inciso 64.6.1

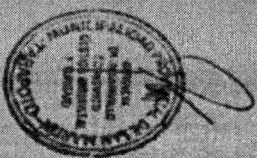
31.5 La autorización de servicio otorgada tendrá una vigencia de DIEZ (10) años y está condicionada al cumplimiento de los términos de acceso y permanencia establecidos en el presente reglamento y el RNAT. Vencido el plazo de vigencia las autorizaciones caducan de pleno derecho sin necesidad de declararlas expresas mediante acto administrativo, por lo que en ningún caso se podrá prestar el servicio de Transporte.

31.6 Esta ordenanza es PROHIBIDA OTORGAR AUTORIZACIONES a quienes se encuentran INMISTOS en las prohibiciones disueltas en el DS. N° 012-2009-MTC artículo 37°

ARTICULO 32°.- REQUISITOS PARA OBTENER LA AUTORIZACIÓN PARA TRANSPORTE DE CARGA Y/O

MERCANCÍAS

- a. SOLICITUD CON CARACTER DE DECLARACIÓN JURADA donde se consigne nombre, el número del documento nacional de identidad del solicitante, falta el caso de personas jurídicas el documento nacional de identidad del representante legal, registro único del contribuyente (RUC) del solicitante. Debe indicar que la actividad principal es el Servicio de Transporte, indicar el tipo de carga transportada y el tipo de vehículo y placa de rodaje.
- b. En caso de persona jurídica copia simple de la vigencia de poderes, con antigüedad no mayor a TREINTA (30) DÍAS.
- c. Copia de la partida registral de la persona jurídica, donde indique que la actividad principal es el servicio de transporte.
- d. Acreditar la propiedad o arrendamiento financiero del vehículo
- e. Copia de la tarjeta de identificación vehicular
- f. Copia simple del certificado emitido por DIGESA (Solo para operadores de residuos sólidos)
- g. Para el caso de actividades que requieren autorización sectorial, copia de la autorización
- h. Devolver la TUC original (Para el caso de sustitución de jefaturas)
- i. Pago por derecho
- j. El procedimiento para la obtención de la autorización, está sujeto a evaluación previa y al silencio administrativo negativo.

