



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

Modificación del artículo 59,4 del D.S. N° 017–2009–MTC y su incidencia en el debido proceso para la formalización del transporte público en la Municipalidad Provincial de Piura, 2018.

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
Abogada

AUTORA:
Br. Tume Eca María Del Socorro (ORCID: 0000-0002-6708-8663)

ASESORES
Mg. Velasco Palacios Omar Gabriel (ORCID: 0000-0002-9170-9167)
Dr. Jurado Fernández Cristian Augusto (ORCID: 0000-0001-9464-8999)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
Gestión Pública

PIURA – PERÚ

2019

DEDICATORIA

A Dios

*Por regalarme otro día de vida, salud,
inteligencia y las fuerzas para poder
alcanzar mis objetivos trazados a lo
largo del camino universitario en mi
especialidad.*

A mis padres

*Por estar presentes en cada momento
que necesitaba ese ánimo para no
decaer y me dieron las fuerzas
suficientes para ser una profesional
con existo.*

A mi familia

*Mi esposo y mi hija por brindarme ese
ayudo totalmente sincero cada vez que
no podía más, por compartir su tiempo
constante y estar pendientes de mis
estudios como profesional.*

María del Socorro

AGRADECIMIENTO

A mis padres, esposo e hija quienes siempre estuvieron presentes a lo largo del camino universitario apoyándome y motivándome día a día con la formación académica adquirida, creyendo en mi persona y no dudaron en mi habilidad para ser una profesional.

A los diferentes docentes conocedores del derecho que con su paciencia y dedicación compartieron sus conocimientos en cada clase magistral; es de allí donde adquirí los conocimientos para hoy día culminar con la formación profesional; y como no darle gracias a esta universidad por abrirme sus puertas y acogerme en este camino competitivo donde se nos inculca los valores éticos y morales para ser profesionales honestos.

María del Socorro

El Jurado encargado de evaluar la tesis presentada por doña **MARÍA DEL SOCORRO TUME ECA**, cuyo título es: **“MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 59,4 DEL D.S. N° 017-2009-MTC Y SU INCIDENCIA EN EL DEBIDO PROCESO PARA LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA, 2018”**

Reunido en fecha, escucho la sustentación y la resolución de preguntas por es estudiante, otorgándole el calificativo de: 17- DIECISIETE.

Piura, 25 de marzo 2019



 Mg. Omar Gabriel Velasco Palacios
 PRESIDENTE



 Abog. Jesús Mejía Fernández
 SECRETARIO



 Dr. Cristian Augusto Jurado Fernández
 VOCAL


Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable del SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	---------------------	--------	---------------------------------

DECLARACIÓN DE AUTENCIDAD

Yo, María del Socorro Tume Eca, con DNI N° 45635836 efecto de cumplir con las disposiciones vigentes en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Cesar Vallejo, Facultad de Derecho, Escuela Profesional de Derecho, declaro bajo juramento que toda la documentación que acompaño es veraz y autentica.

Asimismo, declaro también bajo juramento que todos los datos e información que se muestran en la presente tesis son auténticos y veraces.

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

Piura, 2019



María del Socorro Tume Eca
DNI N° 45635836

INDICE

	Pág.
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Acta de aprobación de la tesis	iv
Declaración de autenticidad	v
Índice	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MÉTODO	26
2.1. Diseño de la investigación	26
2.2. Variables, operacionalización	26
2.3. Población y muestra	27
2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.	27
2.5. Métodos de análisis de datos	28
2.6. Aspectos éticos	28
III. RESULTADOS	29
IV. DISCUSIÓN	50
V. CONCLUSIONES	55
VI. RECOMENDACIONES	56
VII. REFERENCIAS	57
Anexos	59
Matriz de consistencia metodológica	60
Matriz de consistencia lógico	61
Validación de instrumentos	63

RESUMEN

El trabajo de investigación a desarrollar se titula “Modificación del artículo 59.4 del decreto supremo N° 017-2009-MTC y su incidencia en el debido proceso para la formalización del transporte público en la Municipalidad Provincial de Piura, 2018”; responde a la pregunta de investigación: ¿Cuál debe ser la modificación del artículo 59,4 correspondiente al Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, dentro de los parámetros del debido proceso para la formalización del transporte público en la Municipalidad provincial de Piura, 2018? Asimismo el objetivo general es analizar los fundamentos jurídicos normativos que permitan la modificación del artículo 59.4 del D.S. N° 017-2009-MTC. La investigación es de tipo descriptiva; haciendo uso de los métodos: inductivos, explicativos, analíticos y sintéticos entre otros. Las técnicas utilizadas han sido el análisis documental, y las entrevistas aplicadas a los empresarios transportistas y el personal que labora en el área de transporte de la Municipalidad. Los resultados nos muestran una profunda informalidad por parte del microempresario transportista; sumándose a ello la misma municipalidad que al disponer trámites engorrosos, traen como consecuencia la falta de cumplimiento con los plazos de tiempo establecidos, tal como indican los resultados estadísticos. Logrando concluir que la renovación de las tarjetas de circulación vehicular afecta negativamente la calidad de servicio en perjuicio del usuario y la seguridad de los peatones.

Palabras Claves: Formalización, micro empresario, Transporte Público y Gestión Municipal.

ABSTRACT

The research work to be developed is entitled "Modification of article 59.4 of supreme decree N° 017-2009-mtc and its incidence in the due process for the formalization of public transportation in the provincial Municipality of Piura, 2018"; answers the research question: What should be the modification of article 59.4 corresponding to Supreme Decree No. 017-2009-MTC, within the parameters of due process for the formalization of public transport in the provincial Municipality of Piura, 2018? Likewise, the general objective is to analyze the normative legal bases that allow the modification of article 59.4 of the D.S. No. 017-2009-MTC. The investigation is descriptive; making use of the methods: inductive, explanatory, analytical and synthetic among others. The techniques used have been the documentary analysis, and the interviews applied to the transport businessmen and the personnel that works in the transport area of the Municipality. The results show us a deep informality on the part of the transporting microentrepreneur; adding to it the same municipality that by having cumbersome procedures, bring as a consequence the lack of compliance with the established deadlines, as indicated by the statistical results. Achieving to conclude that the renewal of vehicle circulation cards negatively affects the quality of service to the detriment of the user and the safety of pedestrians.

Keywords: Formalization, micro businessman, Public Transport and Municipal Management.

I. INTRODUCCIÓN

Transporte público es un servicio fundamental para las sociedades; sin embargo constituye un gran problema en muchas ciudades importantes de América Latina y en nuestro país. El transporte urbano e interurbano permite a los ciudadanos en general poder desplazarse por los distintos puntos de una ciudad; dicho servicio por normatividad se encuentra regulado por la autoridad municipal por medio de las ordenanzas; las cuales buscan brindar al usuario de este sistema un servicio de calidad.

Sin embargo en la práctica, esta situación dista mucho, ya que por un lado el transporte público está totalmente desordenado; no se cuenta con el personal idóneo en su totalidad; no se respetan las señalizaciones del tránsito; existen muchas unidades en mal estado que arriesgan la vida de los ciudadanos, en general la población no siente satisfacción con el servicio y siempre se generan reclamos argumentando la afectación de sus derechos.

Es necesario que la Gerencia de Transportes del Concejo Municipal de Piura tome cartas en el asunto y establezca como prioridad contribuir a la solución del problema; que se agrava continuamente por el crecimiento demográfico de la población.

De acuerdo a la Ordenanza Municipal de Piura N° 141-CMPP, del 8 de noviembre del 2013; ordena el servicio colectivo y de taxis en la ciudad de Piura: “[...] la finalidad es diferenciar el transporte masivo regular de personas del transporte en taxi colectivo, y de esta forma elevar las condiciones y calidad de vida de los usuarios en esta clase de modalidad de servicio público”. Así mismo en esta ordenanza se detallan todos los requisitos y documentos que se deben de entregar para la realización de dicho trámite. Así mismo se señala de forma específica como obtener la renovación.

También en el Decreto Supremo N°017-2009-MTC, de acuerdo al artículo 59 establece la renovación de la autorización para el servicio de transporte en su inciso 4 indica lo siguiente “La resolución de renovación será publicada en la página web de la entidad emisora de la autorización a más tardar a los tres (03) días hábiles de haber sido emitida, debiendo mantenerse publicada por un periodo mínimo de treinta (30) días hábiles”. Sin embargo en la realidad este artículo se vulnera al momento de no cumplirla, ante este problema planteo la modificatoria en beneficio al microempresario transportistas;

así como sus diferentes trabajadores (choferes y ayudantes).

Con respecto a los requisitos que los empresarios deben de cumplir para poder otorgar la tarjeta de circulación tal como se señala por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, debe ser entregado en expediente de diecisiete ítems a la municipalidad; muchos de ellos cuando se trata de la revalidación no deben ser necesarios presentarlos nuevamente como por ejemplo la propuesta operacional que acredite el número de servicios y frecuencias solicitadas, ya que este mismo expediente se presenta en ambas instituciones pero es la autoridad edil quien tiene a cargo otorgar dichas tarjetas de circulación; estableciéndose; las rutas que van a cubrir y cantidad de unidades.

Se precisa que los empresarios han manifestado su incomodidad frente a estos trámites ya que tienen que otorgar algunas “contribuciones de carácter económico” para que sus expedientes de autorización se desarrollen de manera más rápida y sin observaciones de acuerdo a los expedientes presentados; no se tiene una prueba física sobre este hecho; ya que sólo se otorgan contribuciones en efectivo y con el máximo de discreción posible; aunque esto último en la práctica no se cumple.

Álvarez, E. (2015); quien desarrollo una tesis a la cual denomino: “Planeación para la administración de una flotilla de autobuses de transporte público”; investigación desarrollada para obtener el grado de maestro en Ciencias con especialidad en Administración; por el Instituto Politécnico Nacional de México.

“[...] un aforo es el conteo de vehículos que pasan por un lugar en un periodo de tiempo determinado. A partir del aforo se puede obtener información adicional, como el volumen vehicular, su frecuencia de paso, velocidad, tipo de vehículo, información y características de la flota vehicular, puede incluir o no, el cálculo del nivel de ocupación. Sin embargo, por parte de las instituciones oficiales no existe información de Aforos, o la información existente es parcial cuando se realiza un aforo; ya que sólo se realizan en horas de mayor demanda, no contempla los fines de semana, días festivos y/o vacaciones, por lo que, si se requiere información precisa, para evaluarla y analizarla.

El estudio parte del análisis de un fenómeno que hoy representa un problema real en el transporte público en la mayor parte de esta ciudad y en todo el país, el interés de

realizar este estudio es generar una propuesta para ofrecer soluciones factibles, que sean posibles de aplicar y solucionar los problemas del transporte existentes. La situación del transporte en México para realizar una propuesta factible que incluya el análisis de la información, el diagnóstico del caso particular de una ruta de transporte y la aplicación de herramientas como los Sistemas Inteligentes de Transporte”.

Tal como lo reporta el autor el tema del transporte público en una ciudad tan importante como lo es México Distrito Federal; tiene un alto tráfico de unidades que colapsan el sistema vial; sumándose a ello la antigüedad del parque automotor que es una característica propia de la gran mayoría de países en Latinoamérica; la intencionalidad del estudio fue ofrecer la posibilidad de algunas soluciones que ayuden a menguar la situación descrita en este país; y que en la práctica demandará la ayuda de todos los actores involucrados para tratar de solucionar el problema. La Secretaria de Transporte tiene políticas que en la práctica no se cumplen como es la renovación de las unidades con más de diez años de uso y que deben de pasar por una evaluación cada seis meses con la finalidad de cumplir con su ruta ante la ciudadanía en general.

Herrera, A. (2015); en la tesis titulada: “Modelo de interrelación entre el sistema de variables del servicio de transporte, y la demanda de viajeros de autobuses urbanos en la ciudad de Portoviejo”; desarrollada en la Pontificia Universidad Católica de Ecuador; para obtener el grado académico de Master en Transportes; cuyo estudio llega a establecer que:

“[...] los actores en el sistema de transporte urbano de la ciudad de Portoviejo, son: los usuarios, que corresponden al 67% de la población de la ciudad; los operadores, que corresponde a las tres cooperativas que integran el servicio en la ciudad de Portoviejo; y el Estado, Cantonal y demás entes que controlan el servicio de transporte terrestre urbano en el país. Lamentablemente no existe: articulación e integración entre estos actores; una red de paraderos establecidos para los buses urbanos; un ente que controle el nivel del servicio de transporte de pasajeros de buses urbanos, ni la seguridad; ni una unidad que monitoree permanente el estado de las unidades de transporte de pasajeros”.

