



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

**“ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR
TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA
DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO
EN LOS AÑOS 2015 – 2016”**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR:

Jeancarlos Aurelio Inca Velásquez

ASESOR:

Dr. Eleazar Armando Flores Medina

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Derecho Administrativo

LIMA – PERÚ

2017



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

JORNADA DE INVESTIGACIÓN N° 2

ACTA DE SUSTENTACIÓN
N° 189-2017-II-DPI-OI/EPD/UCV/LN

El Jurado encargado de evaluar el Trabajo de Investigación, PRESENTADO EN LA MODALIDAD DE **DESARROLLO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**:

Presentado por don (a):

INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO

Cuyo Título es:

ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR TRANSPORTE

DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON
RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS
AÑOS 2015-2016

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el estudiante, otorgándole el calificativo de: Trece

DESAPROBADO	00-10 PUNTOS	(.....)
APROBADO POR MAYORÍA	11-13 PUNTOS	(<u>13</u>)
APROBADO POR UNANIMIDAD	14-17 PUNTOS	(.....)
APROBADO POR EXCELENCIA	18-20 PUNTOS	(.....)

Lima, SÁBADO 16 DE DICIEMBRE DE 2017

URTEAGA REGAL, CARLOS ALBERTO
PRESIDENTE

SEBASTIAN LOPEZ, EDITH CORINA
SECRETARIO

FLORES MEDINA ELEAZAR ARMANDO
VOCAL

NOTA: En el caso de que haya nuevas observaciones en el informe, el estudiante debe levantar las observaciones para dar el pase a Resolución.

UCV.EDU.PE

DEDICATORIA:

Dedico mi tesis a mis padres, mis hermanos y amigos que me apoyaron en mi carrera profesional, y por brindarme la motivación necesaria durante la elaboración de mi tesis

AGRADECIMIENTO

Debo hacer un reconocimiento y agradecimiento sincero a mi centro de Estudios Universidad Cesar Vallejo, y en especial al Dr. **Eleazar Flores Medina** por la enseñanza brindada en la elaboración del presente trabajo de investigación.

DECLARACIÓN JURADA DE AUTENTICIDAD

Yo, Jeancarlos Aurelio Inca Velásquez con DNI 47071676, a efecto de cumplir con las disposiciones vigentes consideradas en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo, Facultad de Derecho, Escuela Profesional de Derecho, declaro bajo juramento:

1. La Tesis es de mi autoría
2. Que he respetado las normas internacionales de cita y referencias 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, cabe decir, no ha sido publicada ni presentada con anterioridad para obtener el grado o título profesional alguno
4. Asimismo declaro que todos los datos y la información, presentada en los resultados de investigación son reales, auténticos y veraces, señalando que no han sido falseados, duplicados ni copiados y por tanto todos los resultados que se presentan en la presente tesis se constituirían en aportes a la realidad investigada.

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

Lima, diciembre del 2017

Jeancarlos Aurelio Inca Velásquez

DNI N° 47071676

PRESENTACIÓN

La presente investigación titulada **Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima con relación al servicio de Transporte urbano en los años 2015 – 2016**, que se pone a vuestra consideración tiene como propósito analizar el desarrollo y el impacto de las disposiciones normativas en materia de Transporte Urbano en todo la gran urbe de Lima Metropolitana, esta investigación adquiere importancia porque se realiza una investigación de las disposiciones normativas, lineamientos normativos y políticas públicas, además a través de las entrevistas y otras herramientas se investigara el desarrollo que se en los años 2015 y 2016.

En cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la universidad César Vallejo, la presente investigación tiene como estructura: para comenzar la parte introductoria en donde se establecen la formulación del problema, los antecedentes siguiendo a partir de ese punto el problema de investigación, los objetivos y los supuestos jurídicos tanto generales como específicos, también se plantea la formulación científica, teoría y la justificación; para la segunda parte se abordan dentro el marco metodológico en el cual se sustenta la investigación realizada a través de un enfoque cualitativo orientado a la comprensión, en donde mediante las entrevistas se tendrán como resultado información que arribar tanto a las conclusiones como a las sugerencias, teniendo como respaldo las bibliografías y anexos de la presente investigación

El autor.

ÍNDICE

	Pág.
Página del Jurado	II
Dedicatoria	III
Agradecimiento	IV
Declaración de Autenticidad	V
Presentación	VI
Índice	VII
RESUMEN	IX
ABSTRACT	X
I. INTRODUCCIÓN	1
1.1.- Aproximación temática	2
1.2. -Marco Teórico	5
1.3.- Formulación del problema	24
1.4.- Justificación del estudio	25
1.5.- Supuestos jurídicos	27
1.6 Objetivos	28
II. MÉTODO	29
2.1 Diseño de investigación	30
2.2 Métodos de muestreo	31
2.3 Rigor Científico	33

2.4 Análisis Cualitativo de los datos	34
2.5 Aspecto éticos	37
III. RESULTADOS	39
3.1 Descripción de resultados de las entrevistas	40
IV. DISCUSIÓN	53
V. CONCLUSIONES	58
VI. RECOMENDACIONES	60
VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	62
ANEXOS	66
Anexo 1. Matriz de Consistencia.	67
Anexo 2. Ficha de Validación.	68
Anexo 3. Guía de entrevista.	62

RESUMEN

Con la presente investigación, se busca contribuir al conocimiento científico existente en el sector de transporte urbano respecto a las disposiciones normativas, políticas públicas y lineamientos normativos. Siendo que este trabajo de investigación tiene como propósito identificar los problemas del servicio del transporte urbano, los mecanismos adecuados para el desarrollo de este sector y la relación que existe entre el organismo supervisor y las empresas que brindan el servicio de transporte, para lo cual se utilizó el método de la investigación cualitativa.

Palabras claves: Disposiciones normativas, Políticas Publicas, Lineamientos Normativos, Transporte Urbano.

ABSTRACT

With the presentation of research, we seek to contribute to the existing scientific knowledge in the urban transport sector with respect to the normative dispositions, public policies and normative guidelines. Since this research aims to identify the problems of the urban transport service, the adequate mechanisms for the development of this sector and the relationship that exists between the supervising agency and the companies that provide the transport service, for which it used the method of qualitative research.

Keywords: Normative Provisions, Public Policies, Normative Guidelines, Urban Transport.

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Aproximación temática:

Se puede considerar como concepto de aproximación temática la forma de: “mostrar, exponer y exhibir las peculiaridades o características del tema, dentro de un escenario o aspecto de relevancia que va a estudiarse, por consiguiente, se describe el estado actual del problema” (Bernal, 2010, p. 88).

Para Lozano (2014, p. 36) La aproximación temática consiste en la descripción del problema en la situación actual en la que se encuentra, en donde se establece situaciones y las posibles alternativas para la solución del problema planteado.

Al respecto Otiniano y Benites (2014) afirmaron que la aproximación temática:

[...] Refiere cuidadosamente la forma como se observa la problemática que tiene relevancia nacional, regional y local, Narrando el conocimiento obtenido sobre el objeto estudiado, identificando los vacíos, incongruencias o contradicciones, que se deben aclarar durante toda la investigación. Por consiguiente, se debe mencionar dimensiones o aspectos que todavía no han sido tocados, o que presentan diferentes tipos de enfoques en comparación a las investigaciones vigentes (p. 4).

De los textos citados en los párrafos anteriores, coinciden que la aproximación temática, es la explicación descriptiva de un problema actual, el cual se ha identificado dentro de un contexto real y que tiene como propósito su investigación, en donde esta investigación debe ser enfocada y delimitada.

El transporte urbano es una actividad que cumple un rol muy importante en el desplazamiento de las personas en las ciudades, pero mucho más en las ciudades cosmopolitas como Lima, la cual es la ciudad más poblada del país, que regularmente usan el espacio público urbano para trasladarse a sus destinos. No obstante, la importancia de esta actividad, en muchos casos se afecta derechos tales como los referidos a la vida, la salud, la integridad personal, al ambiente adecuado y a recibir un servicio de calidad.

En el último Años debido al aumento y poco control del tráfico del sistema de Transporte en las calles de Lima, la insatisfacción del ciudadano es muy es alta, en donde los usuarios no tienen el beneficio de la forma en que esperan con el servicio.

Siendo que en el artículo 1°, la Constitución Política del Perú señala que la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado. Igualmente, el artículo 44° precisa que es deber del Estado garantizar la plena vigencia de los derechos humanos. Esto implica que el Estado debe realizar las acciones necesarias para evitar la afectación de los derechos de las personas, lo cual no se agota con la existencia de un orden normativo, sino que exige una conducta gubernamental que asegure la existencia de una eficaz garantía del libre ejercicio de los derechos humanos.

Derecho a un servicio de calidad, la Constitución Política del Perú establece en su artículo 65°, como deber del Estado, la defensa de los intereses de los consumidores y usuarios, lo que se estableció como un principio rector para el Estado. En ese sentido, la conducta del Estado tiene como horizonte tuitivo la defensa de los intereses de los consumidores y los usuarios, lo cual se plasma en dos obligaciones genéricas: deber de garantizar el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentren a disposición del mercado y velar por la salud y la seguridad de las personas en su condición de consumidoras o usuarias. Asimismo, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, prescribe que la acción del Estado se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud.

De lo descrito en el párrafo anterior se puede decir que es la obligación del estado crear mediante su administración las condiciones que permiten la mejora esencial de la calidad de vida de la población, la cual se puede reflejar en una equidad social, siendo esto el objetivo preeminente de la actividad política. Entre las condiciones esta aquellas que garantizan el transporte de los de la población, estando que los servicios de transporte público que se presten deben de ser de manera que cumplan con los niveles de calidad y seguridad suficientes.

En cualquier caso, tal práctica estatal, particularmente para la zona urbana de Lima Metropolitana, se ha ido cayendo por diversos factores que esta investigación busca aclarar, en donde para comenzar las políticas públicas del sector de transporte es un poco articulada; y menos centrado en objetivos compartidos.

Siendo la Municipalidad Metropolitana de Lima la entidad central y especialidad que debe garantizar el orden del sector de transporte urbano en la ciudad de forma más directa y en coordinación con las municipalidades distritales, siendo que en las últimas décadas este organismo se ha dedicado sus esfuerzos más notables a diferentes campos excepto al servicio de transporte público.

Además de ello para Uribe, Injoque y Diaz afirmaron que:

[...] enfrentarse a los gremios de transportistas genera riesgos políticos que las autoridades no quieren asumir y a lo más, se ha recurrido a dar ordenanzas y normas que atacan cuestiones no tan esenciales y de forma no de fondo. Incluso muchas propuestas a pesar de tener el consenso de la mayoría queda en letra muerta por la falta de control eficaz de su cumplimiento o porque los funcionarios que deben supervisarlas se dejan tentar por actos de corrupción que entorpecen y ponen trabas.

Los municipios distritales preferirían no aceptar su trabajo, lo que termina atribuyendo aún más al caos del transporte público, entonces surge la cuestión de lo que se debería hacer si las entidades a cargo de regular este servicio no han prevalecido en los últimos años para mejorar significativamente esta cuestión común y los transportistas están enredados en una informalidad de la que obviamente preferirían no despegarse.

Y siendo que la alcaldía tiene las competencias establecidas en la Ley N° 27972, titulado Ley Orgánica de Municipalidades. En ella se define principalmente las competencias, funciones y alcances de los gobiernos locales, además de la función y los derechos frente a ellos de los vecinos. En el título XIII se definen, más ampliamente, las competencias y responsabilidades de la municipalidad de Lima en las cuales se destacan las responsabilidades para desarrollar su rol de fiscalizar el correcto funcionamiento de todo el sistema de transporte. Mediante la Ordenanza N° 812-MML la cual aprueba el ROF de la Municipalidad Metropolitana de Lima prescriben que La gerencia de transporte Urbano (GTU) es el órgano responsable y está dentro de sus funciones: Formular, evaluar, conducir y la supervisión del proceso de regulación del transporte regular y no regular, si mismo dentro de sus funciones esta la capacidad de emitir normas, ordenanzas, acuerdos, decretos, resoluciones, directivas, contratos y convenios que son necesarias para la gestión y fiscalización.

Conforme a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, y al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, D.S. N° 09–2004–MTC, se puede concluir que corresponde a las Municipalidades Provinciales regular el servicio de transporte urbano e interurbano, contando entre sus facultades con las de emitir la normatividad complementaria en el sector de transporte urbano, la cual no debe colisionar con la normatividad nacional que emite el MTC como parte de la política del sector transporte.

1.2. Marco Teórico

El marco teórico es la parte principal de la investigación, en donde se puede identificar las fuentes tanto primarias como secundarias de las cuales se sustenta la tesis de investigación, también se toca las teorías y factores a estudiar, en donde permite que el investigador tenga una mayor perspectiva del planteamiento del trabajo de investigación.

Para Sabino, C. (1986) describe que el marco teórico está constituido por un conjunto de teorías, enfoque teórico, investigaciones y antecedentes que se consideran válidos para el encuadre correcto de la investigación realizada.

Trabajos previos:

Los antecedentes son de vital importancia para el presente trabajo de investigación, porque de esta manera nos podemos tomar como punto de referencia las investigaciones estudiadas anteriormente que tiene alguna relación directa con nuestro tema.

Para tener un concepto más preciso se describe “los antecedentes o trabajos previos como investigaciones que se hicieron previamente, el cual guarda un vínculo con el tema de estudio en donde estos se deben conocer y hacer mención como referencia” (Martínez, 2012, p. 117).

Según Arias “Son investigaciones anteriores las cuales incluyen las tesis de grado, en donde ellos tienen que tener relación con el problema planteado, por consiguiente, se puede deducir que son trabajos de investigación que tiene algún vínculo con el problema que se está investigando” (1999, p. 14).

Recogiendo lo descrito por los autores anteriormente citados, se puede decir que los trabajos previos son toda investigación científica las cuales están consideradas las tesis de grado y los artículos científicos en donde se han desarrollado trabajos similares a la presente investigación que es objeto de estudio.

Teniendo en cuenta estos conceptos, la presente tesis ha tomado encuentra las investigaciones nacionales como internacionales.

Trabajos previos nacionales

Bonilla (2006). En su investigación titulada: “Análisis del Sistema de Transporte Público en la Ciudad de Huancayo” para obtener el Título de Ingeniero Civil en la Pontificia Universidad Católica del Perú, concluyo:

[...] La informalidad del transporte público se debe a tres factores, la primera, las empresas de transporte no tienen Unidades que supervisan; Por otro lado, los ciudadanos por falta de instrucción o capacitación no contribuyen al desarrollo de los servicios de transporte; Y finalmente está el Región, que no satisface legítimamente sus capacidades a pesar de ser el elemento Encargado de controlar, supervisar y solicitar a las empresas que brinda el servicio de transporte público en general beneficios de transporte (p.93).

En el año 2009, El Institutos de Estudios Peruanos – Lima, publico una investigación titulada: “La Guerra del centavo una mirada actual al transporte Público de Lima Metropolitana”, desarrollado por Claudia Bielich Salazar.

La autora, desde un enfoque social y considerando la relevancia del transporte público urbano realizaron un estudio en el que concluyen que:

[...]El estado, es el ente que tiene como uno de sus deberes el gestionar y organizar a movilidad urbana, siendo que hasta la fecha no ha cumplido dicho papel que le corresponde, teniendo como consecuencia el desempeño de un rol poco importante en el desarrollo del transporte, alejado de la planificación y organización de un óptimo sistema de transporte urbano [...] (p.101).

Gamarra (2016). En su investigación titulada: "Calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco 2014" tesis para optar el título profesional de economista, concluyo :

[...] El tiempo de viaje influye en la calidad del servicio del transporte público urbano en la ciudad del cusco de manera negativa (inversa). Puesto en la medida que un determinado usuario de este servicio le tome mayor tiempo en llegar a su destino su percepción de dicho servicio ira en decreciendo, y optara por otro medio de transporte e incluso preferencia por otros ofertantes de este servicio (p.141).

Sanabria V. (2016). En su investigación titulada: "Capacidad estatal en el control de tránsito vehicular en Lima e Ica en el año 2015 – 2016" tesis para obtener el grado académico de magister, concluyo:

[...] los problemas en el transporte se dan por las limitaciones son generadas por la falta de coordinaciones entre las entidades, las cuales no permiten cumplir con las labores funciones como el control de fiscalización, realizar los procedimientos sancionadores, además de ello, existe una inadecuada distribución de los recursos esto limita la capacidad estatal. (p55).

Chávez, C., Quezada, R. y Tello, D. (2017). *Calidad en el Servicio en el Sector Transporte Terrestre Interprovincial en el Perú*. Tesis para optar por el Grado de Magister, concluyo:

[...] EL presente estudio, se determinó que el servicio transporte urbano tiene una alta disconformidad en la población, y que a su vez los usuarios esperan una mejora, siendo que es de obligación usar el servicio para movilizarse dentro del interior del país, la obligación de mejora es compartida entre las empresas privadas y las entidades que tienen esta obligación (68).

Torres, M. (2016), En su investigación titulada: "El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública", Tesis para optar por el Grado de doctor en administración de empresas concluyo:

[...] Los rezagos de las antiguas estructuras de épocas anteriores han dejado a nuestra ciudad con calles estrechas, teniendo como resultado una estructura vial limitada, las cuales se centran en zonas céntricas y transcurridas, generando desorden y tráfico vehicular, una de las consecuencias de este problema común en las grandes urbes es la pérdida de horas laborales de los que utilizan el transporte público (P 306).

Trabajos previos Internacionales:

Mares (1996). En su investigación titulada: "Calidad en el Servicio del Transporte Urbano" para obtener el Grado de Maestro en Ciencias de las Administración con especialidad en producción y calidad, concluyo:

[...] La tarea de movilización de los ciudadanos ha recaído en las empresas privadas de transporte público, esto se debe a la escasa presencia del estado, siendo que en la época de los 60° las empresas formales de transporte quedaron en quiebra, dejando al sector de transporte bajo dinámica poco formales, que se caracterizan por su informalidad en el respeto de las rutas y apropiarse de ellas [...] (p.96).

Chaparro (2002). En su investigación titulada: “Evaluación del impacto socioeconómico del transporte urbano en la ciudad de Bogotá. El caso del sistema de transporte masivo, Transmilenio”, concluyo:

[...] Respecto al transporte de la ciudad de Bogotá, la Alcaldía Mayor realizo los estudios correspondientes para identificar los problemas en el transporte urbano siendo que uno de ellos las rutas de transporte no tenían ningún tipo de organización y se presentaba el fenómeno denominado “la guerra del centavo”, sumándose al problema la existencia de vehículos que no cumplían con los estándares actuales de calidad, además que la infraestructura vial es incapaz de soportar la cantidad de vehículos que circulan diariamente, sin embargo los especialistas en transporte del Municipio, concluyeron que los problemas radicaban en la falta de capacidad de gestión del gobierno para planificar, administrar y operar el sistema, es decir que el origen del problema es la forma errónea que aplican la gestión de la oferta basado en el control sobre la demanda [...] (p.75).