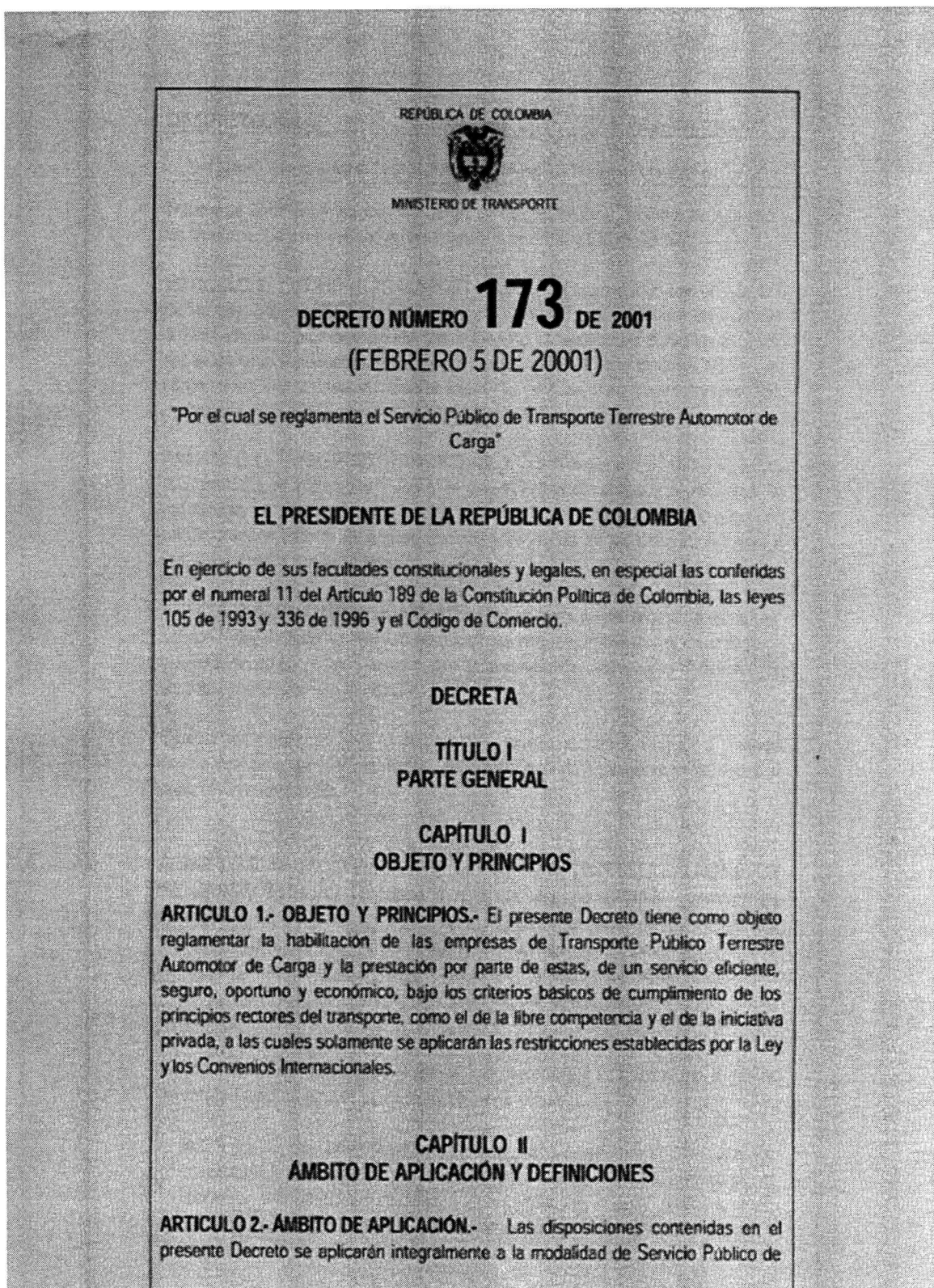


No. Ord.	DENOMINACION DEL PROCEDIMIENTO	REQUISITOS		DERECHO DE TRAMITACION		CALIFICACION			PLAZO PARA RESOLVER	UNIDAD DEL PROCEDIMIENTO	INSTANCIAS DE RESOLUCION DE RECURSOS			
		N° y Descripcion	Formularios y/o documentos	% DE SET	(S/)	AUTOMATIZADO	EVAL. PREVIA				RECOMIENDA. CIVIL	APE		
							Pos.	Neg.						
	Ordenanza Municipal N° 015-2016-AP/DM (02.05.2016)													
117.7	Modificación del contenido de la Tarjeta Única de Circulación (TUC) Base Legal: Ordenanza Municipal N° 015-2016-AP/DM (02.05.2016)	<ol style="list-style-type: none"> Formulario DC.21 - Bóveda de los 15 días posteriores a la fecha en que se solicita la modificación. Adjunto copia de los documentos que permitan la modificación. Punto de pago por derechos. 		2.50%	S/	24.30			X	07 días	Mesa de partes	Sub Ger. Promoción y Transporte Urbano Terrestre y Seg. Vial	Sub Ger. Promoción y Transporte Urbano Terrestre y Seg. Vial	Ger. E con. gest. A y B
117.8	Establecimiento Vehículo por licitación Base Legal: DE. N° 017-2003-MTC Ordenanza Municipal N° 013-2016-AP/DM (03.05.2016)	<ol style="list-style-type: none"> Formulario DC.21 Copia DNI Copia Tarjeta de Identificación Vehicular Acreditación propiedad o arrendamiento del vehículo: - Vehículos categoría S11 - No excede de 6,000 Pgs. Pasa y 1400 cc. - Vehículos categoría S12 - No excede de 6,000 Pgs. Pasa y 1400 cc. - Vehículos categoría S13 - No excede de 6,000 Pgs. Pasa y 1400 cc. - Vehículos categoría S14 - No excede de 6,000 Pgs. Pasa y 1400 cc. - Vehículos categoría S15 - No excede de 6,000 Pgs. Pasa y 1400 cc. - Vehículos categoría S16 - No excede de 6,000 Pgs. Pasa y 1400 cc. - Vehículos categoría S17 - No excede de 6,000 Pgs. Pasa y 1400 cc. - Vehículos categoría S18 - No excede de 6,000 Pgs. Pasa y 1400 cc. - Vehículos categoría S19 - No excede de 6,000 Pgs. Pasa y 1400 cc. - Vehículos categoría S20 - No excede de 6,000 Pgs. Pasa y 1400 cc. Copia SOAT - CAT vigente y actualizado. Copia DTN vigente. Recibo de pago por derechos. 		1.53%	S/	46.60			X	07 días	Mesa de partes	Sub Ger. Promoción y Transporte Urbano Terrestre y Seg. Vial	Sub Ger. Promoción y Transporte Urbano Terrestre y Seg. Vial	Ger. E con. gest. A y B
118	CONVENIO DE COMPRA Y VENTA DE BIENES RAJONALES Y MOBILIARIOS Base Legal: DE. 017-2003-MTC, 20° 20' 27" 28' 29' 30' 31' 32' 33' 34' 35' 36' 37' 38' 39' 40' 41' 42' 43' 44' 45' 46' 47' 48' 49' 50' 51' 52' 53' 54' 55' 56' 57' 58' 59' 60' Ordenanza Municipal N° 019-2011-AP/DM (02.05.2011)	<p>PERSONA NATURAL</p> <ol style="list-style-type: none"> Substitución - Declaración Jurada. Copia DNI. Copia del RUC, siendo el rubro actividad principal no sea el Comercio. Copia Tarjeta de Identificación Vehicular Acreditación propiedad o Arrendamiento Financiero Copia SOAT - CAT vigente Copia DTN vigente Recibo de pago por derechos <p>PERSONA JURIDICA</p> <ol style="list-style-type: none"> Substitución - Declaración Jurada. Copia de la vigencia de poderes del representante legal Copia del DNI del representante legal Copia Tarjeta de Identificación Vehicular Copia del SOAT - CAT vigente de cada vehículo Copia DTN vigente de cada vehículo 		1.53%	S/	46.50			X	07 días	Mesa de partes	Sub Ger. Promoción y Transporte Urbano Terrestre y Seg. Vial	Sub Ger. Promoción y Transporte Urbano Terrestre y Seg. Vial	Ger. De econ. gest. A y B