El estudio de este investigador ecuatoriano revela el hecho de que entre las mismas empresas que tienen a cargo la responsabilidad de tránsito público; no existe ningún tipo de interrelación; lo cual afecta a los usuarios, por otra parte señala también que no existe un

seguimiento o fiscalización a dichas empresas; lo cual podría mejorar la seguridad de las unidades y seguridad de servicio que se brinda; los municipios no controlan de forma efectiva los paraderos autorizados; siendo esto también un problema para quienes circulan por medio de sus unidades particulares en la ciudad.

Molina, J. y Torres, S. (2016); desarrollaron una investigación a la cual titularon: “Análisis de la calidad de prestación del servicio de transporte público urbano, Trujillo 2014”; en la Universidad Nacional de Trujillo; con la finalidad de optar el título profesional de Abogado; en dicho estudio se sustenta:

“[...] existe una gran deficiencia en la fiscalización del servicio de transporte público urbano en la ciudad de Trujillo; donde se evidencia la contaminación ambiental, el tráfico y el apuro de los pasajeros; así como las condiciones técnicas de los vehículos; afectando el interés de la comunidad en general. Dentro de las principales deficiencias encontradas tenemos: asientos en mal estado, unidades obsoletas, personal que no se encuentra debidamente identificado; agresiones a los usuarios por parte de los cobradores; no se respetan los límites de velocidad, ni las señales de tránsito”.

Estas situaciones que se describe revela la falta de una supervisión constante por parte de quienes tienen la autoridad de poder resolver este problema como lo es por un lado la Municipalidad; quien es la encargada de planificar las rutas, anillos viales y otorgamiento de tarjetas de circulación a empresas legalmente constituidas; sin embargo en la práctica hay muchos empresarios informales que se dedican a brindar servicio urbano delante de las autoridades que no frenan el problema. Es necesaria una reingeniería en la ciudad de Trujillo que permita establecer mejores linderos de calidad.

Poole, E. (2016); desarrolló una investigación a la cual título: “Rectificando las fallas del mercado: balance del proceso de implementación en Lima del Sistema Integrado de Transporte (SIT) y propuestas para su perfeccionamiento bajo un régimen de servicio público”; con fines de poder obtener el título de Abogado en la Universidad Pontificia Católica del Perú; en la cual aduce que:

“[...] el proceso de reorganización del transporte público que se viene llevando a cabo en Lima (así como experiencias previas en otras urbes latinoamericanas que le

han servido como inspiración) para constituir el Sistema Integrado de Transporte (SIT) puede considerarse como un esfuerzo por emplear al Derecho como instrumento de desarrollo social y económico. Implica una nueva visión de las políticas urbanas basada en sistemas integrados de transporte, un enfoque de movilidad sostenible y la articulación del transporte público con la planificación urbana. Por tanto, el SIT resultaría la alternativa más adecuada para reordenar el transporte público de Lima, siendo económicamente más asequible y pudiendo implementarse en menos tiempo que las inversiones en líneas de metro. Permitiría asimismo potenciar los beneficios de dicha infraestructura, al integrarla al resto del transporte público una vez reorganizado”.

Esta investigación nos muestra el gran problema del transporte público que existe a nivel nacional; ya que deben de desarrollar muchos criterios; sin embargo en la práctica estos no se cumplen plenamente. Además de ello la ciudad de Lima es la metrópolis de nuestro país; en ella se concentran más de 7 millones de personas; las cuales se desplazan diariamente; agudizándose el problema ya que se tiene un parque automotor desfasado y que no está de adecuado con los requisitos que la sociedad actual exige; sin embargo se sigue prestando un servicio de transporte público que no es el adecuado y que realmente congestiona las vías que no se dan abasto para poder soportar el problema.

Álvarez, J. y Cerna, M. (2013); desarrollaron un estudio de investigación al cual denominaron: “La formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros y su contribución en la dinamización de la economía en la provincia de Trujillo”; desarrollada en la Universidad Privada Antenor Orrego; para optar el título profesional de Contador; el estudio considera que:

“[...] los micro empresarios de los microbuses del servicio público de transportes de pasajeros se encuentran operando bajo la informalidad de asociados, sus políticas internas sólo están regidas a un sistema de ganancias económicas y al pago de sus trabajadores, sin contemplar el cumplimiento de obligaciones tributarias y laborales. Las empresas del servicio público de transportes de pasajeros no cuentan con una flota de vehículos propia. Por lo tanto, se ven obligados a tercerizar el servicio, y hacer un contrato con terceras personas, dueñas de vehículos, los que se encargan de proveer directamente el servicio de transporte público.

Así mismo la informalidad existente de los propietarios de los microbuses no permite a los trabajadores acceder a los beneficios sociales que una relación formal conlleva, lo cual permitiría un mayor bienestar para los trabajadores y sus familias. Las empresas del servicio público de transporte de pasajeros, no obstante existir un marco legal que facilita un esquema de relación formal entre los propietarios de los microbuses, los conductores y cobradores, persiste una relación informal. Por otra parte el 96% de microbuses en circulación en el servicio público de transporte de pasajeros se encuentran en la informalidad, lo que genera una menor recaudación tributaria y al mismo tiempo tiene un impacto en la correcta medición de los ingresos (PBI) de la Provincia de Trujillo”.

Estos autores abordan un problema grande de la ciudad de Trujillo, sin embargo el estudio no está únicamente ligado al problema medular del transporte; sino también poder modificar la condición de trabajo del transportista que busca la formalización. Así mismo señalan la necesidad de renovación del parque automotor; cuyas unidades que circulan por la ciudad algunas tienen más de cuarenta años de servicio; constituyendo un peligro para la ciudadanía. La formalización de estas empresas originara que este sector pueda acceder a créditos y renovar paulatinamente sus flotas.

Gallardo, J. (2011); en su tesis titulada: “Gestión tecnológica y empresarial del transporte urbano: Propuesta de Autoridad Metropolitana de Transporte”; desarrollada en la Universidad Nacional de Ingeniería; tesis para optar el grado de Maestro en gestión Tecnológica Empresarial; en la que concluye que:

“[...] la red vial para Lima y Callao que integra a la región es menor que la de Arequipa y La Libertad, sin embargo, la cantidad del parque automotor 65.4% respecto al total del país, viene siendo 10 veces mayor al de Arequipa y otras ciudades capitales de provincia. Es por ello que la Red de Interconexión regional debe ser implementada y controlada para mejorar la eficiencia de los viajes tanto de abastecimiento de la población como la propia movilidad urbana en el interior.

Las vías urbanas se tienen jerarquizadas en base a la Ordenanza 341-MML y sus modificatorias, que han clasificado a las vías en: locales, colectoras, arteriales, semi-expresas, expresas, y un conjunto de vías regionales metropolitanas, como es el caso de las carreteras panamericana norte, vía de evitamiento, panamericana Sur,

conectadas con la autopista Ramiro Prialé hacia el este, en donde circula transporte de carga, transporte interprovincial, privado e incluso transporte público. Esta clasificación tiene sus características y condiciones específicas en cuanto al tipo de vehículos que circulan por ellas”.

La investigación nos muestra la necesidad de una reforma en poder plantear una solución al problema del transporte público en Lima; que continuamente viene agravándose por el crecimiento del parque automotor, sin tener en cuenta una política de desarrollo que permita mejorar la existente; si bien es cierto que en estas últimas décadas se han desarrollado proyectos muy importantes como el tren eléctrico y el metropolitano; aún no se ha logrado solucionar el problema en su plenitud; en el caso de Lima se han venido incrementando rutas de manera provisional que han aumentado el caótico tráfico en la actualidad otorgando la municipalidad tarjetas de circulación temporal; por años se ha convertido en un reclamo para parte de los transportistas; cuando se ha pretendido cancelar dichos anillos de circulación.

Bonilla, E. (2006); investigo también sobre el tema en cuestión denominando a su estudio: “Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo”; tesis para optar el título de Ingeniero Civil por la Universidad Pontificia Católica del Perú; en el cual establece que:

“[...] la gestión y administración del sistema de transporte público será una obligación compartida entre las autoridades municipales y la empresa privada como en el caso de Transmilenio. Una empresa que se encargue de la administración y mantenimiento de las unidades de transporte público. La ciudad de Huancayo al ser una ciudad pequeña, puede gestionar la implementación de un sistema de control de radio, dentro de las unidades circulantes y manejar el número de vehículos de transporte público a lo largo del día de acuerdo a la demanda de los usuarios”.

Para el autor considera que el problema de transporte público tiene una solución que podría aliviar el tránsito en la ciudad; y está en relación al enlace con los distritos que conectan a la ciudad de Huancayo; para lo cual podrían establecerse rutas directas a la ciudad; de esta manera la conexión sería más rápida y disminuiría el transporte público dentro de la ciudad; así mismo se debe de contar con una adecuada señalización que beneficie a los peatones y proteja a los ciclistas.

El Transporte Público Interurbano, se define desde la perspectiva de Benito, A. (2013); constituye el termino aplicado al transporte colectivo de pasajeros. En contraposición al transporte privado; en el público los usuarios tienen que adaptarse a los horarios y condiciones que establecen los servicios, la ruta que ofrece el transportista. Generalmente el ciudadano comparte los medios de transporte que están disponibles para la colectividad en general.

La principal característica del transporte público se denomina demanda, la cual está relacionada con los usuarios; y por otro lado la oferta que está proporcionada por los vehículos de transporte, conductores. Para poder evaluar el transporte público se hacen uso de diferentes criterios. Por ejemplo si el transporte público es de carga, la población no se ve afectada pues mayormente se analiza el punto de partida y punto llegada de dicha carga.

En cambio en el transporte urbano e interurbano no se dispone de la amplitud anterior ya que demanda una ruta en cuyo camino los usuarios van bajando del servicio y otros van subiendo hasta llegar al destino. El transporte público urbano su finalidad es que el usuario se sienta satisfecho con el servicio brindado por la empresa de transporte; el objetivo es llevar al usuario de un lugar a otro distinto.

La problemática del transporte público ilegales, no es únicamente en nuestro país; ya que, en el mundo hay muchas personas que para poder subsistir se dedican al transporte público sin contar con la debida documentación y permisos exigibles. Disfrazan sus unidades como si fueran transporte legal. Esta acción causa problemas de índole económica para aquellas empresas que si han apostado por la formalidad. Sin embargo, este tipo de transporte arriesga la vida del usuario; ya que frente a un accidente de tránsito no cuentan con el debido respaldo del seguro que pueda cubrir los daños ocasionados tanto de forma directa con las vidas de los pasajeros y de forma indirecta a los daños ocasionados a terceros.

Muchas veces el conductor no cuenta con la debida certificación para poder conducir dicho vehículo; o el problema también puede evidenciarse al no cumplir con la revisión técnica para tal fin. Para poder combatir este problema es necesario que en la ciudad se desarrollen estrategias de control por parte de la autoridad edil en coordinación con los representantes de la Dirección Regional de Transporte; lo cual en la práctica se da; pero debe de hacerse siempre y no únicamente cuando se evidencie el problema; como

mayormente sucede.

Se precisa que este medio de transporte ilegal es altamente usado por la población en general; debido a la falta de transporte público adecuado y a que muchas personas pueden usar estos medios porque tal vez aparentemente pueden resultar más baratas, tradicionalmente a estas unidades se les denomina piratas, ya que están al margen de la normatividad; las cuales permiten parar en cualquier destino que el pasajero lo solicite.

El transporte público es el medio más eficiente en comparación con el transporte privado de las personas; ya que requiere menos combustible y su nivel de contaminación es menor en comparación a la cantidad de unidades que tendrían que ser usadas de manera individual para tal fin. Comparando cifras promedios un autobús puede albergar a 60 personas en marcha, mientras que un auto un promedio de 4 pasajeros, los transportes públicos no ocupan espacio de estacionamiento ya que se encuentran en constante circulación durante el servicio que brinda a la ciudad.

El transporte público posee una característica muy importante denominada: rigidez de trayecto; lo cual significa que a diferencia de un taxi, existe un recorrido planificado que debe ser cubierto por la unidad; en cambio el taxi lleva al usuario al destino establecido previamente por él; cualquier cambio alteraría la planificación establecida en el anillo vial determinado por la autoridad edil. La rigidez de horarios es otra de las características del transporte público ya que está vinculado a determinadas horas en las cuales el pasajero tendrá que acudir para poder llegar temprano a su centro de trabajo por ejemplo.