Taboada (2006) En su investigación titulada: “Recomendaciones para un proyecto de modernización del transporte público urbano de Puebla”

[...] el planteamiento del problema es que en la república mexicana existen más de 100 millones de habitantes en cual su mayoría son de nivel económico social medio y bajo. Como se sabe, las diferentes clases sociales son muy marcadas ya como el resto de transporte público urbano es el medio de transporte es usado por millones de personas, muy económico y en el caso de México es un sistema de transporte inseguro, con muchos problemas causantes del embotellamiento de estrés y de contaminación. La investigación tiene como objetivo general realizar un diagnóstico del servicio de transporte público con la finalidad de crear una propuesta que pueda innovar el servicio de transporte público urbano para su mejor servicio (p.96).

Ibarra, M. y Piña, J, (2011), En su investigación titulada: “ Propuesta para el Mejoramiento del transporte público urbano para la ciudad de Azogues con perspectiva hacia: La seguridad vehicular, Contaminación ambiental y gestión de transito” , tesis para optar el título profesional de administración concluyo:

[...] El incremento del parque automotor contribuye directamente a la congestión vehicular, esto se suma también la falta de estudio de la geografía de la ciudad la cual tuvo como resultado un mal sistema de estructura vial, siendo estos problemas los más resaltantes dentro de una ciudad en constante crecimiento y un servicio que es primordial en la urbe(p127).

Teorías relacionadas al tema

Según Canales, Alvarado y Pineda (1994, p. 55) las teorías relacionadas al tema o también conocido como marco teórico es donde el encargado de investigar va a interpretar, describir, comprender y explicar los fenómenos que se describen en el planteamiento del problema, desde un punto teórico.

Para Valderrama las teorías relacionadas al tema o marco teórico “Se define como el aporte teórico científico que elabora el investigador teniendo esta información como resultado de las bibliografías revisadas” (2007, p. 127).

Al respecto Ñaupás (2009, p. 118) manifiesta que las teorías relacionadas al tema o marco teórico en una investigación social es:

[...]Sirve como base en la investigación de un problema social de donde se parte de teorías conocidas por el investigador hacia teorías poco conocidas, demostrando a través del conocimiento tanto teórico como científico temas que sustente al problema investigado

De los autores anteriormente citados, podemos concluir que las teorías relacionadas al tema o también conocidas como marco teórico, son en donde se desarrollan las teorías científicas del problema de investigación, las cuales son productos de las bibliografías consultadas por el investigador.

Por esta razón, se necesita desarrollar conceptos y teorías más importantes que tengan relación con el tema de la presente investigación.

Transporte Público

Según Borjas define el sistema de transporte público “como el servicio que moviliza en masa a la urbe, siendo que este servicio existe una relación entre las entidades municipales quienes son las que la gestionan mediante la normatividad municipal y las empresas de transporte particulares como propietarias de las movilidades que brinda el servicio” (2013, p 13) .

El transporte público urbano permite el movimiento masivo de las personas hacia diferentes punto de la ciudad y es por eso que tiene un papel importante en las grandes urbes, teniendo como beneficios la disminución de la contaminación, siendo que se utilizan menos vehículos

para su transportación de las personas, además de ello da mayor oportunidades de desplazamiento a personas de bajo recursos.

La Ciudadanía

Pérez manifiesta que “Para los juristas especializados en derecho constitucional y administrativo, se entiende por ciudadanía el status jurídico y político que regulan por un conjunto de normas a los ciudadanos” (2002, p. 7).

Sinesio López (1997, P.23) Para el autor citado explica que existen varios tipos de conceptos de ciudadanía, pero es posible definir a su criterio como “La persona con derechos y obligaciones en donde el estado es el encargado de proteger, siendo que pertenece a una comunidad política”

En resumen, de los autores anteriormente antes citados la ciudadanía consiste en el status que adquiere una persona perteneciente a una sociedad que esta política y jurídicamente constituida en donde se le reconocer derechos e impone deberes.

La Política

Miró Quesada (2013, pp. 30 – 39) manifiesta que la idea de política que se tenía en Grecia, fue primigeniamente expuesta por el filósofo Platón, quien definió a la política como la ciencia suprema o superior a las demás, porque tenía que ver con el gobierno de los hombres y con el proceso de las decisiones masivas o colectivas. Aristóteles, afirmó que la política se sitúa en la cúspide o cima de la jerarquía de las ciencias, porque su objeto es la *polis* que abarca toda la organización de la sociedad.

En Roma, Cicerón en su obra *De República* y *De Legibus* juridiza a la política, es decir, plasma una nueva idea del hombre como hombre jurídico – político. Los romanos trataron a la sociedad independientemente de la política, enfocaron a la política como ejercicio de poder y a la sociedad como comunidad.

La política en la edad media es tratada por el obispo de Hiponia San Agustín, quién remplaza la concepción romana jurídico - político, por una visión cristiana afectiva de tipo societario, afirmando que la ciudad de Dios es superior a la sociedad política.

Maquiavelo con su obra el *Príncipe* y Hobbes con su obra el *Leviathán*, trataron de romper el nexo entre política, religión y moral. Maquiavelo en su investigación utilizó el método inductivo o histórico, llegando a proclamar que existía una autonomía de la política, afirmando también que la política tiene sus propias leyes y que el político las debe aplicar. Hobbes por su parte en su investigación utilizó el método deductivo al afirmar que las verdades de la política eran como las verdades arbitrarias y convencionales de la geometría. El poder en el pensamiento de Hobbes no se ha individualizado, se ha institucionalizado en la concepción de un Estado. Jean Bodin en su obra *De la República* aporta a la investigación de la política definiendo e incorporando el concepto de la soberanía del Estado.

Montesquieu ideólogo de la Ilustración, practicó el método sistemático y en su obra *El espíritu de la Leyes* examina la Política y la Historia como una sucesión de hechos sujeta a normas jurídicas, en Montesquieu existe un deseo intenso por estudiar los hechos que producen las personas, como lo que realmente son y no como el ideal deberían ser.

Miró Quesada (2012, p. 23) nos dice que la palabra “política” proviene de las voces griegas *Polis*, que significa pueblo, reunión o tertulia de ciudadanos que forman la ciudad; *Politeía*, que se refiere a la República o Estado; *Ta Politiká*, que significa las cosas políticas; y *Politiké*, que es el arte de la política.

Sardón (1994, p. 13) comparte la definición del autor antes citado, manifestando que la política en su acepción más amplia es todo hecho o actividad que vira alrededor del poder. El autor nos manifiesta que comprender la política implica comprender el poder.

Políticas Públicas

Según Agüero, Ángeles, Cairo y Durand (2014, p. 15) entiende a una política pública como “un grupo objetivos que lleva a cabo en una entidad pública bajo directrices de decisiones y acciones para la solución de los problemas que de un momento específico aparecen los cuales son considerare prioritarios”. Para los autores antes citados las políticas públicas siempre se referirán a materias determinadas o concretas como seguridad ciudadana, transporte, educación, salud, etcétera. Se espera que las políticas públicas se elaboren en forma programática, abarcando varios sectores de manera simultánea. Por lo general, las políticas públicas son concebidas bajo la guía de un plan o directiva.

Según Lahera (2002,p.13) Define como políticas públicas, “aquellos conjuntos de directivas que debe seguir la autoridad pública o también como el resultado del seguimiento de dichos directivas las cuales están respaldadas por el poder público”.

Según Frohock (como se citó en Ruíz, 1996, p. 15) Precisa que las políticas públicas son actividades sociales que tiene como fin a la colectividad, y que esta actividad no es solo un evento particular o aislado para el beneficio de determinados individuos, siendo que las políticas públicas se crean para atender las necesidades que causa un conflicto social que brotan en la sociedad.

Según Tamayo (como se citó en Belikow, 2007, p. 2), Precisa que las políticas públicas son un conjunto de directivas que tienen en conjunto un objetivo común que a través de decisiones del gobierno tienen como finalidad solucionar determinados problemas sociales las cuales se consideran importante para su inmediata atención.

Para un mejor entendimiento del estudio de las Políticas Publicas, se tiene que estudiar la conceptualización de diferentes autores, por consiguiente como señalan Joan Subirats y otros, 2008, p.36, los cuales definen la políticas públicas como:

“Son un conjunto de acciones y decisiones, dadas de manera coherente por los actores públicos, los cuales tienen el fin de resolver de manera precisa un problema colectivo de relevancia política, siendo que la decisión tomada por actores públicos tiene como finalidad la obligatoriedad de modificar la conducta de determinados grupos sociales de los cuales originan el problema para poder resolver el problema en interés del grupo social. (Subirats, Knoepfel, Larrue y Varone , p 36).

En conclusión, para Subirats las políticas públicas se entienden como el conjunto de acciones y decisiones, donde participan diversos actores públicos, que de una u otra forma de vinculan para resolver problemas sociales de interés público.

Gestión Pública

Para Bastidas & Pisconte Se define “la gestión pública como los procesos a través de los cuales las entidades públicas crean, implementan, configuran las políticas públicas con el fin de realizar las funciones determinadas” (2009, p.14).

Al respecto Bastidas y Pisconte (2009) definen la gestión pública como:

[...]Son las acciones las cuales sirven a las entidades al lograr sus fines, representados a través de objetivos y fines, siendo que la gestión pública se ocupa de utilizar los medios idóneos para

conseguir un fin colectivo, por consiguiente se trata de herramientas para la asignación y distribución de recursos públicos para alcanzar objetivos comunes.(16).

Se define como Gestión Pública al proceso constante en la toma de decisiones y el acciones de carácter públicas, es decir que son acogidas y elaboradas por funcionarios públicos, en donde tienen como finalidad cumplir con metas pre-establecidas por las organizaciones gubernamentales, de esta forma se garantiza el buen funcionamiento de las actividades del estado, siendo que sus servicios se vuelven eficientes.

La gestión pública se entiende además como el conjunto de acciones que se ejecutan en el funcionamiento de las organizaciones públicas, que se encuentran regulados por un estado administrativo, el cual es el productor de bienes y servicios, en donde se encuentra justificado desde tres planos, Político donde se observa la intervención del estado a favor del habitantes, Plano jurídico en ella se regula la estructura legal en donde las organizaciones públicas reciben mandatos y reglas, y por último en el plano económico se centra en el uso eficiente del dinero público.

Los organismos públicos tienen su propia forma de organizarse y actuar de acuerdo a la naturaleza por la cual fuera creadas, en donde se pueden identificar las funciones gerenciales las cuales están dentro de ellas el planificar, controlar y desarrollar capacidades de sus organizaciones, existe característica singular en la entidad pública a diferencia del sector privado, en donde cada entidad está suscrita dentro de un estado administrativo, en donde se sustenta por los principios legales y con estructura que cumple con la relación entre diversas entidades.

- **Eficiencia.** - Se refiere a que las Políticas Públicas, deben ser el reflejo de que el Estado está realizando una determinada inversión que a futuro obtendrá frutos para el beneficio de la colectividad o los llamados retornos sociales.

Al respecto, Henríquez y Morales (2009, p. 14), establecen que las políticas públicas configuran una respuesta a determinados problemas importantes que se presentan en la realidad o sociedad, los cuales evidencian la voluntad del Estado o Gobierno. Asimismo, los autores citados manifiestan que las políticas públicas sólo van a existir cuando el Estado y sus Instituciones asuman el compromiso de lograr los objetivos propuestos, que consisten en erradicar o cambiar el problema social identificado, utilizando determinados recursos.

Los autores han coincidido en que las políticas públicas son aquellos lineamientos emitidos por la autoridad del gobierno estatal, que buscan solucionar una problemática actual de la sociedad, que tenga relevancia y que afecte o perjudique a la gran mayoría de ciudadanos.

Derecho a un servicio de calidad

La Constitución Política del Perú establece en su artículo 65°, como deber del Estado, la defensa de los intereses de los consumidores y usuarios, lo que se estableció como un principio rector para el Estado. En ese sentido, la conducta del Estado tiene como horizonte tuitivo la defensa de los intereses de los consumidores y los usuarios, lo cual se plasma en dos obligaciones genéricas: deber de garantizar el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentren a disposición del mercado y velar por la salud y la seguridad de las personas en su condición de consumidoras o usuarias. Asimismo, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, prescribe que la acción del Estado se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud. Igualmente, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, Decreto Supremo N° 09-2004-MTC, define a la calidad del servicio como un conjunto de cualidades mínimas en la prestación del servicio de transporte terrestre consistente en la existencia de condiciones de seguridad, puntualidad, higiene y comodidad, todo lo cual existe en función de la calidad de vida de los residentes de una ciudad.

La calidad del servicio guarda relación con el estado del vehículo y su antigüedad. Este último aspecto se analizará más adelante. Asimismo, la calidad del servicio se relaciona con el tiempo de viaje y la velocidad. De acuerdo con el Plan Maestro de

Transporte Urbano, para el Área Metropolitana de Lima y Callao, en el año 2004, la velocidad promedio fue de 16,8 km/h y el tiempo de viaje promedio fue de 44,9 minutos; si no hay algún proyecto que propicie una mejora en el servicio de transporte urbano, en el año 2025, la velocidad promedio será de 7,5 km/h y el tiempo de viaje promedio será de 64,8 minutos.

Estas cifras perjudican la calidad del servicio de transporte que se brinda al usuario puesto que éste se ve en la obligación de gastar una importante parte de su tiempo en el uso del servicio de transporte urbano, tiempo que podría ser dedicado a actividades productivas.

La preocupación antes mencionada se confirma con la revisión del Plan de Administración de Tránsito de Lima elaborado por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón, en el cual se indica que existen varias vías de la ciudad de Lima que tienen una velocidad de viaje de 10 km/h o menos.

Calidad del Servicio

Una de las características de la calidad de servicio es que está íntimamente vinculada a la calidad percibida, en donde se define como la opinión que tiene el usuario consumidor de la excelencia del servicio; esto tiene como resultado de la comparación entre percepción y la expectativa del servicio recibido.

Siendo que la medición de la calidad es un enfoque subjetivo y de varias dimensiones, se tiene que plantear diversos modelos de medición de la calidad de servicio.

Siendo el interés principal de una entidad pública la mejora de su servicio, esto se realiza mediante la esquematización de su proceso los cuales se convertirán en datos que permiten medir el estado de satisfacción de los usuarios y consecuentemente tomar decisiones necesarias para mejorar el servicio.

Para poder medir la calidad del servicio se tiene que entender 3 componentes; la calidad funcional, la calidad técnica y la imagen corporativa.

Estado

Según Rubio (2009, p. 38) “El Estado es la forma superior y más poderosa de organizar el poder dentro de una sociedad” agregando que:

[...]Desde el ámbito constitucional, se puede decir que el estado se divide en dos partes principales, el primero es la política, el cual se encarga de los derechos constituciones y sus principios, la segunda parte es la orgánica en donde está conformada por diversas entidades públicas que conforman el Estado, siendo la unión de ambas partes la conformación del Estado Derecho(p.38).

Del Vecchio (citado en Ferrero, p. 108) manifiesta que la palabra “Estado”, en el sentido de sociedad políticamente organizada, es un término relativamente moderno ya que su origen proviene de la época de filósofo Nicolás Maquiavelo. El autor manifiesta que debemos entender al Estado como una de las muchas especies que tiene la Sociedad.

Weber (citado en Sardón, 1994, p. 39) manifiesta que el Estado tiene cuando menos tres elementos fundamentales: El primero es el pueblo, que está integrada por la totalidad de ciudadanos de un determinado lugar; el segundo es la soberanía, que en otras palabras es elemento político que está revestido de legitimidad para ejercer coacción; y el tercer elemento es el territorio, entendido como el elemento físico geográfico en donde van a residir los ciudadanos de la sociedad.

Para Vecchio (citado en Chalco, 2014, p. 136) el Estado “es un sujeto de orden jurídico en el cual se verifica la comunidad de vida de un pueblo”. Esta definición evidencia que el Estado es una entidad suprema de la sociedad, que es sujeto de derecho y obligaciones. Asimismo, desde este punto de vista el Estado es una expresión que comprueba la existencia de un ordenamiento jurídico vigente en una sociedad.

Gobierno

Según la Real Academia Española (2014) el gobierno es aquel “Órgano perteneciente al poder ejecutivo de un país, el cual está constituido por un presidente y sus ministros”, además de ello se entiende como una institución que garantiza los derechos de los ciudadanos.

- **Competencia por territorio o jurisdicción**

A través de esta competencia los gobiernos locales o municipalidades, distritales, provinciales o delegadas, ejecutaran sus atribuciones legales, administrativas o económicas, teniendo en cuenta las circunscripciones geográficas del mismo.

- **Competencia por grado o jerarquía.** - Esta competencia establece que los gobiernos locales, distritales, provinciales o delegadas realizarán sus labores teniendo en cuenta dos criterios: **de coordinación**, para las actividades conjuntas y **de subordinación** entre un gobierno local o delegado para con el gobierno provincial, pues tanto el gobierno local como el gobierno delegado se somete a la decisión final o aprobación del gobierno provincial.

- **Competencia por materia.** - Esta competencia faculta a los gobiernos locales, provinciales y delegadas a realizar sus labores de acuerdo a lo normado en su ley de creación; es decir, de acuerdo a la Ley orgánica de Municipalidades.
Al respecto, Rubio (2006, p. 381 – 382) manifiesta que “Los gobiernos locales ejercen el poder del Estado en las provincias y los distritos, en relación con los intereses y necesidades de los pobladores establecidos en ellos su calidad de vecinos”.
- **Autonomía administrativa.** - Rubio (2006, p. 384) afirma que “consiste en llevar a cabo los actos de ejecución propiamente dichos, de acuerdo a los requisitos y procedimientos preestablecidos”. A través, de esta autonomía el gobierno local podrá organizarse para ejecutar su labor administrativa dentro de su propia Institución, estos procedimientos internos no podrán ir en contra de los procedimientos generales ya establecidos como la Ley del Procedimiento Administrativo General.

Modernización del estado en las políticas públicas y gestión pública

Para hablar de modernización de estado, se tiene que mencionar las nuevas gestiones públicas que se aplican en la reforma orgánica del aparato estatal, la transparencia en la administración, identificación de los procesos y la participación ciudadana.

Siendo que una nueva gestión pública tiene como propósito la búsqueda de un tipo de administración que vele por las necesidades existentes de los ciudadanos, pero reduciendo el uso de recursos públicos.

Según Berrospi (2000, p135) para que haya una política de modernización se tiene:

[...] que llegar Atraves de la descentralización y la simplificación administrativa, el estado innovó con esta nueva tendencia allá por el año 2000, en donde también se incorporó el concepto de presupuesto por resultados, y la reforma del servicio civil, teniendo como propósito proporcionar al estado de servidores altamente capacitados e idóneos para desempeñar en sus perfiles de trabajo (p.135).

Siendo que las evaluaciones de las políticas públicas es una práctica nueva iniciada desde el año 2000 en donde se realizan de forma aislada y de manera no orgánica, estas aún no se han afianzado como una herramienta de constante uso, es por ello que evidencia una débil institucionalización.