Nº de Cód.	DESCRIPCIÓN GEN. PROCEDIMIENTO	REQUISITOS		Formación de Recursos	SECCIÓN DE TRANSICIÓN		CALIFICACIONES		PLAZO PARA RESOLVER	TIPO DEL PROCEDIMIENTO	AUTOMÁTICO	EVAL. PRELIM.		PLAZO PARA RESOLVER	TIPO DEL PROCEDIMIENTO	AUTOMÁTICO	RECORRIDO	APLICA
		Nº Reclamación	Formación de Recursos		Nº DE INT	INT	PAU	NEG										
118.3	Reclamación a la administradora	1. Pago de los gastos de litigación 2. Pago de costas por concepto de honorarios de abogados	FEDERACIÓN NACIONAL G. AJEROL								X							
	Base Legal O.L. Nº 017 de 1997 art. 1º Decreto Ejecutivo Nº 013 de 1997 art. 1º																	
118.3	Reclamación de la Unidad Ejecutiva de Conciliación (UEC)	1. Pago de los gastos de litigación 2. Pago de costas por concepto de honorarios de abogados																
	Base Legal Decreto Ejecutivo Nº 013 de 1997 art. 1º																	
118.4	Reclamación por concepto de la Unidad Ejecutiva de Conciliación (UEC)	1. Pago de los gastos de litigación 2. Pago de costas por concepto de honorarios de abogados																
	Base Legal Decreto Ejecutivo Nº 013 de 1997 art. 1º																	
119	PROCESO DE RESOLUCIÓN DE RECLAMACIONES DEL CASO Nº MERCADERAL	1. Pago de los gastos de litigación 2. Pago de costas por concepto de honorarios de abogados																
	Base Legal O.L. Nº 017 de 1997 art. 1º Decreto Ejecutivo Nº 013 de 1997 art. 1º																	

Anexo 6 B

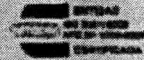
Fuente internacional Colombia





Ministerio de Transportes
NT.019.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20131340286371



06-08-2013

Bogotá, D.C., 06-08-2013

Asunto: Transporte – Habilitación empresa de carga

Respetado Señor:

En atención a la solicitud enviada por usted mediante correo electrónico del 24 de junio de 2013, esta Oficina Asesora de Jurídica se pronuncia en los siguientes términos:

La Ley 336 de 1996, frente a la habilitación y los requisitos que se deben acreditar para obtenerla establece:

**Artículo 10.-Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.*

Parágrafo.-La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

Artículo 11.-Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno Nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.

Parágrafo.- El Gobierno Nacional tendrá 6 meses a partir de la vigencia de la presente ley, para reglamentar la habilitación de cada modo de transporte, y los prestadores del servicio público de transporte que se encuentren con licencia de

Avenida Eldorado CAN Bogotá, Colombia. Teléfonos: (57+1) 3140800 Fax: (57+1) 4287054
http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: mtrons@minttransporte.gov.co - comunicacion@minttransporte.gov.co



NT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS

ENTIDAD
AUTÓNOMA
DE ADMINISTRACIÓN ESPECIAL
DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES
Y COMUNICACIONES
CONTINGIDA

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20131340286371



06-08-2013

funcionamiento tendrán 18 meses a partir de la reglamentación para acogerse a ella.

Artículo 12.- En desarrollo de lo establecido en el artículo anterior, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tenerse en cuenta, entre otros, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.

Para efectos de las condiciones de carácter técnico, se tendrán en cuenta, entre otros, la preparación especializada de quienes tengan a su cargo la administración y operación de la empresa así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.

Para efectos de las condiciones sobre seguridad se tendrán en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.

Para efectos de las condiciones relacionadas con la capacidad financiera y origen de los recursos, se tendrán en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, los análisis financieros requeridos, así como los demás mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.

Ahora bien, es preciso anotar que el servicio público de transporte terrestre automotor de carga se rige por el Decreto 173 de 2001, el cual contempla que la habilitación de una empresa en esta modalidad lleva implícita la autorización para prestar el servicio, la cual es indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento. Cabe anotar que los artículos 10 y 13 de la citada disposición, establecen:

Artículo 10. Habilidadación. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

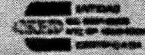
La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

Artículo 13. Requisitos. Para obtener la habilitación y la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 1 del presente decreto.



NTT.899.999.055-4

PROSPERIDAD PARA TODOS



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20131340286371



06-08-2013

(...)

9. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido, no inferior a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv).

Las empresas podrán acogerse a las siguientes fechas y porcentajes para acreditar el capital pagado o patrimonio líquido:

A la fecha de solicitud de la habilitación: 70%
A marzo 31 de 2002: 85%
A marzo 31 de 2003: 100%

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1988 y las demás normas concordantes vigentes.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

10. Duplicado al carbón de la consignación por pago de los derechos que se causen, debidamente registrada por la entidad recaudadora.

PARÁGRAFO 1o. Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán sufragar los requisitos establecidos en los numerales 7, 8 y 9 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias, en los últimos dos (2) años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los Dictámenes e Informes y de las notas a los estados financieros presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, durante los mismos años.

PARÁGRAFO 2o. Las empresas nuevas deberán acreditar el requisito establecido en el numeral 5 dentro de un término no superior a seis (6) meses, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario esta será revocada."

Cabe anotar frente a la naturaleza del capital que este "representa el conjunto de los aportes que los socios se obligan a llevar a la sociedad. Desde este punto de vista, el capital es el origen, la fuente, del propio patrimonio de la sociedad, que generalmente coincidirá con aquel en el momento de la celebración del contrato. Pero como el patrimonio es un elemento dinámico, que tiene una destinación de explotación para la obtención de los fines perseguidos a la celebración del contrato, esa igualdad e equivalencia desaparece en cuanto empieza la operación o actividad de la sociedad. El patrimonio está cambiando en cada uno de los instantes de la vida social como consecuencia de las diversas operaciones que se realizan. Se acrecentará con los ganancias y se disminuirá con las pérdidas. Por el

Avenida Eldorado CAN Bogotá, Colombia, Teléfonos: (57+1) 3740600 Fax (57+1) 4287054

http://www.minttransporte.gov.co - E-mail: minttrans@minttransporte.gov.co - quecastrejon@minttransporte.gov.co