Por otra parte los medios de transporte público podrían ser más rápidos si las redes viales son amplias, lo cual no es el caso en la ciudad de Piura. Los beneficios sería la disminución de accidentes de tránsito siempre y cuando se respeten las señalizaciones y los límites de velocidad, pudiendo añadirse dispositivos tecnológicos que reporten los límites de velocidad bajo los cuales estos vehículos son conducidos.

El procedimiento administrativo es el conjunto de actos y diligencias tramitados en las entidades, para a la emisión de un acto administrativo que produce efectos jurídicos individuales o individualizables sobre intereses, obligaciones o derechos de los administrados. (Ley de procedimiento administrativo general N° 27444, abril 2018). El procedimiento se trata de una secuencia de requisitos que se enlazan con lo común y la

proyección unitaria; pero sin confundir su individualidad de su estructura técnica que debe permanecer como institución procesal dentro de sus límites originales.

Los principios del procedimiento administrativo, tienen como finalidad cautelar los derechos del administrado dentro del procedimiento administrativo; para que las entidades públicas cumplan sus lineamientos y criterios dentro de sus funciones. A continuación se presentan los principios y la explicación de cada uno de ellos.

El primero de ellos denominado principio de legalidad; bajo este principio las autoridades administrativas deben actuar con respecto a la constitución, la ley y al derecho, dentro de las facultades que le están atribuidas y de acuerdo con los fines para los que les fueron conferidos. (Ley de procedimiento administrativo general N° 27444, abril 2018). Mediante este principio las entidades públicas están obligadas a cumplir sus funciones conforme indica la norma y como establece los parámetros de facultades que le han sido atribuidos.

Sin embargo; los funcionarios públicos proceden según las disposiciones legales aplicables al procedimiento en curso; es por ellos que, toda restricción del contenido esencial del derecho fundamental cuyo ejercicio está sujeto al otorgamiento de licencia, autorización o permiso, se entiende que está establecida en la norma con rango de ley. Este principio tiene tres elementos fundamentales como: la legalidad sustancial que refiere al contenido de la materia que se le atribuye constitutivamente su propio límite de actuación; la legalidad teleológica que obliga a cumplir los fines que el legislador estableció; de tal forma la actividad administrativa es funcional. (Morrón, 2017).

El siguiente principio es el del debido procedimiento, por medio del cual los administrados gozan de los derechos y garantías implícitos al debido procedimiento administrativo. Tales derechos y garantías comprenden de modo enunciativo mas no limitativo, los derechos a ser notificados; a acceder al expediente; refutar los cargos imputados; a exponer argumentos y a presentar alegatos complementarios; a ofrecer y a producir pruebas; a solicitar el uso de la palabra, cuando corresponda; a obtener una decisión motivada, fundada en derecho, emitida por autoridad competente, y en un plazo razonable; y, a impugnar las decisiones que los afectan.

La institución del debido procedimiento administrativo se rige por los principios del

derecho administrativo. La regulación propia del derecho procesal es aplicable solo en cuanto sea compatible con el régimen administrativo. (Ley de procedimiento administrativo general N° 27444, abril. 2018). En este principio el administrado debe gozar de todo derecho y garantías que corresponden a al procedimiento administrativo conforme ley, lo cual les permite presentar sus argumentos y producir pruebas para lograr una determinación motivada y fundada en el derecho. Por ello, su finalidad es establecer garantía en todo procedimiento administrativo; ya si alguna de ellas faltara, dicho procedimiento se convertiría en ilegal y nos llevaría a la nulidad del mismo.

La garantía del debido proceso es satisfecha cuando el administrado ha sido notificado de la existencia del proceso que se le sigue o ha seguido, teniendo la oportunidad de ser oído, y de probar los hechos que cree conducentes en su procedimiento. El funcionario debe resolver siempre sobre la base de lo dispuesto en la normativa, de acuerdo lo solicitado por parte del administrado. Por ellos, la decisión debe estar basada en el derecho y no en una opinión del administrador.

El otro principio denominado de informalismo; bajo el cual las normas de procedimiento deben ser interpretadas en forma favorable a la admisión y decisión final de las pretensiones de los administrados, de modo que sus derechos e intereses no sean afectados por la exigencia de aspectos formales que puedan si subsanados dentro del procedimiento, siempre que dicha excusa no afecte derechos de terceros o el interés público. (Ley de procedimiento administrativo general N° 27444, abril. 2018)

Se desarrollan los derechos o intereses del ciudadano que se afectan por parte del administrado al exigir excesivamente información que ellos mismo pueden subsanar, para poder dar inicio al procedimiento del ciudadano. Su fin es que las autoridades administrativas interpreten la norma en sentido favorable al administrado facilitándole; así la admisión de su solicitud y recursos, donde se le permita la emisión de la decisión final sobre su petitorio. Sin embargo el principio de informalismo beneficia al administrado mediante la admisión de sus pedidos, dando reconocimiento a sus hechos alegados, logrando el existo de su pretensión, dando la responsabilidad a las autoridades instructoras de debilitar la riguroso exigencia de que no afecte al interés público para favorecer al administrado en el desarrollo de su proceso.

Así mismo tenemos el principio de celeridad; quienes participan en el procedimiento

deben ajustarse su actuación de tal modo que se dote al trámite de la máxima dinámica posible, evitando actuaciones procesales que dificulten su desenvolvimiento o constituyan meros formalismos, a fin de alcanzar una decisión en tiempo razonable, sin que ellos releve a las autoridades respeto al debido proceso o vulnere el ordenamiento. (Ley de procedimiento administrativo general N° 27444, abril 2018).

En trámite administrativo por parte del administrado es asignado a la dinámica máxima posible, a fin de obtener una respuesta en tiempo razonable por parte de la entidad pública; es por ellos que se disponen a las autoridades administrativas que deben evitar costosos y complicados pasos administrativos que obstaculizan el desarrollo del trámite procesal, lo que se busca con este principio es la rapidez en el desarrollo del proceso, donde los intervinientes no generen actuaciones innecesarias.

Por último el principio de simplicidad; por medio del cual los trámites establecidos por la autoridad administrativa deberán ser sencillos, debiendo eliminarse toda complejidad innecesaria; es decir, los requisitos exigidos deberán ser racionales y proporcionales a los fines que se persigue cumplir. Consiste en que todo procedimiento administrativo reglado o no reglado, doten la sencillez y facilidad de comprensión al procedimiento, lo que se busca es eliminar todo requisito innecesario, donde la ley apela a la racionalidad y la proporcionalidad entre el trámite y el fin que persigue el administrado.

Todos los procedimientos administrativos que por exigencia legal, deben iniciar los administrados ante las entidades para satisfacer o ejercer sus intereses o derechos, se clasifican conforme a las disposiciones del presente capítulo, en: procedimientos de aprobación automática o de evaluación previa por la entidad, y este último a su vez sujeto, en caso de falta de pronunciamiento oportuno, a silencio positivo o silencio negativo. Cada entidad señala estos procedimientos en su Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA, siguiendo los criterios establecidos en el presente ordenamiento. (Ley de procedimiento administrativo general N° 27444, abril 2018). Con la inclusión al TUPA, cada entidad identifica lo procedimiento que realiza el administrado ante ella; para obtener su pronunciamiento y satisfacción en su procedimiento.

El procedimiento administrativo concurre en dos sujetos para la formulación de un petitorio administrativo; donde intervienen un interesado denominado “administrador” y de otra parte la Administración Pública denominado “autoridad”. Cabe resaltar que el

procedimiento administrativo se crea por un desarrollo unitario de los intereses de ambos sujetos, dirigidos a la formación de la voluntad pública, donde participan los administrados.

La definición de administrados; es una persona natural o jurídica que esté incluida en el procedimiento administrativo para hacer ejercer un interés legítimo, un derecho con la finalidad de ejecutar el acto administrativo, que es sometido a la norma en igualdad de facultades y deberes que los demás administrados.

Por otro lado, la figura del “tercero”, se determina al ciudadano que sin tener algún interés o derecho puede ser participe en el proceso a través de actos que la normativa lo habilita. Toda persona jurídica para participar en el procedimiento administrativo deben cumplir las reglas según su régimen jurídico y su estatuto para ser representados: por ello, el escrito de acreditación se hace mención específica para ser presentado en el proceso administrativo.

El administrado tiene la plena libertad de pedir, de aporte, presentar los recursos y quejas que considere conveniente a su derecho. Los administrados tienen derechos frente al procedimiento administrativo cuando: requiere que la atención y decisión de los expedientes sean producidas de acuerdo con la orden de ingreso del requerimiento; tener un buen trato de parte del administrado; tener acceso a la información de los expedientes del procedimiento administrativo y del procedimiento de oficio; ser partícipes de la presentación y control de servicios públicos; a exigir el cumplimiento de los plazos; que las entidades cumplan con sus obligaciones; a conocer la identidad de las autoridades y personal al servicio instructor del expediente, a criticar las decisiones administrativas; a no presentar documentos inexigible; a la prórroga automática de títulos habilitantes cuya renovación se ha solicitado oportunamente; y a exigir la responsabilidad de las entidades y del personal a su servicio.

Sus deberes del administrado en el procedimiento administrativo son: evitar formular pedidos, escritos, promover incidentes y plantear recursos falsos; de abstenerse de declarar hechos contra la verdad o fuera de la fecha; abstenerse de solicitar actuaciones meramente dilatorias; colaborar en el esclarecimiento de los hechos; facilitar a la autoridad información dirigida a identificar a otros administrados interesados en los procedimientos pero no comparecientes; y comprobar previamente ante la entidad, la veracidad de

información.

La autoridad administrativa, es definida como el agente de las entidades que bajo cualquier régimen jurídico conduce el inicio, la instrucción, la resolución, la ejecución de un pronunciamiento determinado. La competencia de un órgano administrativo es las atribuciones dadas por el ordenamiento jurídico y por ende contiene el conjunto de funciones y facultades que pueden ser ejercidas. Por ellos, la administración se preocupa por la búsqueda de que cualquier cambio organizacional no afecte la continuidad de los procedimientos administrativos en curso. Donde se delega técnicas de transferencias de competencias autorizadas por ley, que serán quienes vigilen la gestión delegada; para ello debe existir el conocimiento y decisión de la delegación ya que requiere características temporales, motivación, generalidad y comunicación a los administrados.

Los deberes son tareas obligatorias impuestas por las normas a cada entidad o a sus agentes, dirigidas a cumplir las atribuciones que son inherentes. Tenemos los principales deberes como: procedes dentro de su competencia; de igualdad, impulso de oficio; abstenerse de realizar exigencias a los administrados que carezcan de sustento legal; resolver asuntos sometidos a su conocimiento; interpretación finalista de las normas administrativas; debe proteger, conservar y brindar asistencia a los derechos de los administrados; y habilitar medios tecnológicos y espacios cómodos y ordenados para la consulta de expedientes y documentos para los administrados.

Se busca con el silencio administrativo es hablar de la necesidad que las entidades públicas tiene en su funcionamiento y crean un obstáculo para los administrados que realizan actividades económicas en beneficio del desarrollo del país. Para considerarse silencio administrativo positivo se debe tener en cuenta lo siguiente: a). Que la solicitud que habilite el ejercicio de una actividad económica, tenga autorización por parte del estado y b). El procedimiento donde la trascendencia de la decisión final no repercute a los administrados distintos del peticionario, mediante la limitación, perjuicio o afectación a sus intereses.

La Aprobación del Procedimiento sobre lo solicitado por parte del administrado, se configura al momento de ingresar la declaración jurada ante la propia entidad que tiene que dar aprobación ficta al procedimiento, ya se hace prevalecer su derecho conferido por parte del administrado ante la entidad, para que tenga valides tiene que existir el cargo de

recepción de dicho documento ya que es una prueba suficiente para la resolución ficta del trámite iniciado.

La Responsabilidad del Administrado se da con el uso debido de la declaración jurada; caso contrario de usar indebidamente esta declaración se considera información falsa o errónea.

Silencio administrativo negativo; se aplica en caso que se afecta el interés público, incurriendo en la salud, el medio ambiente, la seguridad ciudadana, el sistema financiero y de seguros, el mercado de valores, la defensa comercial y defensa nacional y el patrimonio histórico cultural de la nación, en aquellos procedimientos trilaterales y en lo que generen obligación de dar o hacer del estado y autorización para operar casinos de juegos y máquinas tragamonedas. (Ley del silencio administrativo, junio 2007).