Transporte Publico en la ciudad de Lima problemas en la regulación, aglomeración vehicular y el factor económico

En la actualidad el transporte urbano tiene carencias dentro de la estructura y la seguridad vial, por este motivo se puede concluir que a falta de estos dos principales factores se vulnera una los derechos humanos de las personas. Esta situación también tiene este resultado por la falta de inversión en el servicio de transporte y la falta de estudios de impacto ambiental y social.

Siguiendo la corriente de modernización de América Latina en los años ochenta, el gobierno del Perú siguió los pasos en los años noventa modernizando las instituciones públicas y haciendo reformas económicas. Entre las reformas estaban las privatizaciones de diversos servicios públicos, como el agua potable, la electricidad y la telefonía, creando organismos que regulen y resguarden la competencia del mercado, como lo es ahora el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI).

En el área de transporte público urbano, se estable la libre competencia de las empresas privadas para la fijación de tarifas, además de ello se promueve la importación de vehículos de segunda mano y el ingreso de personas sean naturales o jurídicas para la prestación del servicio.

Con relación a la importación de los vehículos usados se creó un problema porque estos producían gases altamente contaminantes, siendo que el motivo de los países de donde provenían era deshacerse de ellos porque no cumplían con los estándares de calidad del mercado internacional, es por esta razón que se concluye que se debe priorizar la protección del usuario, brindando un servicio de calidad, integridad y de proteger nuestro derecho a un ambiente sano.

De lo analizado anteriormente significo un cambio para el estado donde priorizo la idea de competencia en el mercado sientto esto un instrumento para mejorar los servicios y aumentar el bienestar de la población, de esta manera la actividad de transporte público urbano se convirtió en una posibilidad de inversión y de empleo, siendo que muchas personas en estado de desempleo se unieron a empresas privadas que tenían autorización de ruta, pagado a las empresas por utilizar sus rutas, exponiéndose a largas jornadas de trabajo y compitiendo con los demás empresas, después de muchos años se ve la consecuencia de estas políticas en

donde la ciudad se encuentra plagada de vehículos siendo que la oferta del transporte a superado a la demanda.

La sobre población vehículos de transporte urbano y la sobreoferta han conducido a la aparición de diversos problemas como:

- **Guerra por el centavo:** Al aumentar la población de vehículos excediendo la demanda, los trabajadores en este sector se luchan de forma violenta por los pasajeros, situación que incrementa la posibilidad de accidentes vehiculares como los choques y atropellos
- **Precios estables:** La posibilidad de aumentar los precios de los pasajes es poca, por motivos de que la competencia siempre está dispuesta a mantener los precios bajos del pasaje para captar pasajeros, también se debe considerar que las ganancias no son suficientes para cubrir el costo y mantenimiento de los vehículos, siendo imposible también la renovación de ellos.
- **Empleo de subsistencia:** Las jornadas laborales en este sector son más de 12 horas siendo las necesarias para obtener lo suficiente para subsistir. Provocando estrés, fatiga e influenciando a la perdida de la capacidad para conducir
- **Congestión vehicular:** Al ser liberado el servicio de transporte publico genero un ineficiente uso del espacio público, siendo que las unidades de menor tamaño como los taxis ocupan extensiones grandes en las vías, además de del incremento de las combis, donde a su vez provoca, además la contaminación del aire , disminuyendo el tráfico vehicular aumentante así el tiempo de viaje

La existencia de sobreoferta de vehículos que brindan los servicios de transporte publico trae como consecuencia una competencia agresiva entre los conductores, no permitiendo que los transportistas mejoren y renueven los vehículos que brindan estos servicios, siendo contrario que el conductor reduzca sus ganancias al no permitirse elevar sus precios, teniendo como consecuencia principal el deterioro del parque automotriz ocasionando mayor contaminación y accidentes.

Sobre implementación de políticas públicas en materia de transporte urbano, Labandeira, León y Vázquez sostienen al respecto:

[...] Se necesita la renovación e implementación de políticas públicas por parte del gobierno para hacer frente a estos problemas, teniendo como prioridad reducir los problemas como es el crecimiento vehicular en el sector del transporte urbano, la congestión vehicular y otros problemas que afectan a todos los que viven en la ciudad. Las vías de circulación son un bien público, dado que son utilizadas por muchos y el acceso a su uso no está restringido. Ahora bien, los daños ocasionados a las vías por el tráfico excesivo y los accidentes generalmente no son asumidos en mayor grado por los que utilizan más las vías o los que conducen un vehículo imprudentemente. Los conductores están dispuestos a asumir mayores riesgos si no tienen que pagar por las consecuencias. Ese daño o costo que no es asumido por los que lo ocasionan constituye una externalidad que influye también en el número de accidentes [...] (2007, p. 7).

De acuerdo con el consenso general de los especialistas en estos temas, tanto el tráfico excesivo como sus consecuencias, incluidas la contaminación y los accidentes de tránsito, requieren una combinación de medidas en varios niveles.

Por un lado, se requieren medidas para mejorar las condiciones de las vías y su señalización, así como el cuidado de los peatones. Esto está relacionado realmente con el grado de desarrollo económico del país, pues implica un nivel suficiente de inversión en infraestructura.

Al respecto, tanto la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181, como la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972 otorgan a las municipalidades provinciales funciones de instalación, señalización y mantenimiento de los sistemas de señalización de tránsito de las vías en la ciudad. Cabe precisar que esta competencia municipal incluye los tramos locales de las vías interprovinciales, vale decir la Carretera Central, y las autopistas Panamericana Norte y Panamericana Sur, conforme lo establece la Ordenanza N° 132 de la Municipalidad Metropolitana de Lima. Este concepto ha sido ratificado por la Ordenanza N° 341, la cual aprueba el Plano del Sistema Vial Metropolitano de Lima, donde aparece una clasificación de vías: Vía Expresa (Nacional, Regional, Subregional y Metropolitana), Vía Arterial, Vía Colectora y Vía Local. Se entiende a la Vía Expresa Nacional como aquella que forma parte del Sistema Nacional de Carreteras, que cruza el área metropolitana de Lima–Callao y que, estando destinada básicamente al transporte interprovincial y transporte de carga, absorbe flujo de transporte urbano en el área urbana metropolitana.

El tránsito y sus consecuencias en la comunidad

El tránsito vehicular se considera una necesidad que genera interés en los gobiernos los cuales los combaten a través de políticas públicas, en donde se implementan en distintos organismos los cuales controlan y fiscalizan el tránsito, en ella se aprueba la legislación específica para regular la gestión vehicular y el control de la circulación de peatones.

Para Gamarra B. (2016). Con respecto a la regulación y control del transporte público urbano nos comenta que:

[...] La función de controlar y regular el transporte público urbano la comparten el ministerio de transporte y comunicaciones, la policía nacional, las municipalidades provinciales y regionales, los gobiernos regionales, municipalidades provinciales y distritales, siendo que las efectividades de las políticas públicas sean difuso y poco coordinado, teniendo como consecuencia la imposibilidad de disminuir el tránsito caótico teniendo como resultado la pérdida de horas laborales, accidentes de tránsito, etc (P95).

El término “tránsito” como se ha señalado incluye a los peatones: “actividad de personas y vehículos que pasan por una calle, una carretera, etc.” (DRAE, 2001); en cambio, “tráfico” se refiere más bien a los medios de transporte: “circulación de vehículos por calles, caminos, etc.” (DRAE, 2001).

Es fundamental conocer la diferencia entre transporte y tránsito, siendo que el primero es la utilización de vehículos para trasladar carga y pasajeros por una remuneración económica por el servicio prestado y el tránsito se refiere al fluido vehicular que circula por las estructuras de la red vial,

El término congestión se utiliza para denominar a la aglomeración de vehículos en general que circulan a una velocidad que está por debajo de lo normal, entendiéndose que esta definición de manera subjetiva y no es un concepto preciso suficiente.

La fiscalización se lleva a cabo a través de los procedimientos administrativos sancionadores en donde se da cumplimiento de las normas de tránsito y el transporte, la imposición de papeletas de infracción de tránsito, está a cargo de los municipios provinciales y en las redes viales a nivel nacional por el ministerio de transporte.

Es importante precisar con claridad las definiciones de tránsito, transporte y tráfico, porque son conceptos básicos para entender lo importante que es el control del tránsito a través de la

fiscalización, esto además permite a las autoridades detectar que diseño facilita a disminuir los problemas generales del transporte.

La norma en tema de transporte del país ha variado y evolucionando, en donde se crean nuevos organismos y delegando facultades a autoridades tanto nacional como regional, siendo este un problema y no una solución porque las competencias de los funcionarios no están totalmente claras haciendo la labor de ellos deficiente.

La capacidad estatal

Para poder entender la capacidad estatal debemos tener en cuenta dos conceptos principales el primero es la competencia es decir el alcance del estado, en donde se describe como las funciones o atribuciones que asume el estado frente a la sociedad, el segundo es la capacidad del estado para realizar dichas funciones, siendo que el nivel de eficiencia del estado dependerá de la diferenciación de estos dos conceptos.

En referencia a la esencia de la consolidación estatal, se describe a la aplicación de las leyes como la capacidad de derivar funciones y atribuciones a alguien para que imponga el cumplimiento de las leyes, se tiene que diferenciar entre la eficacia de las actividades del estados consideradas en su texto normativo, que trata de sobre las funciones y objetivo que tiene el gobierno para dirigir el estado, además de esto se suma la fuerza del poder estatal, siendo la capacidad del estado para elaborar políticas y la aplicación de normativas con transparencia y justicia.

Para Fukuyama, F. (2004, p 141) hace referencia sobre la capacidad del estado que:

[...] Las capacidades del estado tienen relación a la capacidad que tienen los funcionarios de su gobierno "para penetrar en la sociedad civil e implementar decisiones políticas en todo el territorio" y no solo el territorio si no todas las competencias estatales orientadas a dar bienestar y mantener el equilibrio social La existencia de la capacidad del Estado también facilita la provisión de bienes públicos y por lo tanto la mejora del bienestar. (Fukuyama, 2004).

Es importante dentro de la descripción de la capacidad del estado afirmar que se considera como pre-requisito dentro del desarrollo económico, es decir sin capacidad estatal, el gobierno de turno no puede desarrollar los textos normativos que son imprescindibles para

permitir ejercer los derechos que contempla las libertades, desarrollo personal y social las cuales tiene como resultado que se fortalezca la economía de la nación.

De acuerdo a la constitución política del Perú, el estado peruano es tiene la obligación de garantizar los derechos y las libertades de sus ciudadanos, siendo que es responsable de promover y proteger los derechos fundamentales, y en caso del transporte público velar por el desplazamiento y atender la necesidad de la movilización de sus ciudadanos, haciendo respetar sus derechos a un servicio de calidad como usuarios en el transporte.

La aglomeración vehicular, congestión, la falta de educación vial tienen efecto repercusivo en la economía nacional, por motivos de que son problemas de todas las grandes ciudades desarrolladas de todo el país, las cuales afectan a una tasa de población muy alta.

La congestión vehicular es un problema que tiene diversidad de razones y justificaciones, de las cuales se puede nombrar, por ejemplo; el crecimiento del parque automotor, la mala estructura vial, el erróneo empleo e ineficiente forma de conducir, el transporte informal, etc, estos principales problemas y otros mas dan como resultado el tránsito lento, con cuellos de botella en lugares transcurridos.

Los rezagos de las antiguas estructuras de épocas anteriores han dejado a nuestra ciudad con calles estrechas, teniendo como resultado una estructura vial limitada, las cuales se centran en zonas céntricas y transcurridas, generando desorden y tráfico vehicular, una de las consecuencias de este problema común en las grandes urbes es la pérdida de horas laborales de los que utilizan el transporte público.

La congestión del tráfico tiene una serie de efectos negativos: 1) Pérdida del tiempo de los conductores y pasajeros ("coste de oportunidad"); 2) Retrasos, resultantes en la hora atrasada de llegada para el empleo, las reuniones, y la educación, lo que al final resulta en pérdida de negocio, medidas disciplinarias u otras pérdidas personales, disminución de horas de trabajo productivo u horas de descanso. 3) Incapacidad para predecir con exactitud el tiempo de viaje, lo que lleva a los conductores la asignación de más tiempo para viajar "por si acaso", y menos tiempo en actividades productivas.

El uso constante de los vehículos y del combustible, tiene consecuencia la contaminación del aire y mayor emisión de dióxido de carbono, ahora sumándolo a esto la congestión vehicular obliga a los conductores a acelerar, frenar y ralentizar sus vehículos teniendo como

resultado un consumo mayor de combustible, este factor hace que los vehículos tengan menor ciclo vida.

Programa Chatarreo

El objetivo del Programa de Chatarreo es reducir gradualmente el excedente de unidades vehiculares en Lima Metropolitana, a efecto de promover la sustitución de unidades de menor capacidad, por unidades de mayor capacidad, y contribuir con la reducción del nivel de emisiones contaminantes provenientes de los vehículos antiguos de transporte público.

La Ordenanza 1595 es parte de la Reforma del Transporte implementado por la Municipalidad de Lima y que es prioridad para la gestión de la Alcaldesa Susana Villarán. Esto permitirá la reducción gradual de vehículos con un plan de retiro por antigüedad de las unidades con más de 20 años en el transporte público; que cuente con la habilitación vigente en el registro de la Gerencia de Transporte Urbano de la MML.

Los propietarios de unidades vehiculares que presten el servicio de transporte público podrán acogerse libre y voluntariamente al programa. Para ello, los propietarios interesados deberán acreditar operar en rutas de transporte público que circulan o circulaban en el área de influencia del Metropolitano, contando para este fin con Tarjeta de Circulación emitida por la Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

el programa de chatarreo genera las condiciones necesarias de racionalización de la oferta de unidades de transporte, que facilitan la implementación de un Sistema Integrado de Transporte en Lima y promueve que pequeñas y antiguas unidades, sean sustituidas por otras de mayor capacidad en amparo de la Ordenanza 1538 del Bus Patrón, aprobada en julio de 2011.

1.3 Formulación del problema

Para Tamayo la formulación del problema “Se trata de estructurar la totalidad de la investigación, de tal modo que las piezas de estas encajen correctamente en el cuerpo principal, teniendo como resultado un cuerpo lógico para su investigación” (2003, p. 131).

Gómez nos señala que “para hacer un estudio de un problema que se va investigar primero se tendrá que recopilar información, instrumentos y después analizar la investigación de los

datos obtenidos, después de ello y una vez planteado los problemas generales se puede comenzar con los problemas específicos” (2006).

De los autores citados en los parros anteriores se puede concluir que la formulación del problema se plantea a través de la recopilación de información, de donde se extrae el problema de la realidad problemática, siendo que su redacción debe ser de forma clara y precisa, para que a su vez de ella se deriven los problemas específicos.

Problema General:

¿De qué manera contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en el servicio de calidad del transporte urbano?

Problemas específicos

Problema específico 1: ¿Cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima?

Problema específico 2: ¿Cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano?

1.4 Justificación del estudio

Para Arias “Se debe señalar los motivos por el cual se está investigando, y las contribuciones teóricas o prácticas de la investigación” (1999, p. 26).

Para Romero “Dentro de la justificación debe contenerse los motivos importantes para realizar la investigación del tema” (2006, p. 17).

Gómez señala que “Es imprescindible que se justifique con razones claras la investigación que se está realizando, siendo que el motivo de esto es conocer cuáles serán los beneficios” (2006, P. 45,46).

De lo dicho anteriormente por los autores que la Justificación es una parte principal de la investigación, siendo que en ella se puede conocer los posibles beneficios que se adquieran cuando esta concluya manifestándose a través de las contribuciones teóricas y prácticas.

En ese sentido, debemos decir que la presente investigación pretende identificar cuáles son los lineamientos normativas que existen en la Municipalidad de Lima respecto a la prestación de servicio de transporte público, además de ello se propone identificar o dar opiniones para la mejora de las políticas públicas locales en el sector de transporte público urbano.

Justificación Teórica

Se considera que la presente investigación, tiene relevancia teórica porque analiza las disposiciones normativas en materia de transporte siendo que existen pocas investigaciones sobre el tema. En tal sentido, el aporte consiste en enriquecer la investigación existente sobre las políticas públicas y el lineamiento normativo en materia del servicio de transporte, que finalmente buscare mejorarlo.

Justificación Práctica

La presente tesis, tiene relevancia práctica porque nos permite conocer los efectos positivos o negativos, de la implementación de las disposiciones normativas, políticas públicas y lineamientos normativos en materia de transporte urbano de la ciudad de Lima metropolitana, la cual será útil para poder hallar los problemas más relevantes que aqueja a este sector.

Justificación Metodológica

Esta investigación, tiene relevancia metodológica porque permite conocer una nueva estrategia para poder mejorar el servicio de transporte público en la Municipalidad Metropolitana de Lima, proponiendo como punto esencial el mejoramiento de los servicios, La metodología seguida garantiza la obtención de resultados válidos y confiables.

Relevancia

El presente trabajo de investigación resulta de suma importancia en el ámbito social, jurídico y económico, porque muestra la realidad de la Ciudad de Lima, en lo que consiste en el desarrollo de los servicios de transporte público, en donde servirá para analizar cuáles son los principales problemas de la ciudad respecto a las políticas públicas locales que brinda el Municipio de Lima Metropolitana, siendo de esta manera de vital importancia porque va permitir conocer los problemas del servicio de transporte público por ser fundamental para la sociedad limeña.

Contribución

El presente trabajo de investigación contribuirá de manera positiva, siendo que una vez culminado se podrá identificar y determinar los problemas existentes en las políticas públicas locales de la Municipalidad Metropolitana de Lima en los servicios de transporte Público, de esta forma a largo plazo de podrá mejorar la calidad de vida de los usuarios que utilicen estos servicios y así como también la eficiencia de los vehículos que realizan estos servicios.

1.5 Supuesto

Para Barrantes los supuestos o hipótesis son “Posibles respuestas que se plantean para un problema la cual se debe verificar o rechazar” (1999, p. 124).

Según, Bernal un supuesto o hipótesis “Son posibles soluciones al problema planteado, siendo que el investigador tiene como tarea probar dichas su pociones o hipótesis” (2010, p. 136).

De los autores anteriormente citados, se puede afirmar que las hipótesis son posibles respuestas que se elabora en la investigación para la solución del problema planteado, la cual deben ser corroboradas y comprabas al final de la investigación.

Cuando existan problemas específicos en una investigación, necesariamente deberán elaborarse los supuestos específicos.

Supuesto General:

Las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima contribuyen mejorando la calidad de vida de los usuarios que utilizan el sistema de transporte público de lima.

Supuestos específicos:

Supuesto específico N°1

1. Existe una relación directa de dependencia entre los lineamientos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima.

Supuesto específico N°1

2. Las disposiciones normativas del sector transporte son importantes porque brinda un lineamiento para el mejor desempeño del servicio de transporte urbano.