Atención al Ciudadano: Rama Canal

Anexo 6 C

Fuente internacional Ecuador



No imprimas este documento a menos que sea absolutamente necesario



REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

Decreto Ejecutivo 1196
Registro Oficial Suplemento 731 de 25-jun-2012
Estado: Vigente

Rafael Correa Delgado
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Considerando:

Que la Asamblea Nacional Constituyente expidió la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, promulgada en el Registro Oficial Suplemento No. 398 de 7 de agosto del 2008;

Que el 29 de marzo de 2011 se publicó en el Registro Oficial Suplemento 415, la Ley Orgánica reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

Que la antedicha ley reformativa introdujo cambios sustanciales en la organización del sector del transporte, con la finalidad de armonizar la ley con las disposiciones constitucionales que otorgan a los Gobiernos Regionales Autónomos Descentralizados competencias en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial; y,

Que en tal virtud resulta también necesario armonizar las normas reglamentarias a las disposiciones constitucionales y legales.

En ejercicio de la facultad que le confiere el numeral 13 del Art. 147 de la Constitución de la República del Ecuador.

Decreta:

Expedir el REGLAMENTO GENERAL PARA LA APLICACION DE LA LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL

TITULO PRELIMINAR

Art. 1.- El presente Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.

Art. 2.- En adelante, para efectos del presente reglamento, se entenderá los siguientes términos:

1. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Ley Orgánica de Transporte Terrestre, o la Ley o LOTTTSV;
2. Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Reglamento;
3. Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Agencia Nacional de Tránsito o ANT;
4. Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial: Director Ejecutivo de la ANT;
5. Comisión de Tránsito del Ecuador: CTE;
6. Director Ejecutivo de la Comisión de Tránsito del Ecuador: Director Ejecutivo de la CTE;
7. Unidades Administrativas Regionales y Provinciales de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad



- c) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.
- d) Transporte mixto: Vehículos con capacidad de carga de hasta 1.2 toneladas y hasta 5 pasajeros incluido el conductor.
- e) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

2.3. Transporte Intrarregional e Interprovincial.-

- a) Turismo: Vehículos todo terreno livianos, furgonetas, mini buses y buses.
- b) Carga pesada: Vehículos de carga con peso bruto vehicular superior a 3.5 toneladas, y unidades de carga.
- c) Pasajeros: Buses

3. TRANSPORTE TERRESTRE POR CUENTA PROPIA:

3.1. Transporte intracantonal, intraprovincial, intrarregional, interprovincial.-

- a) Transporte de personas: Buses, mini buses, furgonetas, vehículos livianos.
- b) Carga liviana: Vehículos con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas.
- c) Carga pesada: Vehículos y sus unidades de carga con capacidad de carga de más de 3.5 toneladas.

CAPITULO VII

CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE SEGUN SU MATRICULA

Art. 64.- De acuerdo a la matrícula y al servicio que prestan los automotores, éstos se clasifican en:

1. De uso particular.- Vehículos para el transporte de pasajeros, de bienes, mixtos o especiales, que están destinados al uso privado de sus propietarios;
2. De uso público.- Vehículos destinados al transporte público y comercial de pasajeros y bienes;
3. De uso estatal o oficial.- Vehículos destinados al servicio de los organismos públicos, autónomos;
4. De uso diplomático, consular y de organismos internacionales o de asistencia técnica.- Los destinados al servicio de esas representaciones;
5. Vehículos de internación temporal, que se registrarán según lo estipulado en la Ley de Aduanas;
6. Vehículos agrícolas y camineros determinados por los organismos competentes; y,
7. Vehículos de emergencia: Policía, Bomberos, Cruz Roja, Defensa Civil, etc.

CAPITULO VIII

TITULOS HABILITANTES DE TRANSPORTE TERRESTRE

SECCION I

GENERALIDADES

Art. 65.- Títulos habilitantes.- Son los instrumentos legales mediante los cuales la Agencia Nacional de Tránsito, las Unidades Administrativas, o los GADs, en el ámbito de sus competencias, autorizan la prestación de los servicios de transporte terrestre público, comercial y por cuenta propia, de personas o bienes, según el ámbito de servicio de transporte que corresponda, en el área asignada.

Además de los requisitos establecidos en la Ley y el presente Reglamento, se observarán aquellos que mediante regulación establezca la ANT.

Los títulos habilitantes previstos en esta Sección se otorgaran nominalmente y no son disponibles o negociables por su titular, por encontrarse fuera del comercio, en consecuencia no podrán ser objeto de medidas cautelares o de apremio, arrendamiento, cesión o, bajo cualquier figura, transferencia o traspaso de su explotación o uso.



4. Antecedentes relativos al servicio de transporte terrestre por cuenta propia:

a) Descripción del servicio y ámbito de prestación.

Art. 75.- La vigencia de los títulos habilitantes de transporte terrestre será de diez (10) años renovables de acuerdo con el procedimiento establecido por la Agencia Nacional de Tránsito o por los GADs, según corresponda, exceptuando los títulos habilitantes de transporte terrestre emitidos en la modalidad de taxi con servicio ejecutivo, para los cuales la vigencia será de 5 años renovables de acuerdo con el procedimiento establecido por la Agencia Nacional de Tránsito o los GADs, según corresponda.