La regulación transitoria se da para que conozcan sus derechos y facultades los administrados frente a la administración, ya que son aplicables a los procedimientos que han iniciado.

De acuerdo al Decreto Supremo N°017-2009-MTC, en el artículo N° 59; inciso cuarto referido a la: Renovación de la autorización para el servicio de transporte: La resolución de renovación será publicada en la página web de la entidad emisora de la autorización a más tardar a los tres (03) días hábiles de haber sido emitida, debiendo mantenerse publicada por un periodo mínimo de treinta (30) días hábiles.

Las tarjetas de circulación, son definidas como un documento emitido por la oficina de transporte y circulación vial que acredita la habilitación de vehículos para la circulación de servicio de transporte público urbano e interurbano. Para su obtención de la tarjeta circulación; se toma la base legal: Ley N° 27444; D.S. N° 017-2009-MTC; en la cual se presentan los siguientes requisitos en copias simple: Formato de solicitud, de la Tarjeta de Identificación Vehicular, en caso de arrendamiento financiero u operativo presentar adicionalmente el Testimonio de la escritura pública, identificar el vehículo con su placa de rodaje y/o número de serie, del Certificado de Inspección Técnica Vehicular, del contrato de vinculación cuando corresponda, de la póliza de seguros vigente, Declaración Jurada de que la unidad vehicular no cuente con papeletas de infracción o resoluciones de sanción firmes impagas, referidas a multas de tránsito y/o transporte; por último el pago de derecho

de trámite.

La Municipalidad de Piura y su órgano dependiente la Gerencia Territorial y de Transporte; la cual es una unidad gerencial que está integrada por un gerente; un adjunto y dos secretarías. Pero la dependencia encargada de todo este sistema es la oficina de transporte y seguridad vial. Esta oficina de acuerdo al Manual de Funciones tiene la responsabilidad de desarrollar las siguientes responsabilidades: Atender expedientes que solicitan tarjetas de circulación y licencias de conducir, Resolver quejas documentadas sobre asuntos de transporte y circulación vial, con visitas al campo, Supervisar permanentemente a los semáforos de la ciudad, Dirigir el planeamiento y ejecución de trabajos de señalización vertical y horizontal, Tomar exámenes de reglas, manejos a los solicitantes de Licencia de Conducir y Otras funciones que le asigne el Gerente Territorial y de Transportes”.

El problema central de estudio se plasma en la siguiente interrogante: ¿Cuál debe ser la modificación del artículo 59,4 correspondiente al Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, dentro de los parámetros del debido proceso para la formalización del transporte público en la Municipalidad provincial de Piura, 2018?

La investigación reviste un especial interés de orden social ya que es necesario que la autoridad edil habilite un camino administrativo de mayor agilidad, para poder atender los casos que dentro del transporte público se presentan; esto conllevará a establecer las medidas correctivas necesarias para que el problema en mención se trate de forma más eficiente; no ocasionando pérdidas de tiempo en trámites y exponiendo a la población en general por un tema de carácter administrativo.

Por otra parte la investigación también expone los vacíos y defectos legales existentes en el tema en cuestión, lo cual demandará una mayor observancia al ordenamiento jurídico existente en materia del transporte público y la entrega de las tarjetas de circulación de forma oportuna por la autoridad edil; solución que debe estar amparada en la legislación existente. Lo cual conllevará a un mayor conocimiento y aplicabilidad de la norma basada en el principio del interés público; aunque en la práctica tal como ya se ha señalado este concepto presenta algunas indeterminaciones.

La metodología en la cual se basa el estudio es de carácter netamente jurídico hermenéutico, para lo cual se deberá interpretar de manera adecuada los límites

establecidos por la norma, con la finalidad de poder aportar algún fundamento jurídico que viabilice la solución de este problema en estudio. Es necesario generar una propuesta para optimizar al área responsable de este problema en la Municipalidad Provincial de Piura; la cual deberá ser más operativa, con el fin de brindar un servicio acorde con las exigencias y necesidades de los usuarios en general, buscando el resguardo del principio del interés público.

La hipótesis del presente estudio se expresa en los siguientes términos: la aplicación del silencio administrativo positivo a favor del administrado, cuando cumpla los requisitos para la renovación de las tarjetas de circulación vehicular. El objetivo general del presente estudio es analizar los fundamentos jurídicos normativos que permitan la modificación del artículo 59,4 correspondiente al Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, dentro de los parámetros del debido proceso para la formalización del transporte público en la Municipalidad Provincial de Piura, 2018.

Los objetivos específicos planteados en la investigación es identificar las características que presenta la formalidad de los servicios de transporte público de pasajeros de la provincia de Piura; así mismo poder determinar el nivel de formalidad del servicio público de transporte de pasajeros de la provincia de Piura; también describir los procedimientos documentarios y normativos para la entrega oportuna de la documentación de circulación de las empresas formalmente constituidas en la provincia de Piura; y por último determinar el impacto de la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en la economía de la provincia de Piura.

II. MÉTODO

2.1. Diseño de investigación.

Aranzamendi (2010); manifiesta que: “[...] son las investigaciones que producen resultados donde no se llega por procedimientos estadísticos u otro tipo de cuantificación. Este tipo de diseño se utiliza para referirse a investigaciones acerca de los fundamentos jurídicos, filosóficos, hermenéuticos, de los principios del derecho, etc.”. (p. 68). Por ello la investigación a desarrollar presentan una estructura mixta: cualitativa.

El tipo de investigación bajo la cual se ha desarrollado el presente estudio es eminentemente descriptivo. Para Aranzamendi (2010): manifiesta que: “[...] consiste en describir las partes o los rasgos de los fenómenos facticos o formales del derecho. Lo formal trata esencialmente entes ideales, su método es regularmente la lógica deductiva y sus enunciados analíticos. Los fenómenos facticos se fundan en observaciones mediante los sentidos y pertenecen al mundo real, se recurre casi siempre a la verificación puntual”. (p. 70).

2.2. Variables, operacionalización.

Variable Independiente: Modificación del artículo 59,4 del DS. N° 017- 2009-MTC..

La formalización del microempresario de transporte público es una característica que podrá evidenciarse por medio de la calidad del producto o servicio, generando a su vez fuente de trabajo de forma sostenible, tiene como objetivo brindar un servicio de calidad, por lo cual tendrá que cumplir con las disposiciones establecidas por el órgano regulador que está a cargo de la Municipalidad Provincial de Piura.

Variable Dependiente: Debido proceso administrativo.

Ley del Procedimiento Administrativo General Ley N° 27444 (2001) define al Procedimiento administrativo como: “conjunto de actos y diligencias tramitados en las entidades, conducentes a la emisión de un acto administrativo que produzca efectos jurídicos individuales o individualizables sobre intereses, obligaciones o derechos de los administrados” (p.53).

Cuadro 1. Operacionalización de las variables.

VARIABLE	DIMENSIÓN	TÉCNICA
Variable Dependiente: Debido proceso administrativo	<ul style="list-style-type: none"> - Sujetos del procedimiento - Iniciación del procedimiento - Plazos y términos del procedimiento. - Fin del procedimiento 	<ul style="list-style-type: none"> Entrevistas Análisis documental
Variable Independiente: Modificación del Artículo 59,4 del D.S. N° 017-2009-MTC	<ul style="list-style-type: none"> - Funciones de planificación - Revisiones técnicas - Procesos - Supervisión 	<ul style="list-style-type: none"> Entrevistas Análisis documental

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

2.3. Población y muestra.

Según Jaimes (2008) la población se refiere a la totalidad de los elementos que poseen las principales características objeto de análisis. Es por ello que para la presente investigación se tiene una muestra de 10 transportistas que corresponde al transporte público urbano e interurbano de pasajeros de la ciudad de Piura, así como 20 profesionales del derecho que tienen conocimiento en la materia.

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

Aranzamendi (2010) establece técnicas de investigación, las cuales considero necesario:

Entrevista. Es una técnica de investigación caracterizada por el intercambio directo entre el investigador y el sujeto que brinda la información. En este caso la entrevista tiene un importante significado, puesto que permite al investigador relacionarse directamente con los actores fundamentales del derecho sean como operadores o usuarios y conocer las vivencias y criterios que ellos tienen sobre el tratamiento del problema.

Cuestionario. Instrumento de recolección de datos compuesto por preguntas variadas relacionadas con el tema en cuestión. La estructuración del cuestionario es importante que ya se requiere de toda la atención del investigador debiendo correlacionar las variables con las preguntas.

Encuestas. Técnica que permite dar solución a problemas tanto en términos

descriptivos como de relación de variables tras la recolección de información sistemática. Esta técnica se emplea sobre una muestra representativa de un colectivo. (p. 152).

Para la validez y confiabilidad de estos instrumentos aplicados a los transportistas y operadores del derecho fue necesaria la ayuda de expertos en el tema con la finalidad de contar con un punto de vista autorizado en la temática.

2.5. Métodos de análisis de datos.

Para esta investigación se toma en cuenta diferentes métodos de estudio como:

Método exegético. Se busca analizar el punto de vista de la legislación traducida a la normatividad. El punto de partida es el ordenamiento jurídico total, este método no modifica la estructura de la normatividad expresada a través de los códigos o las leyes objeto de análisis.

Método dogmático. Se interpreta la aplicabilidad del derecho positivo, bajo las estructuras conceptuales que dan origen a las teorías dentro de un sistema integral o sistemático.

Método sociológico del derecho. Su objetivo es indagar el origen, la transformación y aplicabilidad del derecho en el contexto real que se plasme en la sociedad.

Método funcionalista. Está basada en la metodología que a su vez se desprende de la sociología jurídica, por la que busca el empirismo en el pensamiento filosófico jurídico y presenta una postura directa con el contexto real.

2.6. Aspectos éticos.

El estudio realizado se basa en la realidad problemática actualizada, se fundamenta en el recojo de información actualizada de los transportistas piuranos, así como libros, decretos municipales e internet, dando cumplimiento con todos los protocolos de ética y se ha respetado los lineamientos científicos.

III. RESULTADOS

Uno de los primeros instrumentos aplicados es el cuestionario dirigido a operadores del derecho; los cuales laboran mayoritariamente en el plano civil; se formula la primera pregunta: ¿Las políticas desarrolladas e implementadas por la Gerencia de Transporte de la Municipalidad de Piura favorecen la formalización del micro empresario de transporte? Exprese sus razones. Las respuestas nos muestran una gran controversia entre los profesionales que participan en este cuestionario; ya que para el 30% considera las políticas desarrolladas por la institución si favorecen la formalización; mientras que el 60% manifiesta lo contrario. Así mismo un 10% no sabe no opina o desconoce al respecto; tal como se muestra a continuación.

Las razones para quienes se muestran a favor son: “[...] que en el transporte público se da un equilibrio entre la oferta y la demanda, ya que sus tarifas son las adecuadas, se denota el cumplimiento de las normas”. Para otros se da el hecho de que: “[...] dentro del ámbito de generar buenas prácticas empresariales y evitar la informalidad las decisiones son las correctas”. Por último hay quienes manifiestan que: “[...] las políticas desarrolladas atacan la informalidad”.