Objetivos:

Para Tamayo (2003, p. 137) el objetivo de la investigación “En los objetivos se muestra el propósito por lo cual se está investigando debiendo ser claro y preciso”.

Según Bernal sostiene que “Los objetivos son los propósitos del estudio siendo considerado como el fin que se procura alcanzar, en donde el objetivo genera debe tomar en cuenta el planteamiento del problema y los objetivo específico se formularan en relación a al general” (2010, p. 97).

Objetivo General:

Comprender como contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la prestación de servicio de calidad del transporte urbano en la ciudad de Lima.

Objetivo específico 1

Determinar cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima.

Objetivo específico 2

Comprender cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano.

II. MÉTODO

2.1.- Diseño de investigación

El plan de análisis de la presente investigación se realizó desde un **enfoque cualitativo**, para lo cual Pérez (citado en Quintana 2006). Lo define como la investigación que tiene como centro la búsqueda de la comprensión de una realidad, basándonos desde un proceso histórico y vista a partir de la lógica y el sentir de sus protagonistas, es decir desde una perspectiva interna”. (p. 48)

Ramírez (2016, p. 417) nos dice que el diseño en una investigación es una táctica, una guía y un plan de las actividades que se ejecutarán para responder a las preguntas formuladas en la investigación, y por eso se convierte en un nexo entre el tema de la investigación y la solución o respuesta que se propone. El diseño ubica al autor de la investigación en el mundo empírico y le permite saber qué actividades deberá realizar para lograr el objetivo trazado.

Conforme señala Hernández, Fernández y Baptista (2006, p. 686) las investigaciones cualitativas están sujetas al contexto o circunstancias de cada escenario en particular, por tanto, desde la perspectiva de la investigación cualitativa, dentro del diseño es el método de investigación dentro del cual distintos de ellos: diseños etnográficos, diseño de teoría fundamentada, diseño de investigación – acción y diseños narrativos

En ese sentido Arias y Giraldo (2003) agrega que la investigación cualitativa “se caracteriza por ver las cosas desde el punto de vista de las personas que están siendo estudiadas” (p. 164), asimismo Hernández, Fernández y Baptista) afirman que el enfoque cualitativo se usa cuando el propósito de la investigación es estudiar la forma en que los individuos viven o experimentan los fenómenos que los rodean. (2014, p. 358)

La presente tesis tiene un enfoque cualitativo, toda vez que la naturaleza de la misma busca pretende identificar cuáles son los lineamientos normativos que existen en la Municipalidad de Lima Metropolitana respecto a la prestación de servicio de transporte público, además de ello se propone identificar o dar opiniones para la mejora de las políticas públicas locales en el sector de transporte público urbano, tomando en cuenta el punto de vista de los expertos de la materia.

- **Diseño de la teoría fundamentada**

Según Hernández, “El propósito de la teoría fundamentada es de tomar la información empírica para el desarrollo de la investigación, para después emplearlos en un área determinada” (2008, p. 687).

El presente trabajo de investigación tuvo como diseño a la teoría fundamentada, toda vez que se tomará como base los datos empíricos encontrados en la realidad social; es decir, es decir tomamos las informaciones realizadas en otras investigaciones y las analizamos además de ellos también las políticas públicas en materia de transporte público de la Ciudad Metropolitana de Lima, las mismas que analizaran las deficiencias y buscar las soluciones más óptimas para el problema.

Tipo de estudio

El presente trabajo de investigación es de tipo descriptivo porque se analizó la aplicación de la Ley N° 27972 y sus alcances respecto a las funciones del desarrollo del transporte público urbano. El estudio es de carácter descriptivo debido a que se analiza los hechos, fenómenos, circunstancias, situaciones tal como se manifestaron y se dio en la realidad.

Estos tipos de estudios lo que buscan es especificar características y perfiles de personas, grupos, procesos, etc. (Hernández, Fernández y Baptista, 2010, p. 80). De acuerdo a la técnica de contratación está orientada a la comprensión porque su propósito es explicar el objeto del estudio.

La investigación realizada tiene como objetivo ser un alcance explicativo o de corte transversal ya que su finalidad es descubrir las causas que conllevan afectar un fenómeno.

2.2.- Métodos de muestreo

En el trabajo de investigación se realizó entrevistas abogados especialistas en derecho administrativo y en administración pública, a personal que labora en Municipalidad Metropolitana de Lima y catedráticos especializados en la materia.

Tabla N° 1: TIPOS DE ENTREVISTADOS

Sujeto	Nombre Y Apellidos	Grado Académico
1	Antonella chavez chacas	Abogada GTU - SRT
2	Braulio Bermudez Braston	Abogado GTU - SRT
3	Cesar Dolores Legua	Ingeniero Transporte – GTU - SRT
4	Carlos Enrique Huamanchumo Bravo	Resolutos GTU -SRT
5	Alci Stid Ruiz Silva	Tecnico Administrativo GTU - SRT

Fuente: Elaboración propia, Lima 2017

2.3. Rigor Científico

El rigor científico, está orientado a la reconstrucción jurídica del marco teórico, y a la búsqueda de coherencia de las interpretaciones y la normativa existente; por consiguiente, la presente investigación a adecuarse a un estudio metodológico de carácter cualitativo, nos permitirá la aplicación de instrumentos de validación de entrevistas, las mismas que generaran la aceptación o no de los supuestos jurídicos planteados.

En cuanto a los criterios a emplearse para la evaluación del rigor científico se emplearán los siguientes:

• **Dependencia o consistencia lógica**

Esta se refiere a la reproducción de los resultados logrados en el mismo contexto y a los mismos sujetos, es decir, esta estará basada en la identificación y análisis de las técnicas de datos, la misma que surge del análisis de las entrevistas y documentos que ayudaran para el desenvolvimiento de esta investigación; y la descripción detallada de los informantes.

• **Credibilidad**

La misma se presenta mediante el análisis de los documentos e instrumentos de recolección de información, en este caso las entrevistas realizadas a expertos en la materia.

• **Auditabilidad o confiabilidad**

Según Cortes y Iglesias (2004), “(...) a través de un análisis de los datos aportados en el cuerpo teórico del trabajo y en los anexos del mismo, dichos resultados pueden ser trasladados y ajustados a otros contextos concretos. En tal sentido la negociación sistemática entre todos los investigadores va generando fiabilidad, dejando todo clarificado en cada caso oportuno” (p.44).

Es decir, por medio de la presente, se analizarán los datos obtenidos de las entrevistas realizadas a los profesionales del derecho y especialistas en la materia, quienes con sus diferentes puntos de vista y criterios de análisis relacionados al tema me permitirán comprobar los objetivos, supuestos y justificación de la investigación.

• **Transferibilidad o aplicabilidad**

Según Cortes e Iglesias (2004), “consiste en transferir los resultados de la investigación a otros contextos. Por lo que se debe ofrecer una descripción densa que permita al lector manejar la información necesaria y suficiente que facilite establecer comparaciones y transferir dichos resultados” (p.44).

Es decir, se aplicará los hallazgos obtenidos, a través de la recolección de información del problema planteado, a la normativa nacional contrastándola con la internacional referida a la estipulación de límites de corrección a la potestad correctiva de los padres, tutores, o cuidadores de los niños, niñas y adolescentes.

2.4 Análisis Cualitativos de los Datos

Gómez señala que el análisis cualitativo de los datos “es una herramienta que sirve para organizar, recopilar información y valorarla, siendo este instrumento es utilizado para poder lograr las metas que se han atrasado en la investigación, teniendo objetivo principal evaluar y describir respuestas para luego comprobar con los supuestos y al final general conclusiones”. (Gómez, 2017)

Moreno cita a Rodríguez y Valldeorio indicando que “el análisis de datos consiste en dar sentido a la información recopilado, pudiendo así organizar parte de esta información”, (Moreno, 2017)

De la recopilación de los autores citados anteriormente y acorde a la información obtenida se usó siguientes los métodos:

Método Deductivo

En este método deductivo se realizó en el empleo de la recolección de información, asimismo en la realización del marco teórico, mediante el cual se desarrolló con el empleo de teorías relacionadas a las categorías y a la doctrina.

Asimismo, se utilizó este método en las entrevistas realizadas a los magistrados, especialistas y abogados, para realizar al final del trabajo conclusiones conforme a las entrevistas, asimismo se realizó las recomendaciones necesarias de acuerdo a los resultados que se obtuvo de las entrevistas y documentos, para ello se utilizó los siguientes análisis

Método Inductivo

Utilizando este método se analiza lo importante y específico del trabajo a investigar en el desarrollo del marco teórico, Logrando inferir lo particular a partir de lo general, siendo que se puede analizar doctrinas, legislaciones tanto nacionales como internacionales.

Método descriptivo.

Es un método cualitativo, que se usa en la investigación teniendo como objeto evaluar las características de la población o situación en particular, siendo que su objetivo es detallar el comportamiento particular.

Con este método se ha descrito los trabajos previos (antecedentes), con el cual se ha analizado trabajos anteriores tanto nacionales como internacionales referentes al tema de

investigación conforme a la formulación del problema, considerando todo lo que antecede al tema de investigación, para ello se realizó las búsquedas de distintas situaciones.

Método Sistemático.

En este método se relaciona los datos y permite formular teorías unificadas , en donde el objetivo del método es reunir los datos dispersos obtenidos en la investigación y presentarlos en un solo concepto que se presenta en el planteamiento de la hipótesis.

Método Exegético

Con el uso de este método permite realizar la interpretación de cada artículo, norma, ley, que estén relacionados a nuestro tema de investigación, se considera que con este método nos permitiría utilizar el análisis e interpretación de la legislación comparada.

Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica que se utilizó para recopilar la información del trabajo de investigación es la recolección de datos ya que con dicha técnica se pudo hacer un análisis profundo del caso. Sirve para que la gama de información obtenida sea la apropiada y no se pueda uno desviar de la atención que requiere toda investigación.

El objetivo de la recolección de datos es para saber cuál va ser el método a seguir en esta investigación y lograr obtener el resultado que se quiere. Es el procedimiento a seguir en todo trabajo científico, pero dicha técnica varía según el tipo de técnica que se sigue (Castañeda, 2011, pp. 134,135).

Técnica de la Entrevista

Hernández (2006) indica que la entrevista es aquella reunión cuya finalidad u objeto es intercambiar conocimientos o información entre dos o más personas, es decir, entre el entrevistador y el entrevistado o entrevistados (p. 597)

Para la realización de la presente investigación se utilizara la técnica de la entrevista, mediante el instrumento de recolección de datos, **Guías de entrevistas**, dirigida a expertos en materia, tal es así que se realizara a personal de la Municipalidad Metropolitana de Lima, especialistas sobre la materia y catedráticos.

Métodos de análisis de datos

En la presente investigación se ha empleado como método de análisis de datos al método sistemático, toda vez que se ha analizado las políticas públicas locales en materia de transporte urbano en la ciudad de Lima. Asimismo, se ha empleado el método histórico, pues se ha analizado políticas públicas locales emitidas los años 2013, 2014 y 2015. Finalmente, se ha empleado el método inductivo, ya que la investigación se ha centralizado en un sector de las políticas públicas referente al transporte público y que estuvieron vigentes en la ciudad mencionada

Tratamiento de la información: Categorías y subcategorías.

En la presente investigación se han considerado como categorías y subcategorías a los siguientes términos que se definirán a continuación:

Categorías

Disposiciones normativas

Es una prescripción adoptada por una institución con autoridad para establecer un tipo de normas. Esto es, una disposición con un significado jurídico que expresa una norma jurídica. Las disposiciones normativas tienen rango de ley o carácter reglamentario.

También puede considerarse partes de ella las políticas, lineamientos y manuales, de naturaleza análoga, que se emiten dentro de una entidad, que norman su actividad interna, particularmente las relativas al cumplimiento de sus objetivos y metas.

Transporte urbano

Servicio público que implica su actividad transporte en sector urbano, es decir que está regida por las normas urbanísticas, y tiene como propósito comunicar entre sí núcleos urbanos, situado en el mismo territorio municipal.

Servicio de Calidad

Un conjunto de cualidades mínimas en la prestación del servicio de transporte terrestre consistente en la existencia de condiciones de seguridad, puntualidad, higiene y comodidad, todo lo cual existe en función de la calidad de vida de los residentes de una ciudad

Subcategorías

Lineamientos normativos

Un conjunto de órdenes o directivas, es el programa o plan de acción que rige a cualquier institución. De acuerdo a esta aceptación, se trata de un conjunto de medidas, normas y objetivos que deben respetarse dentro de una organización.

Políticas Públicas

Son aquellos lineamientos emitidos por el Estado, que van a buscar regular una problemática; es decir, prevenir y combatir un fenómeno que se presente en la sociedad.

Se refiere a que las Políticas Públicas, deben ser el reflejo de que el Estado está realizando una determinada inversión que a futuro obtendrá frutos para el beneficio de la colectividad o los llamados retornos sociales.

2.5.- Aspectos Éticos

Credibilidad: Es presentada mediante el análisis de entrevistas a los expertos que han tratado el problema planteado y el análisis documental.

Transparencia: Se aplicará los hallazgos, obtenidos a través de la recolección de información del problema planteado, a la normatividad internacional como nacional, asimismo se realizó guardando respeto a las normas morales y de orden público, así como a las normas imperativas. Se tomó en cuenta las formas de referencias estilo APA de la universidad César Vallejo 2012, la misma que es una adaptación de la norma de la American Psychological Association. Asimismo, se han citado a los autores de libros, revistas, videos y otras obras, en el afán de no transgredir lo establecido en el Decreto Legislativo N° 822 “Ley sobre el derecho de autor”.

Dependencia: Es referido a la reincidencia de resultados en el mismo entorno y a los mismos sujetos entrevistados.

Auditabilidad: Garantía que los resultados de la presente investigación cualitativa no están cegados por intereses, perspectivas o motivaciones del investigador, para ello se explica y fundamenta la posición de la problemática planteada, concordante con los objetivos y la justificación.

III. RESULTADOS

3.1 Descripción de resultado

Teniendo en cuenta todo lo establecido en los capítulos precedentes, y a efectos de recolectar la información necesaria relacionada a nuestra investigación, se hizo uso de técnicas de recolección de datos; estas son, primero, la entrevista - con ello el instrumento guía de entrevista- y, segundo, análisis documental -con ello la ficha de análisis de fuente documental-.

En tal sentido, y luego de utilizar ambas técnicas -y sus respectivos instrumentos- se hace de suma necesidad realizar la descripción de los resultados obtenidos a través de las mismas. Esto, con la finalidad de establecer el contenido y la finalidad de la presente investigación, generando con ello la comprobación de los supuestos jurídicos planteados.

3.1.1 Presentación de resultados: Técnica Entrevista

Objetivo General
Comprender como contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la prestación de servicio de calidad del transporte urbano en la ciudad de Lima.

- **¿Cree usted que las disposiciones normativas del sector de transportes implementadas por la MML han contribuido con el mejoramiento de la calidad del servicio del transporte urbano en los años 2015 - 2016?**

Para Chávez A. (2017) considera que: la normativa contenida en la ordenanza 1599-MML que regula el transporte público regular de las personas, ha contribuido al mejoramiento, sin embargo, luego de las modificaciones que surgieron la intención de las mejorar las garantías de seguridad e idoneidad en el servicio en el transporte público.

Por su parte Huamanchumo, C. (2017) considera que: Si bien es cierto; desde la creación de la ordenanza N° 1599-MML-GTU y sus modificatorias, la 1974-2016-MML-GTU, estos dispositivos normativos llevaron de alguna forma a resolver en cuestión de procedimientos

al servicio de transporte regular a dilucidar algunos puntos técnicos y legales de manera o concernientes a celeridad del procedimientos administrativos o actos administrativos emitidos por este ente regulador a cargo de la Subgerencia de Regulación de Transporte la cual es la encargada de regular vehículos menores, vehículos de transporte urbano, Carga pesada y credenciales.

Según Bermúdez, B. (2017) señala que: Si se ha contribuido a manera de proyección del mejoramiento del servicio del transporte urbano en lima metropolitano, ya que, por medios de estos dispositivos normativos, han contribuido a la demanda de la ciudadanía de tener descongestionamiento y modificaciones en el recorrido de las empresas de transporte urbano.

Por su parte Dolores, C. (2017) señala que: Si porque hubo un mejor ordenamiento y regulación en el servicio de transporte público.

De forma contraria Ruiz, A. (2017) señala que: No habrá mejora a gran escala, pero se nota que hay un ligero programa, esperemos que siga siendo constante.

Conclusión pregunta N° 01

Los entrevistados de manera conjunta coinciden de que si existen una mejora en la calidad del servicio del transporte urbano, en donde gracias a los ordenamientos implementados por esta entidad como son la ordenanza N° 1599-MML-GTU y 1974-2016-MML-GTU que de alguna forma resolvieron en cuestiones de procedimientos al servicio de transporte regular a dilucidar algunos puntos técnicos y legales, asimismo existe una proyección para el continuo mejoramiento del servicio de transporte porque a través de las disposiciones normativas implementadas correctamente van a contribuir a mejorar la calidad de vida de los usuarios.

- **¿Cuál es su opinión respecto al desarrollo y evolución de las políticas públicas en la mejora del transporte urbano en los años 2015 - 2016?**

Para Chávez, A. (2017) señala que: En cuanto a las políticas públicas, se descarta su evolución , lamentablemente no existe un control y fiscalización adecuados si bien los requisitos para habilitar vehículos son de fácil cumplimiento, la fase que sigue como el control posterior no se lleva acabo de forma adecuada.

Por su parte Huamanchumo, C. (2017) señala que: Respecto al desarrollo y evolución concerniente al transporte regular y no regular. Se han emitido normas que hasta la fecha son vigentes en la cual se puedan aplicar de manera que se regularice y ejecute las políticas públicas en tanto a normativas que mejores su visión e implementación de la misma mediante “títulos habilitantes”.

Según Bermúdez, B. (2017) señala que: Su opinión es que el desarrollo y evolución del mismo se debe dar de manera paulatina de donde primero se canalizo las problemáticas de distintas índoles y los mejoramientos de los conocimientos al acceso de inclusión de vehículos a las diferentes empresas de transporte urbano para que puedan brindar un correcto servicio de transporte en lima metropolitano.

Por su parte Dolores, C. (2017) señala que: Se puede realizar una mejora en el control de las empresas ejecutando y efectuando una inspección en el campo y gabinete.

De acuerdo con Ruiz, A. (2017) señala que: Se analiza y diseña intervenciones, se brinda y promueve desarrollos económicos y sociales, el plan chatarras para vehículos es una propuesta exitosa

Conclusión pregunta N° 02

En esta pregunta las opiniones son diversas para la primera entrevista hace referencia que no existe una correcta evolución respecto a las políticas públicas por motivos que no existen un control y fiscalización, porque si bien es cierto se implementas normas para la mejora de este servicio estas no siguen un control posterior para su correcta aplicación.

Para los demás entrevistados existe un desarrollo de manera gradual donde primero se debe se deben identificar los diferentes problemas además de aumentar los conocimientos sobre los problemas sociales, respecto a las mejoras estas se ven visualizadas a través de los proyectos exitosos que tiene la MML como es el programa chatarreo.