SECCION III DEL CONTRATO DE OPERACION

Art. 76.- El contrato de operación deberá contener como mínimo:

1. Nombres y apellidos completos de los comparecientes, indicando el derecho por el cual comparecen; su domicilio, nacionalidad, edad, profesión u ocupación y su número de documento de identificación o el de su RUC;
2. Descripción detallada del servicio, incluyendo la cobertura, rutas y frecuencias que comprenderá el mismo, acorde al proyecto aprobado;
3. Niveles de calidad del servicio y controles de seguridad de flota y choferes;
4. Derechos y obligaciones de las partes, y las sanciones por incumplimiento del contrato;
5. Garantías de fiel cumplimiento, criterios y procedimientos para su ajuste;
6. Período de vigencia del contrato;
7. Potestad del Estado, mediante la resolución correspondiente, de dar por terminado el contrato cuando el servicio no sea prestado de acuerdo con los términos establecidos y de asumir su prestación expresamente para mantener la continuidad de los servicios públicos de transporte terrestre;
8. La prohibición de transferir la facultad de establecer y prestar los servicios de transporte terrestre que se otorgan a través de la celebración del contrato correspondiente;
9. La forma de terminación del contrato;
10. Los términos y condiciones para la renovación; y,
11. Cualquier otro que la Agencia Nacional de Tránsito o los GADs, hayan establecido previamente.

Art. 77.- En el contrato de operación de servicios de transporte público terrestre se establecerá la prohibición de paralizar dichos servicios. El incumplimiento de esta disposición será causal de terminación del contrato de operación, salvo que se trate de disposición de la autoridad, caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.

Art. 78.- Se deberá adjuntar al contrato de operación copia certificada del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, así como copia certificada de la póliza de responsabilidad civil contratada por cada unidad de servicio, con el fin de que en caso de accidente cubra el riesgo por pérdidas materiales propias y de terceros.

Las condiciones de este último seguro las establecerá la Agencia Nacional de Tránsito, y las mismas serán de aplicación nacional.

Adicionalmente, se deberán adjuntar copias certificadas de las matrículas y copia del Certificado de Revisión Técnica Vehicular vigente del o los vehículos que se utilizará para este servicio, emitidos por los GADs o por los centros de revisión vehicular autorizados; en los cantones donde los GADs no otorguen el referido certificado y donde no hayan centros de revisión vehicular, las Unidades Administrativas Regionales o Provinciales asumirán dicha atribución.

Las compañías o cooperativas de transporte que firmen el contrato, estarán obligadas a remitir la información operacional requerida por la ANT o por los GADs, dentro de los tiempos establecidos en

Anexo 6 D

Fuente internacional Paraguay



REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL DE CARGAS POR CARRETERA

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO II
AUTORIDAD DE APLICACIÓN

CAPÍTULO III
DEFINICIONES

CAPÍTULO IV
DE LAS UNIDADES DE CARGA

CAPÍTULO V
DE LOS SERVICIOS

CAPÍTULO VI
DE LO RELATIVO A PESOS Y DIMENSIONES

CAPÍTULO VII
DE INTERCAMBIO DE TRACCIÓN

CAPÍTULO VIII
DE LAS EMPRESAS OPERADORAS DE TRANSPORTE

CAPÍTULO IX
DE LA CLASIFICACIÓN DE LOS TIPOS DE CARGAS

CAPÍTULO X
DE LA HABILITACIÓN PARA LA DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGAS

CAPÍTULO XI
DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL

CAPÍTULO XII
DE LAS TARIFAS O FLETES

CAPÍTULO XIII
DE LA FISCALIZACIÓN Y CONTROL

CAPÍTULO XIV
DE LAS TASAS

CAPÍTULO XV
DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPÍTULO XVI
DE LA INSTRUCCIÓN DE SUMARIO

CAPÍTULO XVII
DE LOS RECURSOS DE RECONSIDERACIÓN

CAPÍTULO XVIII
DISPOSICIONES FINALES



CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

- Art. 1 El presente reglamento se refiere exclusivamente a los servicios de transporte automotor de carga nacional e internacional, y para ese efecto se define como transporte automotor de carga nacional a aquellos que se brindan mediante vehículos automotores, dentro de los límites del territorio nacional utilizando la red vial del país, o los que combinan el anterior con otro modo de transporte, sin salirse de los límites territoriales y se registró por la Ley N° 1590/00 y/o sus modificaciones. El transporte internacional estará regido por la Ley N° 1128/97, que aprueba el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur.

CAPÍTULO II AUTORIDAD DE APLICACIÓN

- Art. 2 La Dirección Nacional de Transporte - (DINATRAN) es la autoridad de aplicación de este reglamento, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley N° 1128/97 citada en el Artículo precedente y la Ley N° 1590/00 y/o sus modificaciones.

CAPÍTULO III DEFINICIONES

- Art. 3 A los efectos de la aplicación de este Reglamento, se entiende por:
- Transporte de cargas por carretera:** Es el realizado en unidades adecuadas que permitan el traslado de bienes, que cuentan con la habilitación correspondiente para su circulación, y que se rigen por convenios y normas específicas.
- Operador de transporte de carga:** Persona física o jurídica legalmente inscrita que tenga por objeto la prestación del servicio remunerado o no del transporte de cargas y que cuenta con permiso de explotación de la autoridad de aplicación.
- Operador de transporte autónomo:** Es el operador de transporte de carga que cuenta con una sola unidad de transporte habilitada para el efecto.
- Permiso:** Acto administrativo de carácter unilateral, por el cual la autoridad de aplicación otorga a un operador de transporte, la autorización para la prestación del servicio de transporte de cargas.
- Permisionario:** Empresa operadora facultada para la explotación del servicio de transporte de cargas a partir de características operacionales preestablecidas.
- Permiso originario:** Autorización para realizar transporte internacional terrestre en los términos de la Ley 1128/97 que Aprueba el Convenio de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur, otorgada por el país con jurisdicción sobre la empresa.
- Permiso complementario:** Autorización concedida por el país de destino o de tránsito a aquella empresa que posee permiso originario.
- Transporte de cargas internacional:** Es el realizado entre dos o más países, cuya reglamentación está contemplada en convenios internacionales como la Ley 1128/97, leyes nacionales y sus reglamentos.
- Servicio de transporte Nacional de carga:** Es el transporte de cargas realizado dentro del territorio nacional por un operador de transporte, sin salir de los límites territoriales del país.