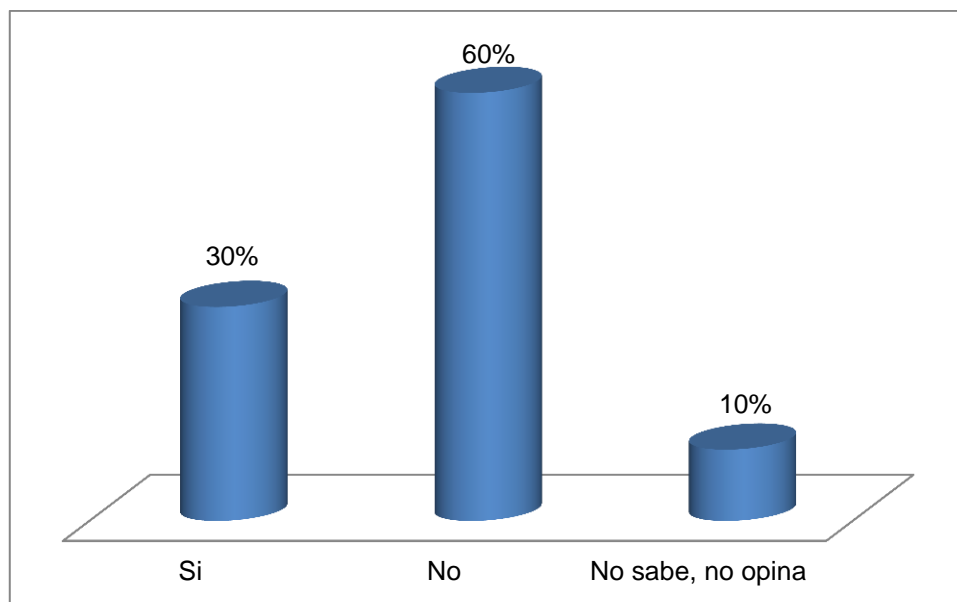
Quienes consideran lo contrario, es decir las políticas desarrolladas no favorecen la formalización manifiestan que: “[...] existe un manejo negativo ya que si bien autorizan a los transportistas formales dejan de lado a los informales”. Del mismo modo hay quienes opinan que: “[...] no existe un buen ordenamiento legal, algunas normas contradicen a las otras, lo que origina una interpretación difusa en algunos casos y otros que no exista el criterio normativo”. Por otra parte también precisan que: “[...] las políticas desarrolladas e implementadas no han sido debidamente sostenidas, técnicamente no favorecen la formalización”. Hay quienes manifiestan que: “[...] limitan el libre tránsito generan más bien informalidad”. Finalmente hay quienes manifiestan que: “[...] aún no se dictan las ordenanzas y políticas que el transporte requiere y que son necesarias, sumándose a ello las barreras burocráticas”.

Cuadro 2. ¿Las políticas desarrolladas e implementadas por la Gerencia de Transporte de la Municipalidad de Piura favorecen la formalización del micro empresario de transporte?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	6	30%
No	12	60%
No sabe, no opina	2	10%
TOTAL	20	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 1. ¿Las políticas desarrolladas e implementadas por la Gerencia de Transporte de la Municipalidad de Piura favorecen la formalización del micro empresario de transporte?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Segunda pregunta planteada es: ¿Desde su perspectiva jurídica normativa que acciones plantearía para mejorar la condición actual del transporte urbano en la ciudad de Piura? Su resultado es el 40% considera que desde su perspectiva jurídica las acciones que mejorarían las condiciones actuales sería un ordenamiento; en cambio el 20% opina que una buena señalización ayudaría a mejorar; un 15% manifiesta que ofrecer incentivos económicos a los transportistas podrá ayudar a mejorar la condición actual; otro 15% señala que la formalización ayudaría a mejorar la situación actual. Finalmente un 10% de los encuestados manifestó desconocer del tema; tal como se muestra a continuación en el cuadro y gráfico correspondiente.

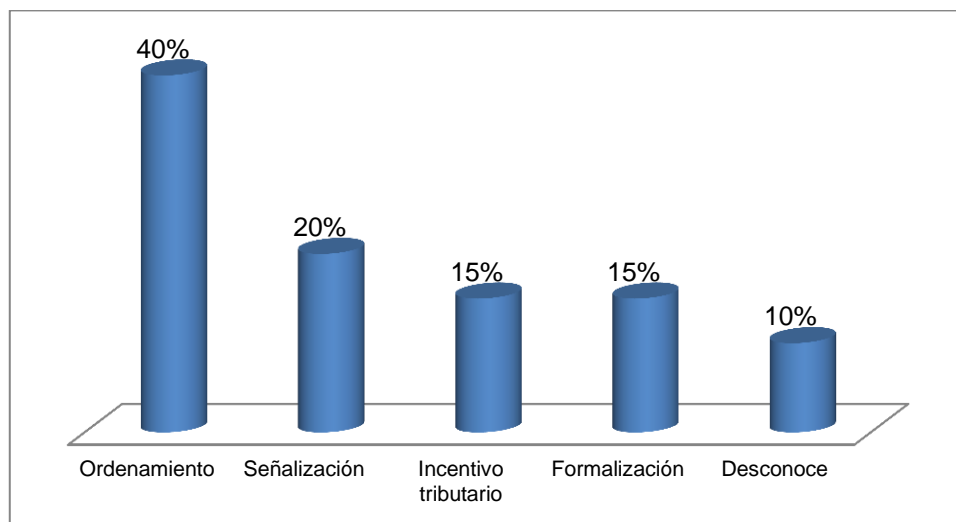
Quienes optaron por el ordenamiento como una opción de solución al problema precisan que: “[...] normar ayudaría a solucionar el problema, por ejemplo la construcción de un terminal terrestre que concentre a las diferentes empresas de la región”. Hay abogados que manifiestan que es necesario; “[...] señalar de forma correcta y adecuada según lo que establece la norma, lo cual originaría un mayor registro del servicio de transporte. Quienes señalaron que los incentivos tributarios contribuirían en la solución del problema manifiestan que: “[...] debería gestionarse algún plan, a fin de generar algún tipo de incentivo tributario municipal con la finalidad de formalizar a la totalidad de los transportistas de la ciudad de Piura”. Para quienes consideran la formalización como una solución argumentan que: “[...] se debe de cumplir con lo que se establece en la normatividad, la informalidad es difícil de erradicar pero se debe de implementar las acciones que ayuden a controlar la informalidad”.

Cuadro 3. ¿Desde su perspectiva jurídica normativa qué acciones plantearía para mejorar la condición actual del transporte urbano en la ciudad de Piura?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Ordenamiento	8	40%
Señalización	4	20%
Incentivo tributario	3	15%
Formalización	3	15%
Desconoce	2	10%
TOTAL	20	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 2. ¿Desde su perspectiva jurídica normativa qué acciones plantearía para mejorar la condición actual del transporte urbano en la ciudad de Piura?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Tercera interrogante: ¿Cómo evalúa el trabajo desarrollado por la Gerencia Municipal de Transporte en el tema del transporte urbano en la ciudad de Piura? Resultando el 60% de los abogados entrevistados responden que existe una mala gestión por parte de la institución; no así para un 25% quienes consideran que es una gestión óptima la que se viene realizando en relación a este tema que nos encontramos analizando; un 10% cataloga a la gestión como regular; ya que se tienen que subsanar algunas situaciones que se han presentado; por último un 5% afirma desconocer del tema por tanto no puede emitir una opinión al respecto; se indica a continuación.

Los fundamentos se sintetizan en lo siguiente. Quienes considera que existe una mala gestión argumentan que: “[...] no existe coordinación en el mismo estamento”. Otros argumentan que: “[...] esta administración no ha actuado correctamente ya que en la actualidad se ha generado una mayor informalidad, no se toman las medidas adecuadas para erradicar dicho problema”; por último hay otros quienes indican que: “[...] es un dilema por la falta de capacidad para analizar y proyectar planes para un mejor servicio de transporte en la ciudad”.

Quienes consideran que es óptima manifiestan que: “[...] existe en la actualidad una mayor planificación”; otros consideran que: “[...] se exige un mayor cumplimiento de la normatividad”. Hay incluso quienes señalan que: “[...] observan un mayor nivel de comunicación. Quienes responden que la evaluación es regular, manifiestan que: “[...] se

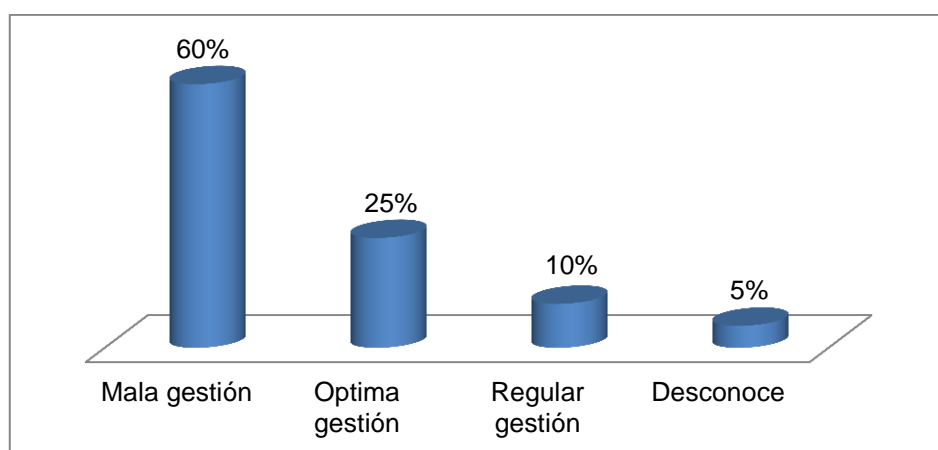
ha podido observar un mayor esfuerzo, que de ser sostenido de hecho podrán darse mejores resultados, en beneficio de la ciudad”.

Cuadro 4. ¿Cómo evalúa el trabajo desarrollado por la Gerencia Municipal de Transporte en el tema del transporte urbano en la ciudad de Piura?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Mala gestión	12	60%
Optima gestión	5	25%
Regular gestión	2	10%
Desconoce	1	5%
TOTAL	20	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 3. ¿Cómo evalúa el trabajo desarrollado por la Gerencia Municipal de Transporte en el tema del transporte urbano en la ciudad de Piura?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Cuarto cuestionario: ¿Observa una coordinación estrecha entre la Gerencia Regional de Transporte y la Gerencia Municipal de Transporte en beneficio de la ciudad de Piura?, Para el 15% de los abogados entrevistados consideran que si existe un nivel de coordinación entre ambas instituciones; ya que velan por el cuidado y desarrollo de la región Piura. En cambio un 80% mayoritariamente manifestó que no se observa ningún tipo de coordinación entre las entidades. Finalmente un 5% declara desconocer del tema; se señala.

Algunos argumentan de manera negativa argumentan que: “[...] no existe

coordinación y si existirá es de forma deficiente ya que ayuda a erradicar el transporte informal”. Hay quienes manifiestan que: “[...] cada institución mira su propio beneficio, es por ello que no llegan a acuerdos comunes”. Finalmente otros de los entrevistados consideran que: “[...] no existe coordinación ya que este tema del transporte urbano es competencia de la municipalidad provincial de Piura”.

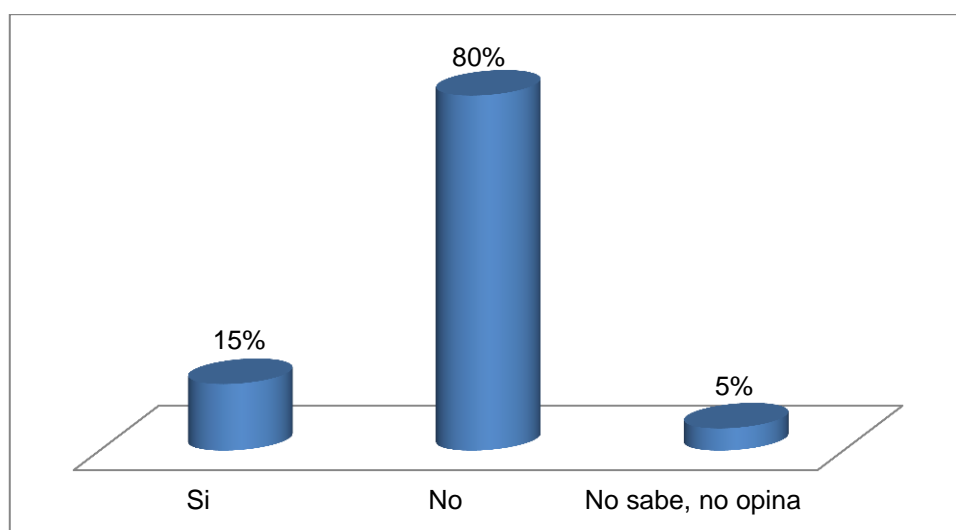
Para quienes respondieron afirmativamente dentro de sus razones argumentan que: “[...] ambas instituciones al ser representantes del gobierno regional y municipal están en constante coordinación; ya que la gestión no debe de medirse por el color político, sino por las decisiones que beneficien a todos los integrantes de la comunidad”. Por último quienes señalan afirmativamente consideran que: “[...] es necesaria la coordinación y esta se ve reflejada por medio de la planificación conjunta en beneficio de la ciudad de Piura”.