- **¿Considera usted que las disposiciones normativas en transporte urbano dadas en los años 2015 -2016 han satisfecho los problemas sociales de este sector?**

Para Chávez, A. (2017) señala que: Si nos referimos a los problemas sociales, nos enfocamos ya en aspecto macro, hay que tener en cuenta que las normas municipales si bien buscan garantizar el buen servicio y calidad, también aquellas normas con rango ministerial (MTC) son las que marcan las directrices a seguir por la comuna de lima, todo ello basándonos en el principio de legalidad.

Por su parte Huamanchumo, C. (2017) señala que: No totalmente se ha resuelto el problema de transporte público ya que faltan lineamientos en la cual se puedan ajustar esas normas ya en vigencia o derogadas por las mismas. Que se ejecuten a la par de manera accesorias como una implementación; donde no figuren vacíos legales

Según Bermúdez, B. (2017) señala que: No del todo, pero se va de forma progresiva hasta alcanzar o canalizar de manera completa los problemas de congestión vehicular antiguos que generan caos y contaminación en contra de las ciudadanías.

Por su parte Dolores, C. (2017) señala que: En la mayoría en parte de lima metropolitana, sin embargo, en distritos de los conos aún existen falta de servicio de transporte.

De acuerdo con Ruiz, A. (2017) señala que: Creo que poco a poco se va cumpliendo algunos de los objetivos, lo que se espera es minorar cualquier cuello de botella que se presente.

Conclusión pregunta N° 03

Para la primera entrevistada nos hace referencia que siguiendo las directrices que el MTC a través de las normas de rango ministerial, la comuna de lima busca el buen servicio de calidad.

Ahora los demás entrevistados confirman que si bien es cierto que cada año se busca resolver todos los problemas que conciernen al sector de transporte, estos no se resuelven del todo, pero si existe una solución de manera progresiva y de esta forma se va alcanzando los objetivos de esta institución que es de minorizar los problemas los problemas existentes respecto a este sector.

Objetivo Específico N° 01
Determinar cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima.

- **¿De qué manera se identifican los problemas en el servicio de transporte urbano y a través de que herramientas lo solucionan?**

Para Chávez, A. (2017) señala que: Sean identificados en varios aspectos, desde que las unidades cambian de rutas sin previas autorización o motivadas por obras, así como la utilización de algunas esquinas como paraderos cuando estos no han sido aprobados luego de realizarse los respectivos estudios técnicos, etc. Las herramientas a solucionar existen; las formas de hacerlo resultan muy compleja, teniendo en cuenta que hasta la fecha existen un aproximado de unidades vehiculares.

Por su parte Huamanchumo, C. (2017) señala que: Se presenta mediante la informalidad de las diferentes empresas de transporte urbano en la cual no solicitan su tarjeta única de circulación (título habilitantes); y transporta sin autorización (soat, RC y certificado de inspección técnica vehicular y las CRT-10 soluciones mediante su fiscalización cartas, memorándum y resoluciones emitidas hacia el domicilio fiscal de la E.T.Urbano)

Según Bermúdez, B. (2017) señala que: Se identifican mediante las demandas por parte de los que usan el servicio de transporte público (los ciudadanos), al realizar quejas por medio de mesa de parte en los que identifica las sobre la exposición que tiene ellos al acudir a vehículos que no cuentan con los seguros (SOAT, GTU, RC y contratos de vinculación), en lo que atenta contra su vida por medio del servicio público.

Por su parte Dolores, C. (2017) señala que: Los problemas en el servicio de transporte público urbano se identifican realizando una inspección de campo (supervisión y control).

De acuerdo con Ruiz, A. (2017) señala que: Las más claras son las quejas de los transportistas, obviamente cada uno por cada periodo existen un ordenamiento de funciones.

Conclusión pregunta N° 04

Los entrevistados concuerdan que se pueden identificar los problemas en los servicios del transporte urbano a través de diferentes formas como por ejemplo las inspecciones de campo es decir supervisión y control, otra de ellas es mediante la búsqueda de sectores que brindan servicios de transporte informal en donde estos vehículos no cuenten con los trámites y requisitos necesarios para su circulación.

- **¿Considera que en el periodo 2015 – 2016 se han implementado mecanismos adecuados para el desarrollo del transporte urbano? ¿cuál fue el más importante y por qué?**

Para Chávez, A. (2017) señala que: Como mecanismos adecuados pueden considerarse las modificatorias, así como el proceso de adecuación que se llevó a cabo en el 2015, el cual permitió llevar un control más adecuado a la flota por empresa y a los requisitos vigentes de cada uno de ellas.

Por su parte Huamanchumo, C. (2017) señala que: Si se ha implementado normas como la 1599-MML-GTU Y 1974-2016-MML-GTU, esta última regulariza los plazos a favor de los administrados o representantes legales de la diferentes E.T. Urbano donde se le facilita para que se formalicen mediante su título habilitante (tarjeta TUC); teniendo el tiempo para poder adjuntar requisitos del TUPA, que establece la SRT-Subgerencia de Regulación de Transporte.

Según Bermúdez, B. (2017) señala que: Si se han implementados mecanismos de acuerdo como el programa chatarreo o de chatarrización y vehículos que superan los 20 años de antigüedad, donde la administración de manera automática realiza la baja del mismo si este sobrepasa los años establecidos mediante DS 015-MTC y ordenanzas 1589 y modificatorias que determinen al acceso y permanencia de los vehículos de transporte urbano en las rutas establecidas por medio de las empresas de transporte.

Por su parte Dolores, C. (2017) señala que: Si, a través de la subgerencia de fiscalización de transporte realizando acciones de control y fiscalización de campo.

De acuerdo con Ruiz, A. (2017) señala que: Uno de los implementos sería el programa de chatarras, ya que logro reducir aproximadamente 7000 toneladas de dióxido de carbono (CO₂) y sirve para la renovación del parque automotor dejando de circular el transporte público con más de 20 años de antigüedad.

Durante el primer semestre del 2015 se habrían chatarrarizado 267 vehículos con una inversión de un millón 387 mil dólares.

Conclusión pregunta N° 5

Para los entrevistados, si concuerdan que se han implementado mecanismos que han sido útiles para el desarrollo del transporte urbano, dentro de ellos podemos encontrar las normas 1599-MML-GTU Y 1974-2016-MML-GTU, además de ellos el programa chatarreo fue uno de los más importantes en el 2015, en donde los vehículos que han superado los 20 años de antigüedad son sacados de circulación y se les ofrecen un incentivo económico, de esta manera se puede mejorar la calidad de vida de los ciudadanos con respecto a la disminución de la contaminación ambiental.

- **¿De qué manera las empresas que brindan los servicios de transporte urbano colaboran con el desarrollo de la misma?**

Para Chávez, A. (2017) señala que: Lo pueden hacer manteniendo actualizado sus datos y requisitos que presentaron para su habilitación, colaborando además cuando se realice las acciones fiscalizadoras y someterse a la disposición propia de la MML.

Por su parte Huamanchumo, C. (2017) señala que: El 70% del total de empresas de transporte colaboran de forma eficiente al servicio de transporte regular y no regular; mediante sus acatamientos sobre disposiciones normativas en específico; el otro 30%, brinda el servicio de forma informal.

Según Bermúdez, B. (2017) señala que: Colaboran teniendo sus papeles en orden, la cual establece la 1599 y sus modificatorias donde esta papeles en orden, Soat vigente, RC vigente y por ultimo obtener mediante la tarjeta de circulación de vehículos que es el título habilitante que emite el área de autorizaciones mediante la subgerencia de transporte urbano – GTU.

Por su parte Dolores, C. (2017) señala que: Teniendo la documentación requerida por la municipalidad de lima a través de la gerencia de transporte urbano y a si de esta manera y cumpliendo con la normativa vigente.

De acuerdo con Ruiz, A. (2017) señala que: El transporte tiene una importancia capital en la sociedad activa, como son permitir la movilidad, como su función es permitir la movilidad, favorece el desarrollo comercial de competitividad, la actividad económica de la población, fomenta la equidad social y territorial.

Conclusión pregunta N° 6

Los entrevistados concuerdan que existen diversas formas en las que una empresa de transporte urbano colaboren en el desarrollo de transporte urbano, siendo que los entrevistados Chavez, Bermudez y Dolores concuerdan que la forma más idónea que las empresas puedan colaborar es manteniendo actualizado sus datos y manteniendo sus documentos en total orden según lo establece la ordenanza 1599 y sus modificatorias.

Objetivo Específico N° 02
Comprender cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano.

- **¿Por qué es importante desarrollar las disposiciones normativas es decir en la emisión de políticas, lineamientos y manuales para el desarrollo del Transporte Urbano?**

Para Chávez, A. (2017) señala que: Es importante para marcar las directrices base, como por ejemplo la Ordenanza 1599 en transporte regular o cuando nos referimos al transporte especial, con sus respectivas ordenanzas según la modalidad a la que prestaran servicios.

Por su parte Huamanchumo, C. (2017) señala que: Porque son planes de mejoramiento o visiones a futuro que todo ente regulador tiene ejecutar de manera legal y eficiente a favor del servicio del transporte público regular; por consiguiente, mejor servicio al ciudadano. En la cual haya menos accidentes, congestión y caos meramente en este contexto.

Según Bermúdez, B. (2017) señala que: Son manuales o guías que la administración aprueban mediante la ordenanzas 1599-2016-MML y 1974-2017-MML, además de lineamientos, para que implementes por medios de ejecuciones, en la capacitaciones a los conductores y cobradores que forman parte de líneas de trabajo y sensibilización hacia los servicios de transporte publico regular.

Por su parte Dolores, C. (2017) señala que: Es importante desarrollar las disposiciones normativas para que haya una mejora en el marco que regula el servicio de transporte público.

De acuerdo con Ruiz, A. (2017) señala que: Es importante para un mejor desenvolvimiento social, es necesario saber que existen distintas reglas y condiciones que debemos cumplir para que nos puedan permitir el acceso a los derechos y beneficios.

Conclusión pregunta N° 7

Los entrevistados concuerdan que es importante el desarrollo de las disposiciones normativas porque son las directrices base, planes para el mejoramiento guías y manuales que la administración aprueba mediante ordenanzas, lineamientos, estos tienen como resultado un mejor desenvolvimiento social, que es necesario saber que existen distintas reglas y condiciones que debemos cumplir para que nos puedan permitir el acceso a los derechos y beneficios.

- **¿Por qué el desempeño del servicio de transporte urbano depende de las disposiciones normativas que emite el órgano competente?**

Para Chávez, A. (2017) señala que: Si tenemos ordenanzas con carácter organizativos y de requisitos detallados, mejorara el servicio; muy aparte de ello, concientizar a los conductores y usuarios, llevar un control y definir una normativa con carácter sancionador y preventivo.

Por su parte Huamanchumo, C. (2017) señala que: Porque mediante las normas emitidas y su plena vigencia; pueden ejecutarse mediante sus órganos fiscalizadores y de control; hacia las distintas irregularidades en el servicio público. Sin aquellas normas (Ordenanzas Municipales, decretos supremos y lineamientos), no existirían la manera legal y normativa de contra restar tales informalidades en el servicio público.

Según Bermúdez, B. (2017) señala que: Porque las funciones y competencias que ejerce la municipalidad de lima mediante la legalización de funciones que se le hace a la gerencia de transporte urbano, que es el órgano competente de organizar, planificar, ejecutar la regulación del servicio del transporte público en el ámbito de la provincia de lima,

Por su parte Dolores, C. (2017) señala que: Porque de esta manera está sujeto a las reglas y lineamientos, normas, regulación y control para que brinde un servicio óptimo.

De acuerdo con Ruiz, A. (2017) señala que: Porque mediante las normativas se pueden regular y desempeñar el transporte, no se puede regular el transporte urbano desconociendo las normas del gobierno nacional.

Conclusión pregunta N° 8

Los entrevistados concuerdan que con la existencia de las disposiciones normativas que pueda regular de manera eficaz, es decir tenga como propósito organizar, ejecutar y planificar la regulación del servicio de transporte público urbano, esta tendrá un papel positivo en el desempeño del servicio del transporte.

- **¿Existirá alguna observación que desea usted agregar?**

Para Chávez, A. (2017) señala que: Básicamente enfatizar la importancia de una fiscalización posterior.

Por su parte Huamanchumo, C. (2017) señala que: Si, que las Subgerencia de Regulación de transporte – SRT es el órgano responsable de los registros y expedición, de las autorizaciones para la circulación del servicio del transporte público y para el uso especial de las vías en el ámbito de la provincia de Lima.

Descripción de resultados del análisis documental

Sobre el objetivo general “Comprender como contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la prestación de servicio de calidad del transporte urbano en la ciudad de Lima”.

Para sobre sobre la importancia de a implementación de políticas públicas en materia de transporte urbano, Labandeira, León y Vázquez sostienen al respecto:

[...] se requiere la implementación de una política articulada por parte del Estado que enfrente los problemas y reduzca las externalidades causadas por el crecimiento vehicular en el transporte urbano, la consecuente congestión, y otros problemas que afectan a todos los habitantes de la ciudad, principalmente a los más pobres y excluidos. Las vías de circulación son un bien público, dado que son utilizadas por muchos y el acceso a su uso no está restringido. Ahora bien, los daños ocasionados a las vías por el tráfico excesivo y los accidentes generalmente no son asumidos en mayor grado por los que utilizan más las vías o los que conducen un vehículo imprudentemente. Los conductores están dispuestos a asumir mayores riesgos si no tienen que pagar por las consecuencias. Ese daño o costo que no es asumido por los que lo ocasionan constituye una externalidad que influye también en el número de accidentes [...] (2007, p. 7).

De acuerdo con el consenso general de los especialistas en estos temas, tanto el tráfico excesivo como sus consecuencias, incluidas la contaminación y los accidentes de tránsito, requieren una combinación de medidas en varios niveles.

Por un lado se requieren medidas para mejorar las condiciones de las vías y su señalización, así como el cuidado de los peatones. Esto está relacionado realmente con el grado de desarrollo económico del país, pues implica un nivel suficiente de inversión en infraestructura.

Sobre el objetivo específico 1 “Determinar cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima”.

Figueroa Nos habla sobre la calidad la calidad del servicio del transporte urbano:

[...]Los sistemas de transporte público, siendo eficientes para atender las demandas de la población de más bajos recursos, tienen grandes déficit en calidad de servicio y en impactos ambientales, y la vialidad urbana es deficitaria, mal mantenida y altamente congestionada [...] (2005, p. 485).

El servicio de transporte público deficiente y de pésima calidad ha generado incentivos para que muchas personas adquieran automóviles particulares y eviten el uso del transporte público. Al respecto, según datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en el año 2007, el 66% del parque vehicular nacional se encontraba en la Región Lima. Asimismo, la tasa de crecimiento anual del parque vehicular limeño es cada vez más alta: pasó de 1% en el año 2004 a 5,4% en el 2007.

Según la Constitución Política del Perú establece en su artículo 65°, como deber del Estado, la defensa de los intereses de los consumidores y usuarios, lo que se estableció como un principio rector para el Estado. En ese sentido, la conducta del Estado tiene como horizonte tuitivo la defensa de los intereses de los consumidores y los usuarios, lo cual se plasma en dos obligaciones genéricas: deber de garantizar el derecho a la información sobre los bienes y servicios que se encuentren a disposición del mercado y velar por la salud y la seguridad de las personas en su condición de consumidoras o usuarias. Asimismo, la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, prescribe que la acción del Estado se orienta

a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud. Igualmente, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, Decreto Supremo N° 09-2004-MTC, define a la calidad del servicio como un conjunto de cualidades mínimas en la prestación del servicio de transporte terrestre consistente en la existencia de condiciones de seguridad, puntualidad, higiene y comodidad, todo lo cual existe en función de la calidad de vida de los residentes de una ciudad.

Sobre el objetivo específico 2 “Comprender cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano”.

Para Carbonell y Cano sobre la contribución de las disposiciones normativa en materia de transporte nos dice que:

[...] El servicio de transporte urbano adquiere una nueva y relevante dimensión pública, de modo que su adecuada regulación y su prestación no sólo influyen decisivamente en la libertad de circulación de los individuos, sino que afectan el ejercicio efectivo de otros derechos, así como el bienestar y la calidad de vida en las ciudades [...](2006, p. 38).

Mediante Decreto de Alcaldía N° 054-93-MML, la Municipalidad Metropolitana de Lima aprobó el Plan Regulador en la jurisdicción de Lima, es decir la organización de las rutas en las que se prestará el servicio de transporte urbano en la ciudad de Lima. Sin embargo, a pesar de este dispositivo legal, la realidad del transporte urbano nos muestra una carencia de planificación, organización y regulación.

Debemos recordar que el Decreto Legislativo N° 651, de 25 de julio de 1991, declaró el libre acceso a las rutas de transporte urbano e interurbano. Este enfoque de gestión del transporte urbano con mínima regulación y competencia directa en el mercado, así como de importación de vehículos usados, facilitó el acceso de unidades al servicio de transporte a numerosos operadores. A la vez se desarrolló un modelo empresarial basado en firmas afiladoras que cuentan con licencia para determinada ruta, y operadores individuales que prestan el servicio, en muchos casos manejando sus propios vehículos.

La consecuencia directa de dicho modelo para el transporte urbano fue el excesivo crecimiento de las rutas y unidades vehiculares, conllevando a una sobreoferta del transporte urbano, el cual generó la competencia por los pasajeros (“guerra del centavo”), afectándose la calidad y seguridad del servicio de transporte urbano, así como del medio ambiente.

El desempeño del servicio público de pasajeros en Lima es el resultado de una estructura institucional débil y una regulación insuficiente, que ha originado un sistema pobremente estructurado en el que la competencia por el pasajero en la ruta contribuye sustancialmente al desorden del tránsito, los accidentes y la contaminación del medio ambiente.

La intervención estatal no se puede limitar a la construcción de nuevos viaductos, vías, y a la ampliación de las existentes, en razón de que esta nueva infraestructura, que aliviará el problema en forma temporal, consumirá valioso espacio público que debería destinarse a la socialización, distensión y recreación de los limeños.

En tal sentido, la política pública de transporte debería ser elaborada pensando en dos objetivos principales: i) maximización del uso del espacio público destinado actualmente al transporte; y ii) que el nuevo servicio de transporte público sea accesible y preferido por el público en general, incluso por aquellas personas que poseen automóvil propio.

II. DISCUSIÓN

Mediante el análisis de resultados se presenta de manera ordenada los datos obtenidos de la aplicación de la técnica de la entrevista y el análisis documental.

Por tanto, en cuanto al primer bloque de discusión, se tomarán los datos obtenidos mediante las entrevistas, contrastándolas con los antecedentes y finalmente con el marco normativo para finalmente establecer nuestro criterio personal.

Objetivo General

Comprender como contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la prestación de servicio de calidad del transporte urbano en la ciudad de Lima.