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO DE LA DINATRAM Nro.53.....

POR LA CUAL SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL DE CARGAS POR CARRETERA.-----

San Lorenzo, 08 de Octubre de 2002.-

VISTA: La Ley Nro. 1590/00 que regula el Sistema Nacional de Transporte (DINATRAM) y crea la Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT); y

CONSIDERANDO: Que de acuerdo a las prescripciones contenidas en el cuerpo legal referido precedentemente, la DINATRAM es la encargada de la regulación del transporte nacional e internacional.

Que en el Art. 16, inciso "c" de la Ley 1590/00, se establece que es atribución del Consejo, dictar los reglamentos sobre la habilitación, concesión y permiso para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros y cargas.

Que en el Acta de la XIX Reunión Ordinaria Nro. 19/02 del Consejo de la DINATRAM, se hace mención a la decisión unánime de sus miembros de aprobar el Reglamento para el Transporte Nacional e Internacional de Cargas por Carretera; por tanto, en usos de sus atribuciones legales,

**EL CONSEJO DE LA DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE
RESUELVE:**

Artículo 1.- Apruébese el Reglamento para el Transporte Nacional e Internacional de Cargas por Carretera, cuyo texto se acompaña en Anexo, formando la misma parte de la presente Resolución del Consejo de la DINATRAM.-

Artículo 2.- La presente Resolución será refrendada por uno de los Señores Miembros del Consejo de la DINATRAM.

Artículo 3.- Comuníquese a quienes corresponda y archívese.

Firmado : Lic. Humberto Rodas Oruá, Presidente del Consejo
Don Osvaldo Krausse, Consejero

Anexo a la Resolución del Consejo de la DINATRAM Nro. 53/02

REGLAMENTO PARA EL TRANSPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL DE CARGAS POR CARRETERA

**CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

Art. 1 El presente reglamento se refiere exclusivamente a los servicios de transporte automotor de carga nacional e internacional, y para ese efecto se define como transporte automotor de carga nacional a aquellos que se brindan mediante vehículos automotores, dentro de los límites del territorio nacional utilizando la red vial del país, o los que combinan el anterior con otro modo de transporte, sin salirse de los límites territoriales y se regirá por la Ley N°: 1590/00 y/o sus modificaciones. El transporte internacional estará regido por la Ley N°:

e. Cargas Especiales.

Estos tipos de cargas y sus subdivisiones se regirán por sus leyes y reglamentos correspondientes.

CAPÍTULO X

DE LA HABILITACIÓN PARA LA DE EXPLOTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGAS

- Art. 23** Para la explotación del servicio de transporte terrestre automotor de carga se requerirá la habilitación que deberá ser otorgada la Dirección Nacional de Transporte(DINATRAN).
Para la explotación del servicio de transporte terrestre automotor de carga internacional se requerirá el permiso que otorgará la Dirección Nacional de Transporte (DINTRAN) de acuerdo a convenios, leyes y reglamentos que rigen la materia.
- Art. 24** El permiso será un documento que no podrá ser transferido en ningún caso. Su vigencia será de 7 años y podrá ser renovado por el mismo periodo de tiempo, siempre y cuando las empresas operadoras cumplan con todas las exigencias administrativas establecidas y legales.
- Art. 25** Se requerirá para la obtención "DEL PERMISO ORIGINARIO POR PRIMERA VEZ (EMPRESA), lo siguiente:
- 1) La Empresa debe estar legalmente constituida, deberá presentar el estatuto de la empresa y la inscripción en el registro público de comercio.
 - 2) Las unidades del parque automotor propiedad de la empresa debe ser de por lo menos 4 vehículos (bodega mínima 80 Tn.) y el resto del parque automotor podrá ser por leasing (s/Ley 1295/00).
 - 3) Certificado de no interdicción judicial y no estar en quiebra.
 - 4) Certificado de cumplimiento tributario
 - 5) Registro único de contribuyentes (R.U.C.)
 - 6) Balance comercial visado por el Ministerio de Hacienda del ejercicio anterior o Balance de Apertura para empresas nuevas.
 - 7) Patente Municipal actualizado.
 - 8) Título de propiedad o Contrato de Arrendamiento del local de la empresa
 - 9) Declaración jurada de ser responsable ante las autoridades judiciales, policiales y administrativas del origen y tenencia de las unidades, así como de las documentaciones armadas.
 - 10) Estar en pleno cumplimiento de las leyes laborales.
 - Contrato de trabajo
 - Inscripción patronal
 - IPS
 - 11) Todas las unidades deberán contar con una póliza de seguros de responsabilidad civil contra terceros.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Anexo 04

GUIA DE ENTREVISTA

Título: Análisis del transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

Entrevistado/a: *Piera Escalante Flores*

Cargo/profesión/grado académico:

Especialista del Área de Transporte

Institución: *Municipalidad del Callao*

Objetivo General:

Determinar si es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

1.- ¿Cuál es su trayectoria laborando en la Gerencia de Transportes?