Cuadro 5. ¿Observa una coordinación estrecha entre la Gerencia Regional de Transporte y la Gerencia Municipal de Transporte en beneficio de la ciudad de Piura?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	3	15%
No	16	80%
No sabe, no opina	1	5%
TOTAL	20	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 4. ¿Observa una coordinación estrecha entre la Gerencia Regional de Transporte y la Gerencia Municipal de Transporte en beneficio de la ciudad de Piura?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Se cuestiona ¿Considera que las inspecciones oculares podría ayudar a garantizar a los ciudadanos un servicio de transporte en óptimas condiciones? Detalle sus razones. Las respuestas fueron las siguientes: el 70% de los entrevistados considera que si, las inspecciones oculares pueden ayudar a solucionar y disminuir el problema; mientras que el 25% considera lo contrario y finalmente el 5% restante declara desconocer del tema en mención; se nuestra.

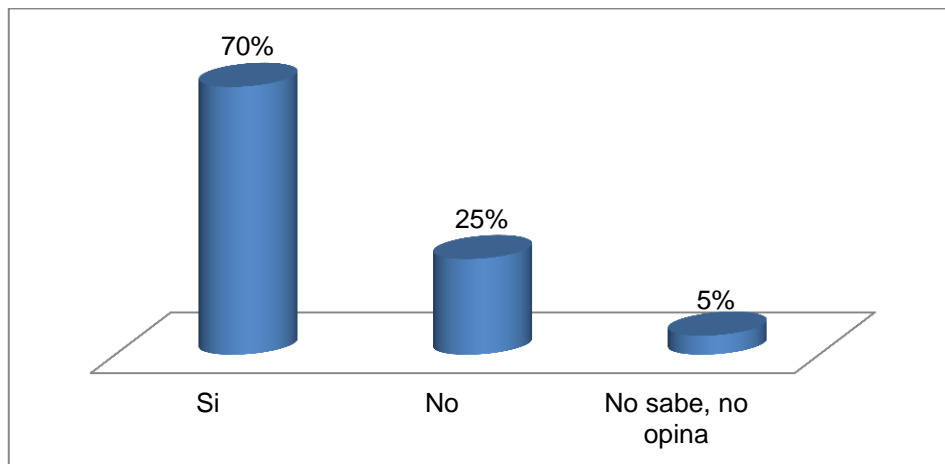
Motivos expuestos de quienes respondieron afirmativamente son: “[...] tendrían información de primera mano para poder tomar la mejor decisión al respecto”; hay quienes precisan que: “[...] sería una medida correcta pero no la única que aportaría en la solución del problema”. Así mismo hay quienes señalan que: “[...] generaría un mejor servicio público”; otros señalan que: “[...] ayudaría a reducir la informalidad, que se cumplan los paraderos establecidos y los parqueos asignados”. Por último hay quienes señalan que: “[...] mediante las inspecciones oculares se brindaría también un mejor servicio al usuario”. Quienes señalan que no, argumentan que: “[...] servirá de poca ayuda, ya que quienes desarrollen esta actividad deberán conocer de la norma y evitar entrar en contradicciones”. Para otros consideran que: “[...] deben de considerarse los operativos y quienes no cumplan con los requerimientos establecidos serán sancionados en el acto”.

Cuadro 6. ¿Considera que las inspecciones oculares podrían ayudar a garantizar a los ciudadanos un servicio de transporte en óptimas condiciones?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	14	70%
No	5	25%
No sabe, no opina	1	5%
TOTAL	20	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 5. ¿Considera que las inspecciones oculares podría ayudar a garantizar a los ciudadanos un servicio de transporte en óptimas condiciones?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Sexta premisa: ¿Qué acciones se deben de desarrollar para poder otorgar permisos de circulación o renovación de circulación de forma más óptima y eficaz, buscando el ordenamiento en la ciudad? Resultando que: un 25% de los entrevistados señala que las capacitaciones podría ser la acción que se debe de desarrollar para solucionar el problema. Para un 20% de los entrevistados señalan que el análisis de las rutas establecidas y la composición de nuevos anillos viales aprovechando estudios ya realizados podría ser una solución más viable. Sin embargo un 35% manifiesta que la acción a seguir es el seguimiento de la reglamentación y normatividad establecida para tal fin, la cual debe de cumplirse de forma objetiva y responsable. Un 10% de los entrevistados no responden y el otro 10% restante declara no conocer del tema, por tanto no puede opinar; tal como se muestra a continuación.

Señalaron se debe de seguir la reglamentación establecida, argumentan que: “[...] se debe de respetar los cambios en los procedimientos administrativos establecidos, así como también seguir lo establecido en el TUPA; ya que de no hacerlo la gestión se vuelve ineficiente y genera pérdida de tiempo”. Otros señalan que seguir la norma o reglamentación incidirá en: “[...] respetar a los miembros de los comités que se forman para tal fin”. Esto contribuirá a que: “[...] en caso de unidades nuevas deberán encontrarse cumplir los requisitos, las unidades de renovación deberán de realizar la verificación de las mismas y no volver a solicitar la documentación”. Por último hay quienes señalan que: “[...] debe de hacerse una revisión muy minuciosa con respecto a la normatividad de este

rubro; para que no exista contradicción entre ninguna de las normas, reglamentos y leyes desarrolladas en función de este tema”.

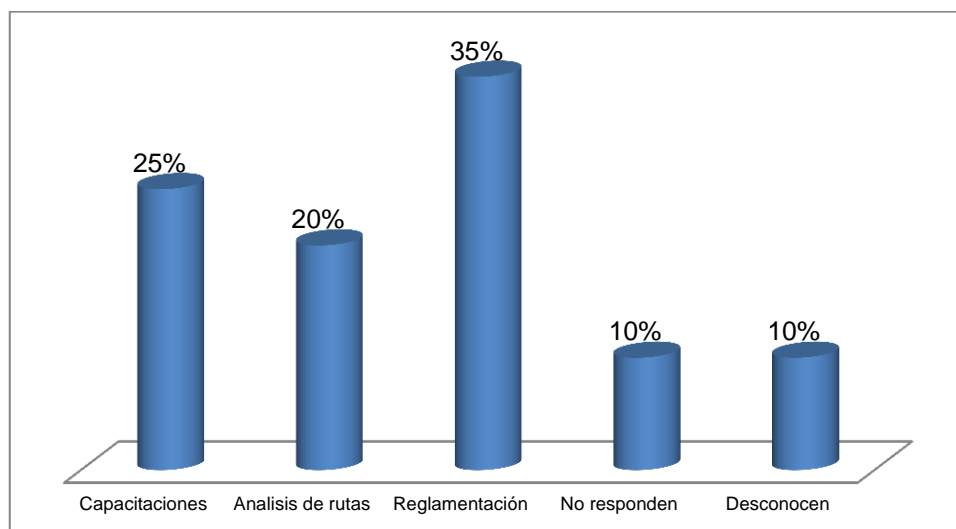
En el caso de las capacitaciones hay quienes señalan que: “[...] se debe de capacitar a los transportistas en los trámites a seguir, ya que les permitirá conocer el reglamento del transporte público, tomando consciencia de la formalidad y evaluando también de forma interna a quienes lo solicitan”. Hay quienes señalan que dentro de las capacitaciones debe de abordarse: “[...] la capacitación y difusión de oportunidades de trámites rápidos y especialmente seguros”. El análisis de rutas tal como lo señalan algunos operadores del derecho ponen de manifiesto que: “[...] tienen que estudiarse las rutas del servicio público, prohibiendo la circulación en zonas rígidas, así mismo las unidades de transporte público no deben de ser obsoletas”.

Cuadro 7. ¿Qué acciones se deben de desarrollar para poder otorgar permisos de circulación o renovación de circulación de forma más óptima y eficaz, buscando el ordenamiento en la ciudad?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Capacitaciones	5	25%
Análisis de rutas	4	20%
Reglamentación	7	35%
No responden	2	10%
Desconocen	2	10%
TOTAL	20	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 6. ¿Qué acciones se deben de desarrollar para poder otorgar permisos de circulación o renovación de circulación de forma más óptima y eficaz, buscando el ordenamiento en la ciudad?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Séptimo interrogatorio ¿Existe una deficiente fiscalización del servicio de transporte público urbano en la ciudad de Piura? ¿Qué acciones recomendaría? Las respuestas nos muestran que el 70% de los abogados entrevistados si consideran que existe una deficiente fiscalización en este tema. En cambio un 25% manifiesta lo contrario, sumándose a ello que el 5% declara no saber del tema, tal como se aprecia a continuación.

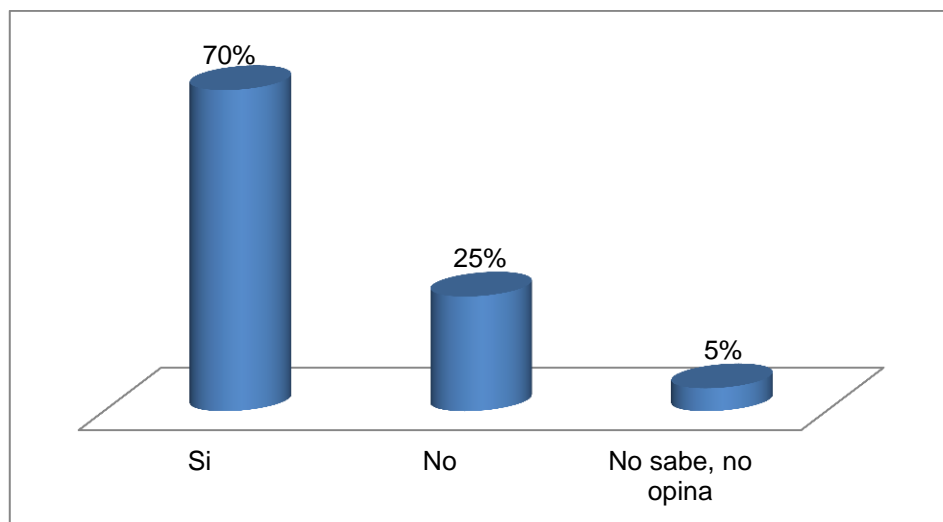
Quienes responden de forma afirmativa consideran dentro de sus razones que: “[...] podría desarrollarse un control en diferentes puntos de la ciudad, exigiendo el cumplimiento de las normas en toda su concepción. Otros señalan que: “[...] actualmente existe una deficiente labor de fiscalización, los inspectores de transito deberían ejercer su función de forma muy responsable, tomando el ejemplo de otras ciudades que han avanzado en este tema. Por último para otros encuestados declaran que: “[...] es muy importante que se desarrollen operativos con el fin de sacar de circulación a los que infringen las normas y reglamentos”.

Cuadro 8. ¿Existe una deficiente fiscalización del servicio de transporte público urbano en la ciudad de Piura?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Si	14	70%
No	5	25%
No sabe, no opina	1	5%
TOTAL	20	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 7. ¿Existe una deficiente fiscalización del servicio de transporte público urbano en la ciudad de Piura?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Ultima interrogante: ¿Qué opina sobre la normatividad vigente que norma al transporte público, considera que debe de cambiar o modificarse en algún punto?. Expresa sus razones. A lo cual las opiniones resultaron divididas ya que un 20% de los abogados que respondieron a la entrevista consideran que debe de efectivizarse la normatividad. Un 10% considera que la normatividad es buena. En cambio un 60% señala que debe de modificarse la normatividad vigente para que sea más operativa. Finalmente el 10% restante no responde ya que declaran desconocer el tema; tal como se muestra a continuación.

Las razones que expresan argumentando que debe de efectivizarse la normatividad, consideran que: “[...] ya que no se está aplicando la normatividad y reglamentación de forma efectiva y operativa, si se hace lo que tiene que hacerse habría una ciudad mayor

organizada”. Quienes catalogan como buena la norma vigente declaran que: “[...] la normatividad es buena y debe de adaptarse a la realidad de la sociedad, lo cual podría mejorar conforme se exija su cumplimiento”.