Supuesto Jurídico General

Las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima contribuyen mejorando la calidad de vida de los usuarios que utilizan el sistema de transporte público de lima.

De las entrevistas:

Para Chavez, Humanchumo, Bermudez, Dolores y Ruiz (2017), concuerdan de que si existen una mejora en la calidad que se brinda en los servicios del transporte urbano, en donde gracias a los ordenamientos implementados por esta entidad permiten dilucidar algunos puntos técnicos y legales, asimismo la correcta implementación de disposiciones normativas permitirá una proyección para el continuo mejoramiento del servicio del transporte, como son por ejemplo las Ordenanzas N° 1599-MML-GTU y 1974-2016-MML-GTU, las cuales sirvieron de mucha ayuda para resolver problemas de procedimientos.

Para Chávez (2017), Respecto al desarrollo y evolución de las políticas públicas en la mejora del transporte urbano hace referencia que no existe una correcta evolución en las políticas públicas y esto se debe porque no hay un control y fiscalización para su correcta aplicación de las políticas implementadas.

Para los demás entrevistados Humanchumo, Bermudez, Dolores y Ruiz (2017), hace referencia que si existe un desarrollo de manera gradual donde primero se debe se deben identificar las diferentes problemáticas además de aumentar los conocimientos sobre los problemas sociales, respecto a las mejoras estas se ven visualizadas a través de los proyectos exitosos que tiene la MML como es el programa chatarreo.

Para Chávez (2017), respecto a la satisfacción de los problemas sociales mediante la implementación de disposiciones normativas, la entrevista hace referencia que si bien es cierto las normas municipales buscan garantizar el buen servicio y calidad, existen normas superiores como son las de rango ministerial emitidas por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), son las que marcan las directrices para la comuna de Lima.

Ahora los demás entrevistados Humanchumo, Bermudez, Dolores y Ruiz (2017), si bien es cierto que cada año se busca resolver todos los problemas que conciernen al sector de transporte, estos no se resuelven del todo, pero si existe una solución de manera progresiva y de esta forma se va alcanzando los objetivos de esta institución que es de minorizar los problemas los problemas existentes respecto a este sector.

Objetivo Específico N° 01

Determinar cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima.

Supuesto Específico N° 01

Existe una relación directa de dependencia entre los lineamientos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima.
--

Para Chavez, Humanchumo, Bermudez, Dolores y Ruiz (2017), Los entrevistados concordaron que para la identificación de los problemas del servicio de transporte se puede hacer mediante diferentes formas, como por ejemplo las inspecciones de campo es decir supervisión y control, otra de ellas es a través de la búsqueda de sectores que brindan servicios de transporte informal en donde estos vehículos no cuenten con los trámites y requisitos necesarios para su circulación.

Para Chavez, Humanchumo, Bermudez, Dolores y Ruiz (2017), están de acuerdo que si existen implementaciones de mecanismos que sirvieron para el desarrollo del transporte urbano de los cuales podemos encontrar las Ordenanzas 1599-MML-GTU Y 1974-2016-MML-GTU, además de ellos el programa chatarreo fue uno de los más importantes en el 2015, en donde los vehículos que han superado los 20 años de antigüedad son sacados de circulación y se les ofrecen un incentivo económico, de esta manera se puede mejorar la calidad de vida de los ciudadanos con respecto a la disminución de la contaminación ambiental.

Para Chavez, Humanchumo, Bermudez, Dolores y Ruiz (2017), las empresas que brindan servicio de transporte pueden colaborar de diversas formas, siendo una de ellas es colaborar con las acciones fiscalizadores y someterse a las disposiciones normativas que emite la MML, además de ello puedan colaborar manteniendo actualizado sus datos y manteniendo sus documentos en total orden según lo establece la ordenanza 1599 y sus modificatorias.

Objetivo Específico N° 02

Comprender cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano.

Objetivo Específico N° 02

Las disposiciones normativas del sector transporte son importantes porque brinda un lineamiento para el mejor desempeño del servicio de transporte urbano.
--

Para Chavez, Humanchumo, Bermúdez, Dolores y Ruiz (2017), la importancia de desarrollar disposiciones normativas se da porque permite marcar directrices, planes de mejoramiento y guías que la administración aprueba mediante ordenanzas, lineamientos, estos tienen como resultado un mejor desenvolvimiento social, que es necesario saber que existen distintas reglas y condiciones que debemos cumplir para que nos puedan permitir el acceso a los derechos y beneficios.

Para Chavez, Humanchumo, Bermudez, Dolores y Ruiz (2017), Los entrevistados concuerdan que con la existencia de las disposiciones normativas que pueda regular de manera eficaz, es decir tenga como propósito organizar, ejecutar y planificar la regulación del servicio de transporte público urbano, esta tendrá un papel positivo en el desempeño del servicio del transporte.

V. CONCLUSIÓN

PRIMERO

En esta tesis se concluye se ha comprendido que la mejora de los servicios de calidad del transporte urbano se debe a la contribución normas de transporte, entre ellas la Ordenanza N° 1595-MML, la cual ha modernizado el parque automotriz, de igual manera la Ordenanza 1613-MML ha permitido también sistematizar y modernizar las infraestructura vial y autos de transporte masivo, conforme lo expresan los expertos que laboran dentro de la gerencia de transporte urbano, asimismo la documentación analizada conforme se ha detallado en los puntos de conclusiones. Quedando demostrado el supuesto jurídico respecto a la existencia de mejora de la calidad mediante la existencia de los lineamientos normativos.

SEGUNDO

Se concluye que se ha determinado que la relación de los lineamientos normativos que implementa la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene como propósito mejorar el servicio de transporte Urbano, esto se puede observar en las implementaciones que ha realizado en los últimos años, como son el programa chatarreo aprobado mediante ordenanza 1595-MML, la creación del sistema integrado de transporte publico aprobado mediante Ordenanza 1613-MML, donde la mejora se realiza atreves de un estudio de campo, conforme lo expresan los expertos que laboran dentro de la gerencia de transporte urbano, asimismo la documentación analizada conforme se ha detallado en los puntos de conclusiones. Quedando demostrado el supuesto jurídico respecto a la existencia de la relación directa que existe entre los lineamientos con la prestación de servicios.

TERCERO

Se concluye que se ha comprendido la importancia del desarrollo de las disposiciones normativas estudiadas en la presente investigación, porque permiten efectuar directrices, planes de mejoramiento y guías, esto tiene como resultado el desarrollo social mediante la modernización del transporte público, siendo que las disposiciones normativas regulan de manera eficaz, además tiene como propósito organizar, ejecutar y planificar la regulación del servicio de transporte público urbano, la cual tendrá un papel positivo en el desempeño del servicio del transporte, conforme lo expresan los expertos que laboran dentro de la gerencia de transporte urbano, asimismo la documentación analizada conforme se ha detallado en los puntos de conclusiones. Quedando demostrado el supuesto jurídico respecto a la importancia de las disposiciones normativas porque brindan lineamientos para el mejor desempeño del servicio.

III. RECOMENDACIONES

PRIMERO

Si bien es cierto, las disposiciones normativas emitidas por la Municipalidad Metropolitana de Lima si contribuyen mejorando la calidad de vida de los usuarios, sin embargo, no existe una correcta evolución de las políticas públicas, siendo que es necesario primero identificar las diferentes problemáticas, evaluarlas y así emitir mejores proyectos que estén acorde a la realidad social, y de esta manera se pueda garantizar un buen servicio de transporte urbano.

SEGUNDO

La Municipalidad Metropolitana de Lima debe implementar de forma idónea los lineamientos normativos que promulga, debiendo valerse la relación que existe entre ella y las empresas de transporte que brindan este servicio, para que a través de ambas solucionar los problemas encontrados mediante las normas implementadas.

TERCERO

Si bien es cierto, las disposiciones normativas del sector de transporte son importantes porque brinda lineamientos para el mejor desempeño del servicio de transporte urbano estas tienen que regirse a través de directrices, planes de mejoramiento y guías para tener como resultado un mejor desenvolvimiento social.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agüero, J., Ángeles, J., Cairo, A. y Durand, A. (2014). Interculturalidad y Políticas Públicas (1.ª ed.). Lima, Perú: Ministerio de Cultura.
- Bastidas, D., & Pisconte, J. (2009). Gestión Pública. En Programa de formación: Desarrollo de capacidades para el fortalecimiento de las organizaciones políticas. Instituto para la Democracia y la Asistencia Electoral- IDEA Internacional & Asociación Civil Transparencia. Recuperado de <http://goo.gl/eOsGpB>
- Bernal, C. (2010). Metodología de la Investigación (3.ª ed.). Bogotá, Colombia: Pearson.
- Berróspide, J. (2000). Fragilidad bancaria y prevención de crisis financiera en el Perú 1997 - 1999. Monetaria, XXIII. Peru: Lima
- Bielich, C. (2009). La Guerra del Centavo, una mirada actual al transporte Público en Lima Metropolitana. (1ra Ed.). Perú.
- Bonilla, H. (2006) Análisis del Sistema de Transporte Público en la Ciudad de Huancayo (Tesis De Pre grado, Pontificia Universidad Católica del Perú).
- Borjas, G. (2013) Análisis, Diseño e Implementación de un Sistema de Información para la Administración de Horarios y rutas en empresas de Transporte Público (Tesis De Pre grado, Pontificia Universidad Católica del Perú).
- Carbonell P, Cano T. (2006). Los transportes urbanos. Madrid: Iustel.
- Gamarra B. (2016). Calidad del servicio de transporte público urbano en la ciudad del Cusco. (Tesis De Pre grado, Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco).
- Gómez, M. (2006). *Introducción a la Metodología de la Investigación*. (1º ed.). Argentina.
- Canales, F., Alvarado, E. y Pineda, E. (1994). Metodología de la Investigación Manual para el desarrollo de personal de salud (2.ª ed.). Washington D.C., Estados Unidos: Organización Panamericana de la Salud.

- Chávez, C., Quezada, R. y Tello, D. (2017). Calidad en el Servicio en el Sector Transporte Terrestre Interprovincial en el Perú. (Tesis de maestría, PUCP). (acceso el 18 de octubre del 2017)
- Figueroa, O. (2005). “Nuevas inversiones en infraestructura y transporte en las ciudades latinoamericanas: ¿aggiornamento o innovación?”. Santiago de Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Fukuyama, F. (2004) La construcción del Estado: hacia un nuevo orden mundial en el siglo XXI. España: Barcelona
- Henríquez, O. (coord.) y Morales, M. (coord.) (2009). Guía Metodológica para la Formulación de Políticas Públicas Regionales. Santiago, Chile: Grafica Metropolitana.
- Hernández R., Fernández C. y Baptista M. (2006). Metodología de la Investigación (4.ª ed.). Santa Fe, México D.F.: McGraw – Hill.
- Ibarra, M. y Piña, J, (2011), Propuesta para el Mejoramiento del transporte público urbano para la ciudad de Azogues con perspectiva hacia: La seguridad vehicular, Contaminación ambiental y gestión de tránsito. (Tesis de grado, Universidad Politecnica Salesiana).
- Lahera, E. (2002). Introducción a las Políticas Públicas (1.ª ed.). Santiago, Chile: Fondo de la Cultura Económica.
- Labandeira, X., León, C. y Vázquez. M. (2007). Economía Ambiental. New York: Prentice Hall, 2007.
- Lozano, G. (2014). Etapas del Proceso de Investigación [Diapositivas]. Perú: Instituto de Investigación Docencia y Asesoría en Salud. Recuperado de <http://es.slideshare.net/Prymer/gua-de-investigacin-3631246>
- López, S (1997). Perú: mapas de una ciudadanía inconclusa. , Lima, 1997, Volúmen 22, N°143, pp. 22-34
- Mares, J. (1996). Calidad en el Servicio del Transporte Urbano (Tesis de Postgrado de la Universidad Autonoma de Nuevo Leon de Mexico).

- Miróquesada, F. (2013). *Introducción a la Ciencia Política*. (3.^a ed.). Lima, Perú: Editora Jurídica Grijley E.I.R.L.
- Otiniano, N. (Coord.) y Benites, S. (Dir.) (2014). *Instrucciones para la elaboración de Proyectos e Informes de Tesis*. Perú: Dirección de Investigación de la Universidad César Vallejo.
- Rubio, M. (2006). *El Estado Peruano según la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional* (1.^a ed.). Lima, Perú: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Rubio, M. (2009). *El Sistema Jurídico. Introducción al Derecho* (10.^a ed.). Lima, Perú: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Ruíz, C. (1996). *Manual para la elaboración de Políticas Públicas*. (1.^a ed.). San Rafael, México.
- Sanabria, V. (2016). *Capacidad estatal en el control de tránsito vehicular en lima e ica en el año 2015 – 2016*. (Tesis de maestría, PUCP). (acceso el 7 de octubre del 2017)
- Taboada, B, (2006). *Recomendaciones para un proyecto de modernización del transporte público urbano de Puebla*. Puebla, Mexico
- Torres, M. (2016). *El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública*. (Tesis de doctorado, Universidad de Lleida).
- Uribe, S., Injoque, L y Diaz, R (2014). *El transporte público en Lima Metropolitana: Una mirada a los transportistas, el sistema laboral y el rol que juegan en la problemática actual*. Recuperado de: http://unperroromantico.blogspot.pe/2014_04_01_archive.html
- Valderrama, S. (2007). *Pasos para elaborar Proyectos y Tesis de Investigación Científica* (1.^a ed.). Lima, Perú: Editorial San Marcos E.I.R.L.
- Ñaupas, H. (2009). *Metodología de la Investigación Científica y Asesoramiento de Tesis*. (1.^a ed.). Lima, Perú: Grafica Retai S.A.C.

Anexos

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN	Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima con relación al servicio de Transporte urbano en los años 2015 - 2016.
PROBLEMA GENERAL	¿De qué manera contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en el servicio de calidad del transporte urbano?
PROBLEMA ESPECIFICO	1.- ¿Cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima? 2.- ¿Cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano?
OBJETIVO GENERAL	Comprender como contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la prestación de servicio de calidad del transporte urbano en la ciudad de Lima.
OBJETIVO ESPECIFICO	1.- Determinar cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima. 2.- Comprender cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano.
SUPUESTO JURIDICO GENERAL	Las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima contribuyen mejorando la calidad de vida de los usuarios que utilizan el sistema de transporte publico de lima.
SUPUESTO JURIDICO ESPECIFICO	1.- Existe una relación directa de dependencia entre los lineamientos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima. 2.- Las disposiciones normativas del sector transporte son importantes porque brinda un lineamiento para el mejor desempeño del servicio de transporte urbano.
DISEÑO DEL ESTUDIO	Diseño de la Teoría fundamentada.
CATEGORIAS	Políticas Públicas, transporte urbano, lineamientos normativos

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres:.....
- 1.2 Cargo e institución donde labora:.....
- 1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación:.....
- 1.4 Autor(A) de Instrumento: Marcos Eduardo Benites Palomino.

2 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.													

3 OPINIÓN DE APLICABILIDAD

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

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN :

	%
--	---

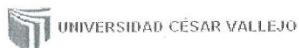
Lima,..... del 2016.

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No..... Telf.:.....

Anexo 2-A

Validación de Guía de Entrevista



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres: Rodriguez, Figueroa, Jorge
 1.2 Cargo e institución donde labora: Docente UCV
 1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación:
 1.4 Autor(A) de Instrumento: Marcos Eduardo Benites Palomino.

2 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.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													X
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.													X
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.													X
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

3 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, del 2016.

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 9922402 Telf.: 992248638

DR. RODRIGUEZ FIGUEROA JORGE
 ABOGADO CALN N° 1048
 ADMINISTRADOR CLAP 3363

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres: FLORES MEDINA, ELEAZAR ARMANDO
 1.2 Cargo e institución donde labora: DOCENTE UCV
 1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación:

1.4 Autor(A) de Instrumento: Marcos Eduardo Benites Palomino.

2 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.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.													X
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

3 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, del 2016.

Armando
 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No. 098804149 Telf.: 989179766

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO
I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y Nombres: *Castro Rodríguez Siliana*
- 1.2 Cargo e institución donde labora: *VTC*
- 1.3 Nombre del instrumento motivo de evaluación:
- 1.4 Autor(A) de Instrumento: Marcos Eduardo Benites Palomino.

2 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.												X	
2. OBJETIVIDAD	Esta adecuado a las leyes y principios científicos.												X	
3. ACTUALIDAD	Esta adecuado a los objetivos y las necesidades reales de la investigación.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.												X	
5. SUFICIENCIA	Toma en cuenta los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las variables de la Hipótesis.												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos.												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas objetivos, hipótesis, variables e indicadores.												X	
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde una metodología y diseño aplicados para lograr probar las hipótesis.												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento muestra la relación entre los componentes de la investigación y su adecuación al Método Científico.												X	

3 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, del 2016.


FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI No..... Telf:.....



Anexo 3

GUÍA DE ENTREVISTA

ENTREVISTA

N°

Título:

**“Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la
Municipalidad Metropolitana de Lima con relación al servicio de Transporte urbano
en los años 2015 - 2016”**

Entrevistado (Nombres) / Grado académico

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

Cargo (del entrevistado)

.....

Este instrumento es parte de una investigación, por lo cual se le ruega contestar conforme a su experiencia profesional. Recuerde que no hay respuestas correctas o incorrectas, lo más importante

OBJETIVO GENERAL: Comprender como contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la prestación de servicio de calidad del transporte urbano en la ciudad de Lima.

Preguntas:

1. ¿Cree usted que las disposiciones normativas del sector de transportes implementadas por la MML han contribuido con el mejoramiento de la calidad del servicio del transporte urbano en los años 2015 - 2016?

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

.....
.....

2. ¿Cuál es su opinión respecto al desarrollo y evolución de las políticas públicas en la mejora del transporte urbano en los años 2015 - 2016?

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

3. ¿Considera usted que las disposiciones normativas en transporte urbano dadas en los años 2015 - 2016 han satisfecho los problemas sociales de este sector?

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

OBJETIVO ESPECÍFICO 1: Determinar cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima.

Preguntas:

4. ¿De qué manera se identifican los problemas en el servicio de transporte urbano y a través de que herramientas lo solucionan?

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

5. ¿Considera que en el periodo 2015 – 2016 se han implementado mecanismos adecuados para el desarrollo del transporte urbano? ¿cuál fue el más importante y porque?

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

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

6. ¿De qué manera las empresas que brindan los servicios de transporte urbano colaboran con el desarrollo de la misma?

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

OBJETIVO ESPECÍFICO 2: Comprender cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano.

Preguntas:

7. ¿Por qué es importante desarrollar las disposiciones normativas es decir en la emisión de políticas, lineamientos y manuales para el desarrollo del Transporte Urbano?

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

8. ¿Por qué el desempeño del servicio de transporte urbano depende de las disposiciones normativas que emite el órgano competente?

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

9. ¿Existirá alguna observación que desea usted agregar?