Trabaja laborando 14 años

2.- ¿Cómo se regula el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

Se regula mediante las disposiciones emitidas por la Municipalidad a través de una Ordenanza Municipal y se establece en la norma general de transporte.

3.- Desde su experiencia, ¿Cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

Con la presentación de una solicitud de inscripción del vehículo a la empresa de transporte, se debe dar cumplimiento al artículo, constitución de la empresa, vigencia de poder del representante legal, DNI, pago por derecho de trámite.

Objetivo Específico 1:

Establecer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N° 026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

4.- ¿Qué criterio aplica la Municipalidad del Callao para regular la circulación del transporte de carga pesada en la Ordenanza Municipal N° 026-2014?

El criterio que aplica la municipalidad es la capacidad, capacidad, proporcionalidad técnica, entre otros que el plan cumple por parte de los administradores.

5.- ¿Considera que la Ordenanza Municipal N° 026-2014 para la regulación del transporte de carga pesada en el Callao es eficiente? ¿Por qué?

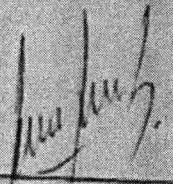
Si es eficiente y paga permito es total control adecuado y el pleno cumplimiento por parte de las empresas de transporte de los permisos establecidos por la autoridad municipal en materia de transporte y tránsito terrestre de carga.

Objetivo Específico 2:

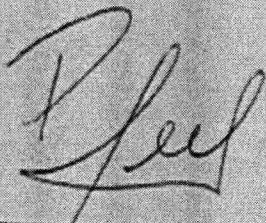
Conocer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao 2016.

6.- Desde su experiencia, ¿Cuáles son los efectos que causa la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao?

Complementa a las disposiciones municipales
formulación de las empresas de transporte que
ingresan al Callao y el documentado del
tránsito de carga pesada que al control ejercen.



Entrevistador
Marlon Barbarán Lavi



Entrevistado/a
Apellido y Nombre: PIEDRA ESCOBAR FARI
D.N.I.: 44061371



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Anexo 04

GUIA DE ENTREVISTA

Título: Análisis del transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

Entrevistado/a: *Martin Fox Bellino*

Cargo/profesión/grado académico:

Area de inspectoria de Transporte y Tránsito

Institución: *Municipalidad del Callao*

Objetivo General:

Determinar si es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

1- ¿Cuál es su trayectoria laborando en la Gerencia de Transportes?

Trecho laborando 6 años

2- ¿Cómo se regula el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

Se regula con las disposiciones emitidas por la municipalidad, el cumplimiento de la ordenanza establecida por el consejo municipal, inspecciones / control en el área de transporte a cargo de los inspectores municipales.

3.- Desde su experiencia, ¿Cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

Los interesados presentan una solicitud dirigida al alcalde, en
primera instancia, para el vehículo afectado, a fin de poder del
representante legal emitida por los registros públicos, a cargo
del DNI del representante de la empresa, para luego
si realiza el trámite en terreno.

Objetivo Específico 1:

Establecer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

4.- ¿Qué criterio aplica la Municipalidad del Callao para regular la circulación del transporte de carga pesada en la Ordenanza Municipal N° 026-2014?

Los criterios que utiliza la municipalidad para
regular el transporte es capacidad, licencia,
responsabilidad, coordinación administrativa, etc. para
el total cumplimiento y verificación de los
administrativos.

5.- ¿Considera que la Ordenanza Municipal N° 026-2014 para la regulación del transporte de carga pesada en el Callao es eficiente? ¿Por qué?

Si es eficiente ya que ayuda a que las empresas
de transporte que operan al debido cumplimiento
con lo dispuesto en la norma que establece
la municipalidad del Callao en su jurisdicción.

Objetivo Específico 2:

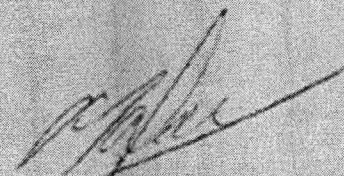
Establecer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

6.- Desde su experiencia, ¿Cuáles son los efectos que causa la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao?

*el total cumplimiento y el pleno respeto de las
disposiciones dadas por el gobierno local dentro de las
facultades, como también como empresa y en control
especial del transporte que se da en la jurisdicción.*


Entrevistador

Marlon Barbarán Lavi


Entrevistado/a

Apellido y Nombre: MARTÍN FOR. BELLAN

D.N.I.: 10 80 37 33



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Anexo 04

GUIA DE ENTREVISTA

Título: Análisis del transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

Entrevistado/a: *Walter Valverde Quinto*

Cargo/profesión/grado académico:

Gerente General Empresa de Transporte Grupo Vallejo SAC

Institución: *Empresa Grupal de Transporte*

Objetivo General:

Determinar si es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

1 - ¿Cuál es su trayectoria como propietario de su empresa de transporte de carga pesada?

Como empresa de transporte hace 17 años

2 - Desde su experiencia, ¿Cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

Se presenta una solicitud dirigida al alcalde, le constituyen como empresa de transporte, se registra a la SUNAT para la inscripción y se tiene acceso a los permisos de circulación para transportar en el Callao

Objetivo Especifico 1:

Establecer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

3.- ¿Considera que la Ordenanza Municipal N° 026-2014 para la regulación del transporte de carga pesada en el Callao es eficiente? ¿Por qué?

No, porque no cumple lo que establece la ley de transporte en el tiempo que demora el permiso otorgado por la municipalidad y el abuso cometido del plazo de un año cuando en Lomo es de 5 años

Objetivo Especifico 2:

Establecer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

4.- Desde su experiencia, ¿Cuales son los efectos que causa la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao?