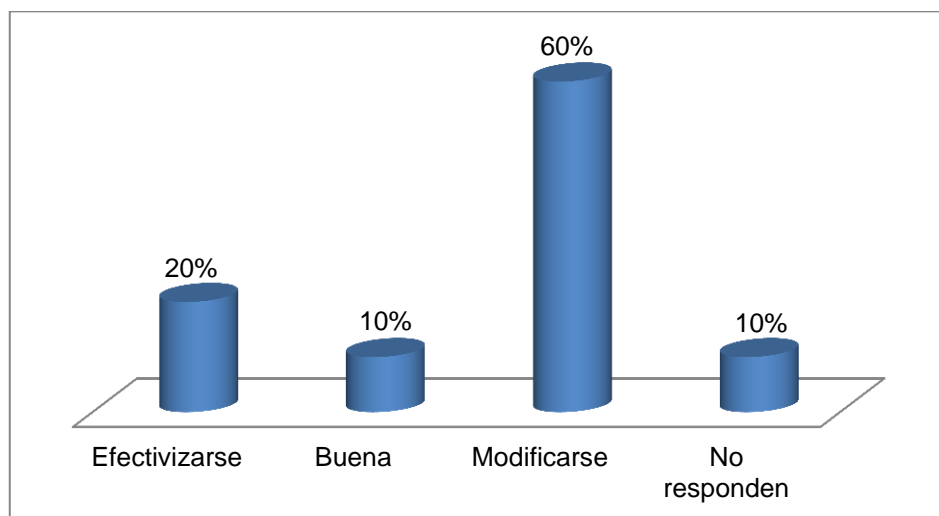
Quienes apuestan por la modificación de las normas, explican que: “[...] debe de modificarse la normativa y establecer una zona rígida en el centro de la ciudad, no deben de circular motos”. Otros consideran que: “[...] dentro de la normativa actual existen muchos vacíos, los cuales deben de desarrollarse para no dejar a la libre interpretación de la norma”. Así mismo hay otros que señalan que: “[...] la ciudad amerita la construcción de un mega terminal”.

Cuadro 9. ¿Qué opina sobre la normatividad vigente que norma al transporte público, considera que debe de cambiar o modificarse en algún punto?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Efectivizarse	4	20%
Buena	2	10%
Modificarse	12	60%
No responden	2	10%
TOTAL	20	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 8. ¿Qué opina sobre la normatividad vigente que norma al transporte público, considera que debe de cambiar o modificarse en algún punto?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Otro instrumento aplicado a los transportistas que realizan sus operaciones en la ciudad de Piura. Se formula la pregunta: ¿Qué obstáculos ha tenido que vencer para poder formalizarse como empresario en el rubro de transporte en la ciudad de Piura? Un importante 40% establecen que para comprar unidades es el obstáculo más grande, ya que quienes señalan esta situación como problema manifiestan que tuvieron que modernizar sus unidades y de ello también teniendo en cuenta las disposiciones que existen al respecto.

Quienes señalan a las licitaciones como mayor obstáculo argumentan que muchas veces se han informado en fechas muy próximas y ello debido a que los responsables de tales licitaciones. La recomendación que esbozan es que consideran un tiempo adecuado que permita cumplir con los requerimientos establecidos en la licitación para poder postular a ella. El presupuesto elevado se señala como un obstáculo en un 20% situación que implica que los costos que se manejan por licitación son elevados a consideración de los transportistas. Para ellos la idea es brindar un servicio de calidad, donde el beneficiario directo es el ciudadano, lógicamente que para tal situación se busca el justo precio.

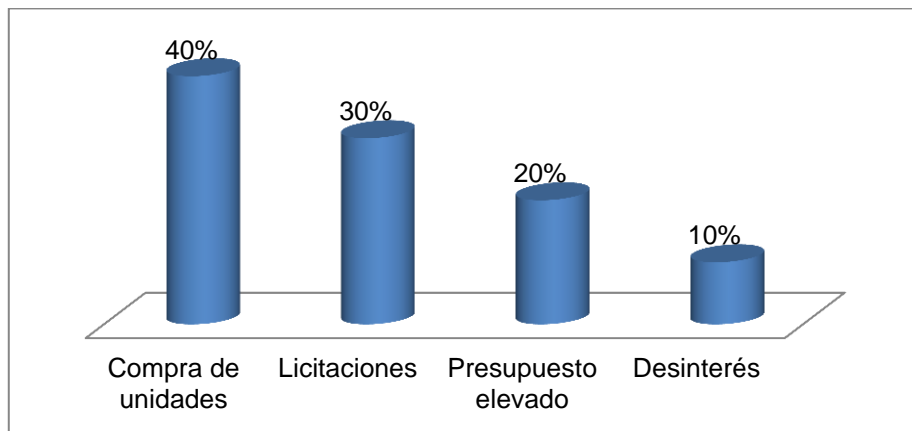
Por último quienes señalaron que el desinterés es un obstáculo que ha tenido que vencer argumentan que: “[...] esta situación se da por ambas partes por un lado municipalidad no mejora sus procedimientos y por otro muchos transportistas aceptan y no cuestionan lo establecido”. En general se puede afirmar que lamentablemente existen muchos obstáculos de carácter burocrático, en los procedimientos que demanda la formalización para un empresario en el rubro de transporte. Es necesario revisar dichos procedimientos y convertirlos en más operativos, generando ahorro de tiempo y dinero.

Cuadro 10. ¿Qué obstáculos ha tenido que vencer para poder formalizarse como empresario en el rubro de transporte en la ciudad de Piura?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Compra de unidades	4	40%
Licitaciones	3	30%
Presupuesto elevado	2	20%
Desinterés	1	10%
TOTAL	10	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 9. ¿Qué obstáculos ha tenido que vencer para poder formalizarse como empresario en el rubro de transporte en la ciudad de Piura?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

La siguiente interrogante formulada es: ¿Está de acuerdo con los procedimientos legales que exige la Gerencia Municipal de Transporte para la formalización de las empresas de transporte? Fundamente su respuesta. Los transportistas entrevistados respondieron que no están de acuerdo con los procedimientos establecidos. Así mismo un 20% de los mismos no responden.

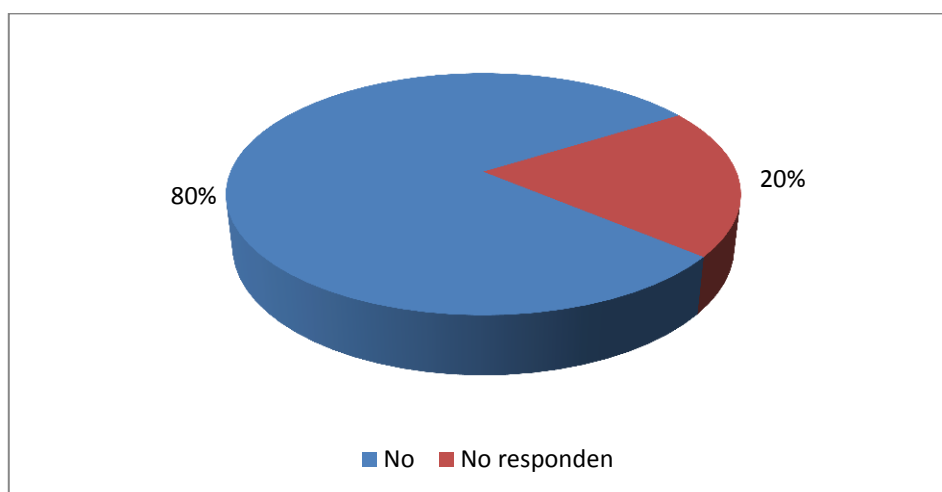
Los transportistas manifiestan que están en desacuerdo; “[...] no en definitiva ya que jamás han cumplido con lo establecido en las licitaciones”. Otros consideran que: “[...] de ninguna manera ya que siempre nos exigen el cumplimiento a cabalidad de todos los requisitos, sin embargo jamás cumplen ellos, ni en un 50% de lo propuesto”. Finalmente hay quienes consideran que: “[...] por lo general son ellos los que incumplen en lo legal, en lo técnico y también en lo administrativo”. Todas las respuestas restantes tienen punto de coincidencia con las ya citadas en este apartado.

Cuadro 11. ¿Está de acuerdo con los procedimientos legales que exige la Gerencia Municipal de Transporte para la formalización de las empresas de transporte?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
No	8	80%
No responden	2	20%
TOTAL	10	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 10. ¿Está de acuerdo con los procedimientos legales que exige la Gerencia Municipal de Transporte para la formalización de las empresas de transporte?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Otro cuestionario: ¿Qué procedimientos eliminaría para mejorar el proceso de formalización desarrollado por la Gerencia Municipal de Transporte? A lo cual las respuestas mayoritariamente coinciden en señalar que la burocracia es uno de los principales procedimientos a eliminar en un 50%. Así mismo hay quienes señalan en un 20% que el orden interno es un procedimiento que se debe de eliminar, haciendo los trámites más ligeros y fáciles de concluir. Por último un 30% de los transportistas señala que deben de eliminarse los tiempos y plazos establecidos; ya que estos muchas veces son muy cortos con la finalidad de imponer sanciones y pagos adicionales en beneficio de la municipalidad, tal como se muestra a continuación.

Indican que la burocracia debe ser eliminada manifiestan textualmente que: “[...] se debe de eliminar la inoperancia de papeles y documentación innecesaria que retardan la culminación de los procesos”. Así mismo también señalan que: “[...] la realidad es que hoy en día sólo existe la jefatura de transporte y está a futuro por crearse dicha gerencia”. Finalmente otros señalan que: “[...] es una inoperancia total y una pérdida de tiempo muy grande, ya que hay que venir una y otra vez”. Hay quienes señalan que: “[...] los tiempos y plazos administrativos dificultan los procesos, así como también las especificaciones técnicas que muchas veces no son las más pertinentes, sumándose a ello el estudio mal realizado de las unidades”. Otros señalan que: “[...] únicamente los plazos administrativos dificultan la gestión que se desarrolla en la institución”.

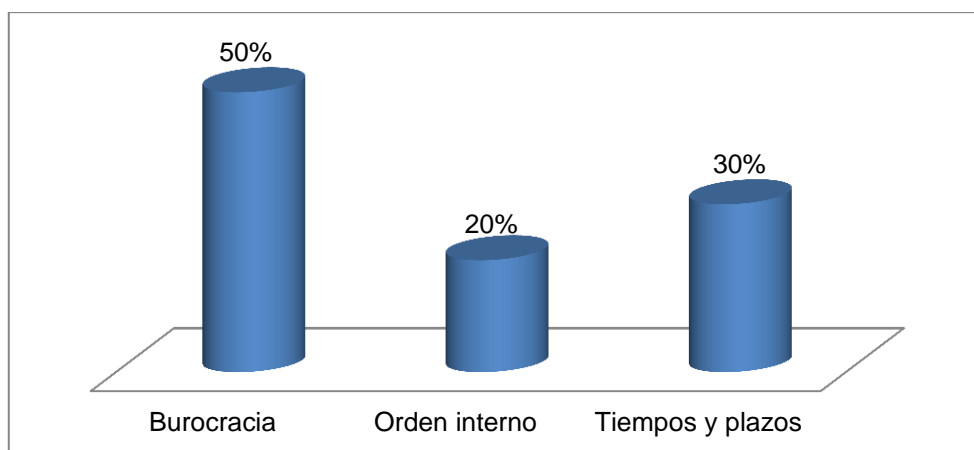
Como se observar en las respuestas en general de los empresarios transportistas recalcan el hecho de que los procedimientos deben de ser más ágiles, y realmente en nuestro país existe la necesidad de revisar la normativa, y ajustar a nuevos estándares que exige este nuevo tiempo, como los tramites online por ejemplo que ahorrarían el hecho de formar colas y largas esperas para recibir respuestas a los ciudadanos en general que realizan sus trámites.

Cuadro 12. ¿Qué procedimientos eliminaría para mejorar el proceso de formalización desarrollado por la Gerencia Municipal de Transporte?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Burocracia	5	50%
Orden interno	2	20%
Tiempos y plazos	3	30%
TOTAL	10	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 11. ¿Qué procedimientos eliminaría para mejorar el proceso de formalización desarrollado por la Gerencia Municipal de Transporte?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

También se cuestiona: ¿Qué es lo que debe de desarrollar una empresa de transporte para poder exigir un servicio más ágil por parte de la gestión municipal en el caso de las tarjetas de circulación? Las respuestas de los empresarios transportistas se centran en señalar que: Para el 60% de los encuestados señalan que se debe de desarrollar la documentación, lo cual ayudaría a resolver y aminorar los tiempos de espera. Para un 20% considera que se debe de desarrollar una mayor competencia en el ámbito profesional y

técnico; lo cual conllevaría también a aceptar que un 20% restante señala que debe de priorizarse el desarrollo de un personal especializado que conozca del tema, lo cual contribuiría al ahorro del tiempo, esfuerzo y presupuesto en general, tal como se muestra en los resultados siguientes.

Las razones que argumentan los entrevistados con respecto a la documentación señalan que: “[...] se debe de desarrollar la documentación de cada unidad de acuerdo a la norma. Así como tramitar bajo los plazos correspondientes, así como también contar con el desarrollo de un buen expediente técnica. Otros argumentan que: “[...] que soliciten la documentación adecuada ya que muchas veces piden documentos que la misma municipalidad tarda en entregar”.