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

Fuente: Elaboración propia del autor

Firma

ENTREVISTA

Nº 1

Título:

“Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima con relación al servicio de Transporte urbano en los años 2015 - 2016”

Entrevistado (Nombres) / Grado académico

Amberly Inés Chávez Chacón *Magister en Gestión Pública*
Abogada en GTU - STET - R

Cargo (del entrevistado)

Abogada Resolutora GTU - STET

Este instrumento es parte de una investigación, por lo cual se le ruega contestar conforme a su experiencia profesional. Recuerde que no hay respuestas correctas o incorrectas, lo más importante

OBJETIVO GENERAL: Comprender como contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la prestación de servicio de calidad del transporte urbano en la ciudad de Lima.

Preguntas:

1. ¿Cree usted que las disposiciones normativas del sector de transportes implementadas por la MML han contribuido con el mejoramiento de la calidad del servicio del transporte urbano en los años 2015 - 2016?

Creo que la normativa contenida en la Ordenanza 1599-MLM que regula el transporte público regular de personas ha contribuido con el mejoramiento; sin embargo, luego de las modificatorias que surgieron, se evidenció la intención de mejorar las garantías de seguridad e idoneidad del servicio en el transporte público.

2. ¿Cuál es su opinión respecto al desarrollo y evolución de las políticas públicas en la mejora del transporte urbano en los años 2015 - 2016?

En cuanto a las políticas públicas, se descarta su evolución, lamentablemente no existe un control y fiscalización adecuada, si bien los requisitos para habilitar vehículos son de fácil cumplimiento,

la "fape" que le sigue como el control posterior no se lleva a cabo de forma adecuada.

3. ¿Considera usted que las disposiciones normativas en transporte urbano dadas en los años 2015 -2016 han satisfecho los problemas sociales de este sector?

Si nos referimos a los problemas sociales nos enfocamos ya en un aspecto macro, hay que tener en cuenta que las normas municipales, si bien buscan garantizar el buen servicio y la calidad, también aquellas normas con rango ministerial (MTC) son las que marcan las directrices a seguir por la comuna de Lima, todo ello basándose en el Principio de Legalidad.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1: Determinar cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima.

Preguntas:

4. ¿De qué manera se identifican los problemas en el servicio de transporte urbano y a través de que herramientas lo solucionan?

Los identificamos en varios aspectos, desde que las unidades cambian de ruta sin plena autorización o motivada por obras, así como la utilización de algunas esquinas como paraderos cuando esto no ha sido aprobado, luego de realizarse los respectivos estudios técnicos, etc. Las herramientas a solucionar existen, sin embargo, a por vía de hacerlo resulta muy complejo, teniendo en cuenta que a la fecha existen un aproximado de unidades vehiculares.

5. ¿Considera que en el periodo 2015 - 2016 se han implementado mecanismos adecuados para el desarrollo del transporte urbano? ¿cuál fue el más importante y porque?

Como mecanismo adecuado pueden considerarse las modificaciones, así como el proceso de adecuación que se llevó a cabo en el 2015 el cual permitió llevar un control más adecuado a la flota por empresa y los requisitos vigentes de cada una de ellas.

6. ¿De qué manera las empresas que brindan los servicios de transporte urbano colaboran con el desarrollo de la misma?

Lo pueden hacer manteniendo actualizados sus datos y requisitos que presentan para su habilitación, colaborando además cuando se realizan las acciones de actualización y sometiéndose a las disposiciones propias de la MTC.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2: Comprender cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano.

Preguntas:

7. ¿Por qué es importante desarrollar las disposiciones normativas es decir en la emisión de políticas, lineamientos y manuales para el desarrollo del Transporte Urbano?

Es importante para marcar directrices base, como por ejemplo la Ordenanza 1599 en transporte regular o cuando nos referimos al transporte especial con sus respectivas Ordenanzas según la modalidad a la que prestarán servicio.

8. ¿Por qué el desempeño del servicio de transporte urbano depende de las disposiciones normativas que emite el órgano competente?

Si tenemos Ordenanzas con carácter organizativo y de requisitos detallados, mejorará el servicio; muy a parte de ello concientizar a los conductores y usuarios, llevar un control y definir una normativa con carácter sancionador y preventivo.

9. ¿Existirá alguna observación que desea usted agregar?

Básicamente enfatizar la importancia de una fiscalización posterior in situ.

Fuente: Elaboración propia del autor



ENTREVISTA

N° 3

Título:

**“Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la
Municipalidad Metropolitana de Lima con relación al servicio de Transporte urbano en
los años 2015 - 2016”**

Entrevistado (Nombres) / Grado académico

Bautista Alejandro Bernades Bustón

Cargo (del entrevistado)

Abogado de S.R.T. "Resolutor en el área Legal"

Este instrumento es parte de una investigación, por lo cual se le ruega contestar conforme a su experiencia profesional. Recuerde que no hay respuestas correctas o incorrectas, lo más importante

OBJETIVO GENERAL: Comprender como contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la prestación de servicio de calidad del transporte urbano en la ciudad de Lima.

Preguntas:

1. ¿Cree usted que las disposiciones normativas del sector de transportes implementadas por la MML han contribuido con el mejoramiento de la calidad del servicio del transporte urbano en los años 2015 - 2016?

Si ha contribuido a manera de Proyección del mejoramiento del Servicio de Transporte Urbano en Lima Metropolitana; ya que por medio de estos Dispositivos normativos, han contribuido a la Demanda de la Ciudadanía de tener Desplazamiento y más Dificultades en el Acceso al Transporte de los Diferentes Empresas de Transporte Urbano.

2. ¿Cuál es su opinión respecto al desarrollo y evolución de las políticas públicas en la mejora del transporte urbano en los años 2015 - 2016?

La opinión es que el Desarrollo y Evolución de mismo se debe dar de manera paulatina en donde primero se canalize las problemáticas de asistencia social y los mejoramientos

Concerniente al acceso o inclusión de vehículos a los diferentes componentes del transporte urbano para que puedan brindar un completo servicio de transporte en Lima Metropolitana.

3. ¿Considera usted que las disposiciones normativas en transporte urbano dadas en los años 2015 -2016 han satisfecho los problemas sociales de este sector?

No del todo, pero se va dar de forma progresiva hasta al cambiar o canalizar de manera completa los problemas de congestión y vehículos antiguos que generan caos y contaminación en contra de la ciudadanía.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1: Determinar cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima.

Preguntas:

4. ¿De qué manera se identifican los problemas en el servicio de transporte urbano y a través de que herramientas lo solucionan?

Se identifican mediante las demandas por parte de los usuarios al realizar quejas por medio de mesa de parte en los que identifican la sobre exposición que tiene ellos al acceder a vehículos que no cuentan con los seguros (SAAT, CUV, RC y Controles de circulación), en lo que atenta de manera innecesaria contra su vida por medio del servicio público.

5. ¿Considera que en el periodo 2015 - 2016 se han implementado mecanismos adecuados para el desarrollo del transporte urbano? ¿cuál fue el más importante y porque?

Si se han implementado mecanismos adecuados como el el Programa de chatarrización o Programa de chatarrización y vehículos que superan los 20 años de antigüedad de la administración de manera automática realiza la Baja del mismo si éste sobrepasa los años establecidos mediante D.S. 015-MTC y Ordenanza 1599 y Mod. Fidecomis que determina el acceso y permanencia de los vehículos de transporte urbano en las rutas establecidas por medio de las E. Transportes.

6. ¿De qué manera las empresas que brindan los servicios de transporte urbano colaboran con el desarrollo de la misma?

Colaboran teniendo sus papeles en orden la cual establece la 1599 y Mod. Fidecomis. Desde ahí por vía: CUV vigente, SAAT vigente y RC vigente y por último obtener mediante la Tarjeta de Circulación del vehículo que es el título habilitante que emite el área de autorizaciones mediante la subgerencia de Transporte Urbano - E. TU.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2: Comprender cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano.

Preguntas:

7. ¿Por qué es importante desarrollar las disposiciones normativas es decir en la emisión de políticas, lineamientos y manuales para el desarrollo del Transporte Urbano?

- Porque son manuales o guías que la Administración aprueba mediante Ordenanza 1599 - 2010 - MML y 1927 - 2017 - MML además de lineamientos y para que implementen por medio de ejecuciones, capacitaciones a los conductores y cobardatos que forma parte de límites de trabajo y estabilización hacia al Servicio de Transporte público regular.

8. ¿Por qué el desempeño del servicio de transporte urbano depende de las disposiciones normativas que emite el órgano competente?

Porque las Funciones y Competencias que ejerce las Municipalidad de Lima; mediante la delegación de Funciones que se le hace a la Presidencia de Transporte Urbano; que es el órgano competente organizar, aplicar, ejecutar y coordinar la regulación del Servicio de Transporte Público en el ámbito de la Presidencia de Lima.

9. ¿Existirá alguna observación que desea usted agregar?

- Ninguna

Fuente: Elaboración propia del autor


Firma

ENTREVISTA

Nº 4

Título:

“Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima con relación al servicio de Transporte urbano en los años 2015 - 2016”

Entrevistado (Nombres) / Grado académico

- Cesar DO Lorez Leyva. - "Ingeniero de Transporte"

Cargo (del entrevistado)

Ingeniero de transporte "Área Autorizaciones" - SRT.

Este instrumento es parte de una investigación, por lo cual se le ruega contestar conforme a su experiencia profesional. Recuerde que no hay respuestas correctas o incorrectas, lo más importante

OBJETIVO GENERAL: Comprender como contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la prestación de servicio de calidad del transporte urbano en la ciudad de Lima.

Preguntas:

- 1. ¿Cree usted que las disposiciones normativas del sector de transportes implementadas por la MML han contribuido con el mejoramiento de la calidad del servicio del transporte urbano en los años 2015 - 2016?

Si porque hubo un mejor ordenamiento y regulación en el servicio del Transporte Públicos.

- 2. ¿Cuál es su opinión respecto al desarrollo y evolución de las políticas públicas en la mejora del transporte urbano en los años 2015 - 2016?

Se pudo realizar una mejora en el control de las empresas, reduciendo y efectuando una inspección en campo y gabinete.

-
.....
3. ¿Considera usted que las disposiciones normativas en transporte urbano dadas en los años 2015 -2016 han satisfecho los problemas sociales de este sector?

Em la mayoría
Em parte de Lima Metropolitana, mas sin embargo, em distritos
de los conos aun existe falta de servicios de transporte

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

OBJETIVO ESPECÍFICO 1: Determinar cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima.

Preguntas:

4. ¿De qué manera se identifican los problemas en el servicio de transporte urbano y a través de que herramientas lo solucionan?

Los problemas en el servicio de transporte urbano se
identifican realizando una inspeccion de campo (supervision
y control)

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

5. ¿Considera que en el periodo 2015 – 2016 se han implementado mecanismos adecuados para el desarrollo del transporte urbano? ¿cuál fue el más importante y porque?

Si, a través de la subgerencia de Fiscalización
del Transporte, realizando acciones de control y
fiscalización de campo.

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

6. ¿De qué manera las empresas que brindan los servicios de transporte urbano colaboran con el desarrollo de la misma?

Entregando la documentación requerida por la
municipalidad de Lima a través de la Gerencia
de Transporte Urbano; y así de esta manera cumpliendo
con la normativa vigente.

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

OBJETIVO ESPECÍFICO 2: Comprender cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano.

Preguntas:

7. ¿Por qué es importante desarrollar las disposiciones normativas es decir en la emisión de políticas, lineamientos y manuales para el desarrollo del Transporte Urbano?

Es importante desarrollar las disposiciones normativas para que haya una mejora en el marco que regula el servicio del Transporte Público.

8. ¿Por qué el desempeño del servicio de transporte urbano depende de las disposiciones normativas que emite el órgano competente?

Porque de esta manera están sujeta a las reglas y lineamientos, normas, regulación y control para que brinde un servicio óptimo.

9. ¿Existirá alguna observación que desea usted agregar?

No

Fuente: Elaboración propia del autor


Firma

ENTREVISTA

N° 2

Título:

**“Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la
Municipalidad Metropolitana de Lima con relación al servicio de Transporte urbano en
los años 2015 - 2016”**

Entrevistado (Nombres) / Grado académico

Carlos Enrique Alzamanchano Barrant / Técnico Legal.
en FTU - SRT - R

Cargo (del entrevistado)

Regulador en la Subgerencia de Regulación de Transporte / FTU

Este instrumento es parte de una investigación, por lo cual se le ruega contestar conforme a su experiencia profesional. Recuerde que no hay respuestas correctas o incorrectas, lo más importante

OBJETIVO GENERAL: Comprender como contribuyen las disposiciones normativas del sector transporte, dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, en la prestación de servicio de calidad del transporte urbano en la ciudad de Lima.

Preguntas:

1. ¿Cree usted que las disposiciones normativas del sector de transportes implementadas por la MML han contribuido con el mejoramiento de la calidad del servicio del transporte urbano en los años 2015 - 2016?

Si bien es cierto, desde la creación de la Ordenanza N° 1599-MML-FTU y su modificatoria la 1974-2016-MML-FTU, estos dispositivos normativos, tienen de alguna forma a través en función de procedimientos al servicio de Transporte regular a desarrollar algunos puntos técnicos y legales de manera oportuna y celeridad del procedimientos administrativos o actos administrativos emitidos por este regulador a cargo de la Subgerencia de Regulación de Transporte SRT. Encargada de Regular Vehicular menores y vehículos de transporte urbano y carga pesada y credenciales.

2. ¿Cuál es su opinión respecto al desarrollo y evolución de las políticas públicas en la mejora del transporte urbano en los años 2015 - 2016?

- A respecto al desarrollo y evolución (mejoramiento) al Transporte regular y no regular se han emitidos normas ya la fecha urgentes, en la cual se puedan aplicar de manera que se regularie y ejecute las políticas públicas en tanto

a normativas que mejoren su visión e implementación de las mismas mediante "Títulos Habilitantes".

3. ¿Considera usted que las disposiciones normativas en transporte urbano dadas en los años 2015 -2016 han satisfecho los problemas sociales de este sector?

- NO, totalmente se ha resuelto el problema de transporte pública ya que faltan lineamientos en la cual se puedan aplicar esas normas ya en vigencia o derogadas por las mismas, que se presenten al día por de nueva cuenta como una implementación; donde no figuren vacíos legales.

OBJETIVO ESPECÍFICO 1: Determinar cuál es la relación entre lineamientos normativos con la prestación del servicio de transporte urbano de calidad en la ciudad de Lima.

Preguntas:

4. ¿De qué manera se identifican los problemas en el servicio de transporte urbano y a través de que herramientas lo solucionan?

- Se presenta mediante la informalidad de los diferentes Emprendedores de transporte urbano, en la cual no solicitan su tarjeta única de circulación (Título Habilitante); y transportan al público sin autorización (Soat, DC y Certificado de Inspección Técnica Vehicular); y la SRT- la solución mediante su fiscalización (C. Contar, Monitoreo y Recepciones emitidas hacia el domicilio fiscal de la E.T. Urbano.

5. ¿Considera que en el periodo 2015 – 2016 se han implementado mecanismos adecuados para el desarrollo del transporte urbano? ¿cuál fue el más importante y porque?

- Si se ha implementado normas como la IS99-NUL-ETy y 1974-2016-NUL-ETU, esta última regulariza los plazos a favor de los administrados e representantes legales de los Diferentes E.T. Urbano donde se le facilita para que se formalice mediante el título habilitante (Tarjeta TUC), teniendo el tiempo para poder adjuntar requisitos TUPA que está bajo la SRT- Subgerencia de Regulación de Transporte.

6. ¿De qué manera las empresas que brindan los servicios de transporte urbano colaboran con el desarrollo de la misma?

- El 70% del total de Empresa de Transporte Colaboran de forma eficiente al servicio de transporte regular y no regular, mediante sus aportamiento sobre disposiciones normativas en específico, el otro 30% brindan el servicio de forma informal.

OBJETIVO ESPECÍFICO 2: Comprender cuál es la importancia de las disposiciones normativas del sector transporte en la prestación del servicio de transporte urbano.

Preguntas:

7. ¿Por qué es importante desarrollar las disposiciones normativas es decir en la emisión de políticas, lineamientos y manuales para el desarrollo del Transporte Urbano?

- Por que son planes de mejoramiento o visiones a futuro que todo está regulado tiene ejecución de manera legal y eficiente a favor del servicio de transporte público regular; por conseguir un mejor servicio al ciudadano en la cual haya menos accidentes, congestión y caos masivamente en este contexto.

8. ¿Por qué el desempeño del servicio de transporte urbano depende de las disposiciones normativas que emite el órgano competente?

- Por que mediante las normas emitidas y su plena vigencia; pueden ejecutarse mediante sus órganos fiscalizadores y de control hacia los distintos irregularidades en el servicio público. Sin aquellas normas (ordenanzas municipales, Decretos Superiores y lineamientos) no existía del manera legal y normativa de controlar (debido) irregularidades en el Servicio Público.

9. ¿Existirá alguna observación que desea usted agregar?

- Si, que la Subgerencia de Regulación de Transporte-SRT es el órgano responsable de la registro y expedición de las autorizaciones para la circulación del servicio de transporte público y para el uso especial de los buses en el ámbito de la presencia de línea

Fuente: Elaboración propia del autor



RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 16-2017-0-PI/AE-UCV-LIMA/EAP DE DERECHO

Lima, 13 de junio de 2018.

VISTA:

La solicitud para la designación de un profesor asesor del proyecto de investigación, presentada por el/la alumno(a) INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el Artículo N° 20 del Reglamento N° 0389-2017/UCV de Grados y Títulos, las Directivas de Investigación, los Reglamentos de la Facultad de Derecho y el Plan de Estudios de la Carrera Profesional de Derecho, para la elaboración de un Proyecto de Investigación y el Desarrollo del Proyecto de Investigación se requiere de un profesor asesor, quien tendrá la responsabilidad de orientar la ejecución del trabajo y, en ningún caso, será considerado como coautor del mismo.

Que, el tema de investigación denominado “ANÁLISIS DE LOS LINEAMIENTOS NORMATIVOS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO”, presentado por el/la alumno(a) INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO, requiere la designación de un profesor asesor.

Que, de acuerdo al Informe N° 80-A- 2018-AI-EPD-UCV-LN, se ha verificado que no tiene dicha Resolución



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

RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO.- EN VÍA DE REGULARIZACIÓN DESIGNAR al docente **CASTRO RODRIGUEZ, LILIAM LESLY** como profesor asesor del tema de investigación cuyo título es “LA PROBLEMÁTICA JURÍDICA DE LAS TÉCNICAS DE REPRODUCCIÓN HUMANA ASISTIDA EN LA LEGISLACIÓN PERUANA”, presentado por el/la alumno(a) **INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO**.

Regístrese, comuníquese y archívese.



ESAÚ VARGAS HUAMAN
Coordinador Académico
Escuela Profesional de
Derecho

Universidad cesar Vallejo Lima Norte

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N°16-2017-0-PI/AE-UCV-LIMA/EAP DE DERECHO

Lima, 13 de junio de 2018.