Causa un perjuicio económico, pérdida de tiempo para realizar los trámites, documentación innecesaria y gastos adicionales por ser una licencia cuando ya tiene una que es otorgada por la municipalidad de Lomo.

Entrevistador

Marlon Barbarán Lavi

Entrevistado

Apellido y Nombre: WALTER GONZALEZ
D.N.I. : 10425268



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Anexo 04

GUIA DE ENTREVISTA

Título: Análisis del transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

Entrevistado/a: *Machivella Louis Lema*

Cargo/profesión/grado académico:

Sub gerente del Comercio Internacional SAC

Institución: *Empresa Privada de Transporte*

Objetivo General:

Determinar si es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

1.- ¿Cuál es su trayectoria como propietario de su empresa de transporte de carga pesada?

Como propietario tenemos 18 años

2.- Desde su experiencia, ¿Cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

Con la presentación de formularios por parte de los vehículos, solicitudes, otros documentos que son otorgados por la SUNARP y el tipo de pago de los derechos de trámite exigidos por la municipalidad

Objetivo Especifico 1:

Establecer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

3.- ¿Considera que la Ordenanza Municipal N° 026-2014 para la regulación del transporte de carga pesada en el Callao es eficiente?, ¿Por qué?

No, porque también abusa con la exigencia de documentos que son molestias, que solo buscan un trámite más y genera gastos económicos a mi empresa que están con los vehículos de carga.

Objetivo Especifico 2:

Establecer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

4.- Desde su experiencia, ¿Cuales son los efectos que causa la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao?

La pérdida económica es bastante por más los vehículos perdidos del tiempo que se emplea en los trámites, cobro excesivo por obtener el permiso, intercomunicación del vehículo si no se cumple con el requisito.

Entrevistador

Marlon Barbarán Lavi

Entrevistado

Apellido y Nombre: Machuca de Jesús Lavi
D.N.I. : 41045210



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Anexo 04

GUIA DE ENTREVISTA

Título: Análisis del transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

Entrevistado/a: *Manuel Vega Acuña*

Cargo/profesión/grado académico:

Gerente de la Empresa de Transportes Vega SAC

Institución: *Empresa Privada*

Objetivo General:

Determinar si es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

1.- ¿Cuál es su trayectoria como propietario de su empresa de transporte de carga pesada?

Tenemos en el mercado 25 años

2.- Desde su experiencia, ¿Cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

Rescatando la documentación en el Ambito de Transporte para el permiso para el otro trámite que cumple en el Callao, presentamos solicitudes, vigencia de pago, Escritura pública de la empresa, relación de vehículos.

Objetivo Especifico 1:

Establecer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

3.- ¿Considera que la Ordenanza Municipal N° 026-2014 para la regulación del transporte de carga pesada en el Callao es eficiente? ¿Por qué?

No, porque es en exceso al momento de presentar los documentos necesarios, papeles elevados y de manera que se puede reducir de forma anual, este proceso en cuanto a la presentación al presupuesto como empresa.

Objetivo Especifico 2:

Establecer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

4.- Desde su experiencia, ¿Cuáles son los efectos que causa la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao?

genera el costo económico que solo beneficia a la Municipalidad y a la empresa transportista y por ende el tiempo para realizar los trámites, se le puede hacer un el proceso con el riesgo de la contaminación en el depósito de los vehículos

Entrevistador

Marion Barbarán Lavi

Entrevistado

Apellido y Nombre: *MARCELO JESUS SANCHEZ*
D.N.I. *42322552*



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Anexo 04

GUIA DE ENTREVISTA

Título: Análisis del transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

Entrevistado/a: *Miguel Caray Pompa*

Cargo/profesión/grado académico:

Gerente de M7M CARAY TRANSPORT EIRL

Institución: *Empresa Privada de Transporte*

Objetivo General:

Determinar si es adecuada la regulación de la norma de transporte Terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026 en el Callao 2016

1.- ¿Cuál es su trayectoria como propietario de su empresa de transporte de carga pesada?

Caso transportista desde 5 años

2.- Desde su experiencia, ¿Cómo se obtiene el permiso de circulación de transporte terrestre de carga pesada en el Callao?

Presentando los reportes que solicita la Municipalidad. Como son el formulario, solicitudes, pago por derecho de trámite y los documentos emitidos por registros públicos de los datos que constan como gerente de la empresa.

Objetivo Especifico 1:

Establecer los criterios que aplica la Municipalidad del Callao en la Ordenanza Municipal N°026-2014 con respecto al Transporte Terrestre de carga para el permiso de circulación en el 2016.

3.- ¿Considera que la Ordenanza Municipal N° 026-2014 para la regulación del transporte de carga pesada en el Callao es eficiente?, ¿Por qué?

No, porque en este que se efectúe la renovación de pape anual, que por tanto perjudica económica a las empresas y le genera de tiempo en los trámites.

Objetivo Especifico 2:

Establecer los efectos de la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto al Transporte Terrestre de carga para la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte en el Callao 2016.

4.- Desde su experiencia, ¿Cuáles son los efectos que causa la Ordenanza Municipal N°026-2014 respecto a la vigencia de la tarjeta única de circulación otorgada a las empresas de transporte de carga en el Callao?

principalmente es la pérdida económica y el tiempo empleado por los trámites cuando exigen documentación innecesaria y la renovación debería de ser (a lo 5 años) como en Lima.

Entrevistador

Marlon Barbarán Lavi

Entrevistado

Apellido y Nombre: CARAY FANFO EUGENIO
D.N.I. : 03609903