VISTA:

La solicitud para la designación de Jurado Evaluador, día y hora de sustentación del proyecto de investigación, presentada por el/la alumno(a) INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el Artículo N° 20 del Reglamento N° 0389-2017/UCV de Grados y Títulos, las Directivas de Investigación, el Reglamento de la Escuela de Derecho y el Plan de Estudios de la carrera de Derecho, corresponde al Director de la Escuela Derecho designar al Jurado Evaluador para efectos de la evaluación y sustentación del trabajo de investigación.

Que, de conformidad con el Artículo N° 20 inciso 4 del Reglamento de Grados y Títulos, el Dictamen o acta de sustentación del trabajo de investigación firmado por los miembros del jurado será con el visto bueno del Decano o director de la escuela.

Que, de acuerdo al Informe N° 80- A-2018-AI-EPD-UCV-LN, se ha verificado que no tiene dicha Resolución.

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

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°: EN VIA DE REGULARIZACION, DESIGNAR como miembros del JURADO EVALUADOR del Proyecto de Investigación titulado: "ANÁLISIS DE LOS LINEAMIENTOS NORMATIVOS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO", presentada por el/la alumno(a) INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO, a los siguientes docentes:

PRESIDENTE : VILDOSO CABRERA, ERICK DANIEL
SECRETARIO(A) : LA TORRE GUERRERO, ANGEL FERNANDO
VOCAL : CASTRO RODRIGUEZ, LILIAM LESLY

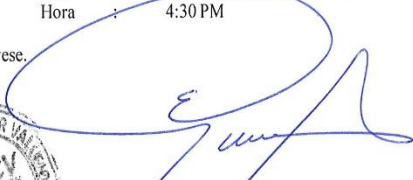
ARTÍCULO 2°: DISPONER, que los miembros del Jurado Evaluador designado emitan un dictamen final sobre el Proyecto de Investigación presentado y concluyan el proceso de evaluación con la sustentación correspondiente.

ARTÍCULO 3°: SEÑALAR, como lugar, fecha y hora de sustentación el siguiente:

- Lugar : AULA-317- B
- Día : VIERNES 10 DE MARZO DE 2017
- Hora : 4:30 PM

Regístrese, comuníquese y archívese.




ESAÚ YARGAS HUAMAN
Coordinador Académico
Escuela Profesional de Derecho
Universidad cesar Vallejo Lima Norte

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N°16-2017-0-PI/AP-UCV-LIMA/EAP DE DERECHO

Lima, 13 de junio de 2018.

VISTO:

El Acta de Sustentación N° 16-2017-0-PI-OI/EAPD/UCV/LN de fecha VIERNES 10 DE MARZO DE 2017, presentado por el Jurado Evaluador designado en la Resolución Directoral N° 16-2017-0-PI/AP-UCV-LIMA/EAP DE DERECHO de fecha 29 de Marzo de 2017, de la Escuela Académico Profesional de Derecho, presentado por el/la alumno(a) **INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO**

CONSIDERANDO:

Que, según lo dispone el Artículo N° 20 del Reglamento N° 0389-2017/UCV de Grados y Títulos de la UCV. La universidad Otorga el Grado Académico de Bachiller a los alumnos que han aprobado los estudios de pregrado, así como la aprobación de un trabajo de investigación.

Que, mediante la Resolución Directoral N° 16-2017-0-PI/AP-UCV-LIMA/EAP DE DERECHO de fecha 30 de junio de 2017, se designó como Jurado Evaluador del Proyecto de Investigación denominado:

“ANÁLISIS DE LOS LINEAMIENTOS NORMATIVOS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO”, a los siguientes:



PRESIDENTE : VILDOSO CABRERA, ERICK DANIEL
SECRETARIO(A) : LA TORRE GUERRERO, ANGEL FERNANDO
VOCAL : CASTRO RODRIGUEZ, LILIAM LESLY

Que según se desprende del dictamen de sustentación correspondiente, el Jurado Evaluador calificó el trabajo de investigación después de la sustentación habiendo sido aprobado con el visto bueno del director académico y el Decano de la Facultad, de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo N° 20 inciso 4 del Reglamento de Grados y Títulos de la UCV.

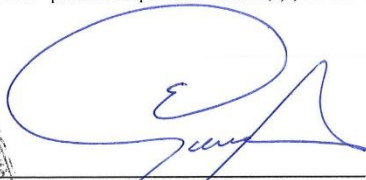
Que, de acuerdo al Informe N° 80- A-2018-AI-EPD-UCV-LN, se ha verificado que no tiene dicha Resolución

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

RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO: EN VÍA DE REGULARIZACIÓN APROBAR el Proyecto de Investigación denominado **“ANÁLISIS DE LOS LINEAMIENTOS NORMATIVOS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO”** presentado por el/la alumno(a) **INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO**

Regístrese, Comuníquese y Archívese.



ESAÚ VARGAS HUAMAN
Coordinador Académico
Escuela Profesional de Derecho
Universidad cesar Vallejo Lima Norte

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe

JORNADA DE INVESTIGACIÓN N° 2

**ACTA DE SUSTENTACIÓN
N° 16-2017-0-PI-OI/EPD/UCV/LN**

El Jurado encargado de evaluar el Trabajo de Investigación, PRESENTADO EN LA MODALIDAD DE **PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**.

Presentado por don (a):

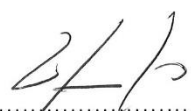
INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO


Cuyo Título es: **ANÁLISIS DE LOS LINEAMIENTOS NORMATIVOS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO**

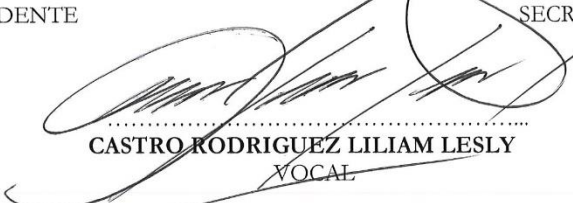
Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el estudiante, otorgándole el calificativo de: *13* *TRECE*

DESAPROBADO	00-10 PUNTOS	(.....)
APROBADO POR MAYORÍA	11-13 PUNTOS	(.13.)
APROBADO POR UNANIMIDAD	14-17 PUNTOS	(.....)
APROBADO POR EXCELENCIA	18-20 PUNTOS	(.....)

Lima, VIERNES 10 DE MARZO DE 2017


.....
VILDOSO CABRERA ERICK DANIEL
PRESIDENTE


.....
LA TORRE GUERRERO ANGEL FERNANDO
SECRETARIO


.....
CASTRO RODRIGUEZ LILIAM LESLY
VOCAL

NOTA: En el caso de que haya nuevas observaciones en el informe, el estudiante debe levantar las observaciones para dar el pase a Resolución.

LIMA NORTE Av. Alfredo Mendiola 6232, Los Olivos. Tel.:(+511) 202 4342 Fax.:(+511) 202 4343
LIMA ESTE Av. del Parque 640, Urb. Canto Rey, San Juan de Lurigancho Tel.:(+511) 200 9030 Anx.:2510.
ATE Carretera Central Km. 8.2 Tel.: (+511) 200 9030 Anx.: 8184
CALLAO Av. Argentina 1795 Tel.:(+511) 202 4342 Anx.: 2650.

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N°189-2017-II-DPI/AE-UCV-LIMA /EP DE DERECHO

Lima, 13 de junio del 2018.

VISTO:

La solicitud para la designación de un profesor asesor del Desarrollo del Proyecto de Investigación, presentada por el/la alumno(a) INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO

CONSIDERANDO:

Que, de conformidad con el Artículo N° 22 del Reglamento N° 0389-2017/UCV de Grados y Títulos, las Directivas de Investigación, los Reglamentos de la Facultad de Derecho y el Plan de Estudios de la Carrera Profesional de Derecho, para la elaboración de un Proyecto de Investigación y el Desarrollo del Proyecto de Investigación se requiere de un profesor asesor, quien tendrá la responsabilidad de orientar la ejecución del trabajo y, en ningún caso, será considerado como coautor del mismo.

Que, el tema de investigación denominado "ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS AÑOS 2015-2016", presentado por el/la alumno(a) INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO requiere la designación de un profesor asesor.

Que, de acuerdo al Informe N°80-A-2018-AI-EPD-UCV-LN, se ha verificado que no tiene dicha Resolución

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

SE RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO.- EN VÍA DE REGULARIZACIÓN DESIGNAR al docente FLORES MEDINA, ELEAZAR ARMANDO como profesor asesor del tema de investigación cuyo título es "ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS AÑOS 2015-2016", presentado por el/la alumno(a) INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO .

Regístrese, comuníquese y archívese.



ESAÚ VARGAS HUAMAN
Coordinador Académico
Escuela Profesional de
Derecho

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.

Universidad cesar Vallejo Lima Norte



ucv.edu.pe

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N°189 -2017-II-DPI/JE-UCV-LIMA/EP DE DERECHO

Lima, 13 de junio del 2018.

VISTA:

La solicitud para la designación de Jurado Evaluador, día y hora de sustentación del Desarrollo del Proyecto de Investigación, presentada por el/la alumno(a) INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO

CONSIDERANDO:

Que, según lo dispone el Artículo N° 22 del Reglamento N° 0389-2017/UCV de Grados y Títulos de la UCV. La Universidad Otorga en Nombre de la Nación el Título Profesional de Licenciado o su equivalente a los Bachilleres que han cumplido con las exigencias previstas por cada Facultad de acuerdo a la modalidad establecida y que acredita en el Titulado las competencias para el ejercicio de la Profesión.

Que, de conformidad con el Artículo N° 22 inciso 4 del Reglamento de Grados y Títulos, el Dictamen o acta de sustentación de la tesis será con el visto bueno del director académico en las filiales y el Decano de la Facultad en la sede central.

Que, de acuerdo al Informe N° 80-A- 2018-AI-EPD-UCV-LN, se ha verificado que no tiene dicha Resolución

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

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°: EN VIA DE REGULARIZACIÓN, DESIGNAR como miembros del JURADO EVALUADOR de Desarrollo del Proyecto de Investigación titulado: "ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS AÑOS 2015-2016", presentado por el/la alumno(a) INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO, a los siguientes docentes:

PRESIDENTE : URTEAGA REGAL, CARLOS ALBERTO
SECRETARIO(A) : SEBASTIAN LOPEZ, EDITH CORINA
VOCAL : FLORES MEDINA, ELEAZAR ARMANDO

ARTÍCULO 2°: DISPONER, que los miembros del Jurado Evaluador designado emitan un dictamen final sobre el Desarrollo del Proyecto de Investigación presentado y concluyan el proceso de evaluación con la sustentación correspondiente.

ARTÍCULO 3°: SEÑALAR, como lugar, fecha y hora de sustentación el siguiente:

- Lugar : 613-B
- Día : VIERNES 15 DE DICIEMBRE DE 2017
- Hora : 06:30 - 7:00 PM

Regístrese, comuníquese y archívese.



ESAÚ VARGAS HUAMAN
Coordinador Académico
Escuela Profesional de
Derecho

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.

Universidad cesar Vallejo Lima Norte



ucv.edu.pe

RESOLUCIÓN DIRECTORAL N°189 -2017-II-DPI/AP/UCV-LIMA NORTE/EP DE DERECHO

Lima, 13 junio del 2018.

VISTO:

El Acta de Sustentación N°189-2017-II -OI/EPD/UCV/LN de fecha VIERNES 15 DE DICIEMBRE DE 2017, presentado por el Jurado Evaluador designado en la Resolución Directoral N° 189-2017-II-DPI/UCV-LIMA/EP DE DERECHO de fecha 30 DE NOVIEMBRE DEL 2017, de la Escuela Profesional de Derecho, presentado por el/la alumno(a) **INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO**.

CONSIDERANDO:

Que, según lo dispone el Artículo N° 22 del Reglamento N° 0389-2017/UCV de Grados y Títulos de la UCV. La Universidad Otorga en Nombre de la Nación el Título Profesional de Licenciado o su equivalente a los Bachilleres que han cumplido con las exigencias previstas por cada Facultad de acuerdo a la modalidad establecida y que acredita en el Titulado las competencias para el ejercicio de la Profesión.

Que, mediante la Resolución Directoral N°189-2017-II-DPI/AI-UCV-LIMA/EP DE DERECHO de fecha 30 DE NOVIEMBRE DE 2017., se designó como Jurado Evaluador del Desarrollo del Proyecto de Investigación denominado: **“ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS AÑOS 2015-2016”** a los siguientes:



PRESIDENTE : URTEAGA REGAL, CARLOS ALBERTO
SECRETARIO(A) : SEBASTIAN LOPEZ, EDITH CORINA
VOCAL : FLORES MEDINA, ELEAZAR ARMANDO

Que según se desprende del dictamen de sustentación correspondiente, el Jurado Evaluador calificó el trabajo de Investigación después de la sustentación habiendo sido aprobado con el visto bueno del director académico y el Decano de la Facultad, de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo N° 22 inciso 4 del Reglamento de Grados y Títulos de la UCV.

Que, de acuerdo al Informe N°80-A-2018-AI-EPD-UCV-LN, se ha verificado que no tiene dicha Resolución

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

RESUELVE:

ARTÍCULO ÚNICO: EN VÍA DE REGULARIZACIÓN APROBAR el Desarrollo del Proyecto de Investigación denominado **“ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS AÑOS 2015-2016”** presentado por el/la alumno(a) **INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO** Regístrese, Comuníquese y Archívese.




ESAÚ VARGAS HUAMAN
Coordinador Académico
Escuela Profesional de
Derecho
Universidad cesar Vallejo Lima Norte

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe



RESOLUCIÓN DIRECTORAL N° 189 -2017-II-DPI/AE/UCV-LIMA NORTE/EP DE DERECHO

Lima, 13 de junio del 2018

VISTA:

La solicitud presentada por **INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO** con código de matrícula N° 6700239111, en su condición de estudiante de la Escuela Profesional de Derecho - Filial Lima, cuyo Proyecto de Investigación se denomina:

“ANÁLISIS DE LOS LINEAMIENTOS NORMATIVOS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO”, asesorado por el/la docente CASTRO RODRIGUEZ, LILIAM LESLY, solicitando la AUTORIZACIÓN para la Modificación del Desarrollo del Proyecto de Investigación al siguiente Título:

“ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS AÑOS 2015-2016”

CONSIDERANDO:

Que, es política de la Universidad brindar servicios óptimos y velar por los intereses de los estudiantes, así como de la Institución,

Que, habiendo sido realizada la evaluación del expediente presentado (teniendo como base los requisitos establecidos por la EAP de Derecho - Filial Lima) por la Oficina de Proyectos y Tesis,

Que, el formato de MODIFICACIÓN de Título del Desarrollo del Proyecto de Investigación revisado por el Área de Investigación autorizando la modificación del título del trabajo de investigación; y

Estando a lo dispuesto en el Art. N° 41° del Reglamento General de la Universidad César Vallejo; y teniendo en consideración que, la modificación, renuncia, inclusión o cambio del título del Desarrollo del Proyecto de Investigación está normado en el reglamento de elaboración y sustentación de Tesis de la EAP de Derecho-Filial Lima de la Universidad César Vallejo, y;

Que, de acuerdo al Informe N°80-A-2018-AI-EPD-UCV-LN, se ha verificado que no tiene dicha Resolución

Que, el Director de la EAP de Derecho-Filial Lima, en uso de sus facultades y atribuciones;

SE RESUELVE:

Art. 1°.- EN VIA DE REGULARIZACIÓN MODIFICAR el título del Desarrollo del Proyecto de Investigación con la siguiente denominación: **“ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS AÑOS 2015-2016”**

Art 2°.- CERTIFICAR, dicha modificación emitiendo la nueva constancia de aprobación respectiva.

Regístrese, comuníquese y archívese.



ESAU VARGAS HUAMAN
Coordinador Académico
Escuela -Profesional de Derecho
Universidad César Vallejo – Lima Norte

Somos la universidad de los
que quieren salir adelante.



ucv.edu.pe



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

JORNADA DE INVESTIGACIÓN N° 2

**ACTA DE SUSTENTACIÓN
N° 189-2017-II-DPI-OI/EPI/UCV/LN**

El Jurado encargado de evaluar el Trabajo de Investigación, PRESENTADO EN LA MODALIDAD DE **DESARROLLO DEL PROYECTO DE INVESTIGACIÓN**:

Presentado por don (a):
INCA VELASQUEZ, JEANCARLOS AURELIO

Cuyo Título es:
ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR TRANSPORTE

DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON
RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS
AÑOS 2015-2016

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el estudiante, otorgándole el calificativo de: Trece

DESAPROBADO	00-10 PUNTOS	(.....)
APROBADO POR MAYORÍA	11-13 PUNTOS	(<u>13</u>)
APROBADO POR UNANIMIDAD	14-17 PUNTOS	(.....)
APROBADO POR EXCELENCIA	18-20 PUNTOS	(.....)

Lima, SÁBADO 16 DE DICIEMBRE DE 2017

.....
URTEAGA REGAL, CARLOS ALBERTO
PRESIDENTE

.....
SEBASTIAN LOPEZ, EDITH CORINA
SECRETARIO

.....
FLORES MEDINA ELEAZAR ARMANDO
VOCAL

NOTA: En el caso de que haya nuevas observaciones en el informe, el estudiante debe levantar las observaciones para dar el pase a Resolución.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la
Municipalidad Metropolitana de Lima con relación al servicio de Transporte
urbano en los años 2015 - 2016.

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR:

Jeancarlos Aurelio Inca Velásquez

Handwritten signature and text:
DE ELEAZAR FLORES MEDINA
27/11/2017

 UCV UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS	Código : F06-PP-PR-02.02 Versión : 07 Fecha : 13-02-2019 Página : 1 de 1
--	---	---

Yo, **José Jorge Rodríguez Figueroa**, docente de la Facultad de Derecho y Escuela Profesional de Derecho de la Universidad César Vallejo - Lima Norte, revisor (a) de la tesis titulada

“ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS AÑOS 2015-2016”, del estudiante **JEANCARLOS AURELIO INCA VELASQUEZ**, constato que la investigación tiene un índice de similitud de **24%** verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El suscrito analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

Lima, 13 de febrero de 2019



[Handwritten Signature]
Firma

José Jorge Rodríguez Figueroa

DNI: 10729462

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Representante de la Dirección / Vicerrectorado de Investigación y Calidad	Aprobó	Rectorado
---------	----------------------------	--------	---	--------	-----------



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

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

JOSE JORGE RODRIGUEZ FIGUEROA

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

JEANCARLOS AURELIO INCA VELÁSQUEZ

INFORME TÍTULADO:

ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES NORMATIVAS DEL SECTOR DE TRANSPORTE DADAS POR LA MUNICIPALIDAD METROPOLITANA DE LIMA CON RELACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LOS AÑOS 2015-2016

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE: ABOGADO (A)

FECHA DE SUSTENTACIÓN: 16/12/2017

NOTA O MENCIÓN: 13 APROBACION POR MAYORIA




FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN