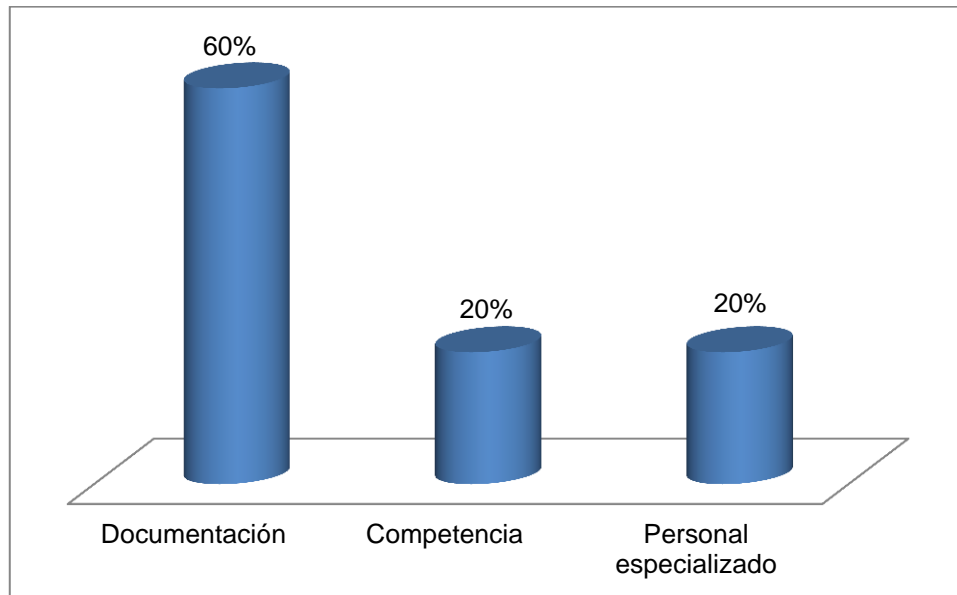
Hay quienes señalan que: “[...] se debe de contar con un personal capacitado, el cual debe de realizar una rápida revisión documentaria y por parte de los transportistas se debe de contar con una flota de unidades en condiciones óptimas”. Hay también quienes precisan que: “[...] que se debe de contar con gente idónea, con conocimiento de los procesos administrativos, se debe de tener toda la documentación saneada de cada unidad”.

Cuadro 13. ¿Qué es lo que debe de desarrollar una empresa de transporte para poder exigir un servicio más ágil por parte de la gestión municipal en el caso de las tarjetas de circulación?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Documentación	6	60%
Competencia	2	20%
Personal especializado	2	20%
TOTAL	10	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 12. ¿Qué es lo que debe de desarrollar una empresa de transporte para poder exigir un servicio más ágil por parte de la gestión municipal en el caso de las tarjetas de circulación?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Se pide responder a: ¿Qué acciones de control ha implementado para brindar un servicio adecuado en el transporte urbano de la ciudad de Piura? A lo cual respondieron en un 60% que el control y el tiempo este último teniendo en cuenta que el servicio debe ser continuo durante el horario establecido de servicio. Un 40% restante señala que sólo el control; tal como se aprecia a continuación. El control en general permite establecer sanciones y castigos a las unidades que incumplen con los tiempos previstos de salida, para ello se ha desarrollado un control dentro de la ruta.

Cuadro 14. ¿Qué acciones de control ha implementado para brindar un servicio adecuado en el transporte urbano de la ciudad de Piura?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Tiempo y control	6	60%
Control	4	40%
TOTAL	10	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 13. ¿Qué acciones de control ha implementado para brindar un servicio adecuado en el transporte urbano de la ciudad de Piura?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Antepenúltimo interrogatorio: ¿Qué procedimientos agregaría para mejorar el proceso de formalización desarrollado por la gerencia municipal de transporte? El 50% de los transportistas entrevistados señala que agregaría algunos procesos al sistema administrativo; un 20% manifiesta que su aporte lo enfocaría en el área especializada y por último un 30% afirma que se centraría en la fiscalización, tal como se muestra a continuación.

En lo que respecta al sistema administrativo señalan que: “[...] se debe de desarrollar un sistema administrativo de primer nivel el cual permita la filtración e ingreso de datos de cada empresa”. Otros señalan que: “[...] la administración debe de regirse por la norma, acorde a los plazos establecidos, ya que por lo general demoran más del tiempo establecido”. Por último hay quienes señalan que: “[...] que se debe de contar con un área competente, y a la vez con el personal idóneo”.

Para quienes apuestan por la fiscalización, señalan que: “[...] las convocatorias deben ser cerradas, se debe de manejar normas actuales y por último el trabajo deberá ser coordinado y unificado”. Así mismo hay quienes precisan que: “[...] la fiscalización ayudara a erradicar y combatir de manera sostenida la informalidad de algunos transportistas”. Quienes señalaron como respuesta las áreas especializadas, se tiene que: “[...] debe de crearse y perfeccionarse la fiscalización, la cual ayudara a poder actuar rápidamente en la ciudad, localizando a los infractores”. Otros suman a lo manifestado que: “[...] un área de fiscalización también tendría un gran soporte sobre la disminución y

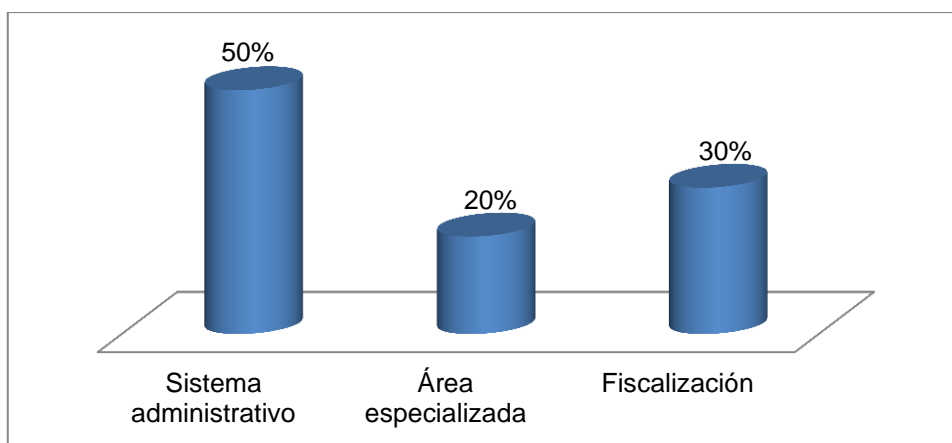
erradicación de la burocracia.

Cuadro 15. ¿Qué procedimientos agregaría para mejorar el proceso de formalización desarrollado por la gerencia municipal de transporte?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Sistema administrativo	5	50%
Área especializada	2	20%
Fiscalización	3	30%
TOTAL	10	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 14. ¿Qué procedimientos agregaría para mejorar el proceso de formalización desarrollado por la gerencia municipal de transporte?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

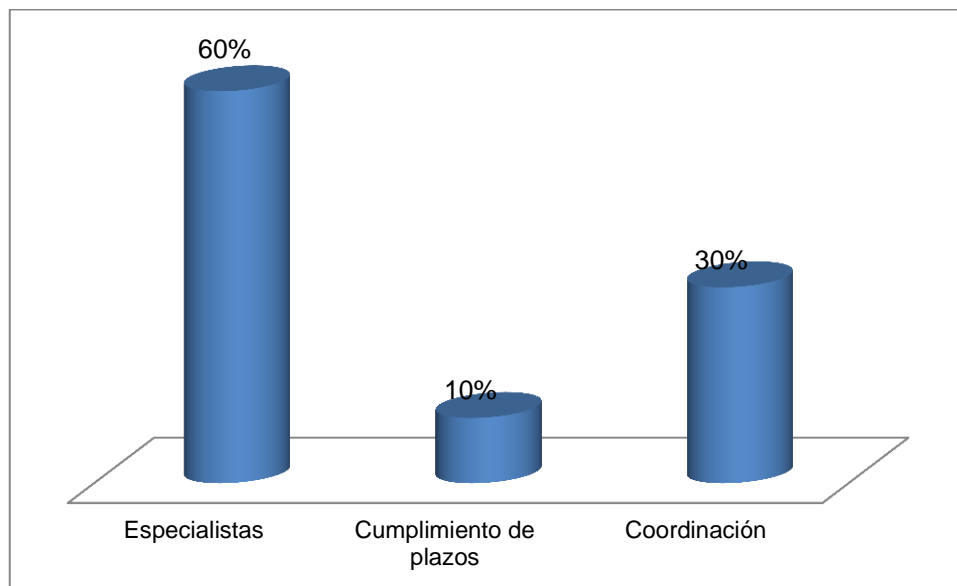
Por último: ¿Tendría algo que proponer sobre este tema que nos encontramos analizando? Resultando que el 60% de los empresarios transportistas entrevistados sugieren que este tema en cuestión debe ser analizado y resuelto por especialistas conocedores de la materia, ya que sus aportes serían de gran ayuda en la solución de los problemas que aquejan a la ciudad de Piura. Un 10% sugiere que debe de tenerse siempre en cuenta el cumplimiento de los plazos; ya que un mayor plazo acarrea incumplimiento y muchas veces una mayor inversión tanto de tiempo como económica. Por último un 30% señala que la coordinación entre los diferentes estamentos que contiene la entidad debe ser una función muy importante para el ahorro del tiempo y la pérdida progresiva de la ineficacia.

Cuadro 16. ¿Tendría algo que proponer sobre este tema que nos encontramos analizando?

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Especialistas	6	60%
Cumplimiento de plazos	1	10%
Coordinación	3	30%
TOTAL	10	100%

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

Gráfico 15. ¿Tendría algo que proponer sobre este tema que nos encontramos analizando?



FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

IV. DISCUSIÓN

Teniendo en cuenta todo lo recaudado en esta investigación se procede al análisis de los mismos; tal como a continuación se desarrolla:

Objetivo específico 1. Identificar las características que presenta la formalidad de los servicios de transporte público de pasajeros de la provincia de Piura.

Su estructura actual del transporte público en la provincia de Piura, se encuentra en un proceso de desarrollo, sin embargo este proceso de desarrollo no está brindando los debidos beneficios que se espera, ya se encuentra fuertemente regulado, lo cual trae como consecuencia una oferta generalmente insuficiente, lo cual a la vez genera sobre oferta de los servicios y desregulación. A pesar de ser un sector donde se genera un gran número de empleos, sin embargo la oferta trae como consecuencia reducción de ingresos económicos por parte de los transportistas; debido a la fuerte competencia, generando así un deterioro progresivo del servicio.

Esta calificación del servicio se basa en el hecho de la necesidad de que las empresas alcancen una mayor cantidad de pasajeros, dentro de un contexto extremadamente competente. Situación que a su vez genera una ruta de extenso recorrido y con un gran número de paradas, trayendo como consecuencia una gran reducción de la velocidad comercial del servicio. Otra de las características que encontramos es la existencia del “dateros” personas que están apostados en la ruta, informando a los choferes, sobre otras unidades, en relación al tiempo de recorrido encada unidad, situación bajo la cual el conductor de la unidad aumentara o disminuirá la velocidad, con la finalidad de recoger un mayor número de pasajeros o dar tiempo a que estos se congreguen nuevamente, ocasionando que la fiabilidad del servicio sea muy baja.

Otra de las características del transporte público es impedimento de ingreso del transporte público urbano e interurbano al centro de la ciudad de Piura, buscando el descongestionamiento del mismo, sin embargo aunque la finalidad fue la protección del impacto negativo que generan los buses, micros y combis (ruido, emisiones contaminantes, congestión, etc.), no ha tenido el efecto esperado debido a que este espacio ha sido saturado por el servicio de taxis, lo cual ocasiona el mismo nivel o mayor de congestión en el centro.

Actualmente la Municipalidad de Piura en la Gerencia de Transporte, señala la estadística que se cuenta con 1155 unidades (microbuses) y 1454 camionetas rurales (combis). Estas cifras comparándolas con reportes de años anteriores muestran un importante incremento ante este servicio de transporte público en la ciudad de Piura. Sin embargo indagando sobre su antigüedad, encontramos que otra de las características encontradas un problema que existen muchos propietarios de vehículos, que brindan su servicio por medio de las diferentes empresas, y no las empresas son propietarias de los vehículos, esta situación nos muestra que son pocas las empresas que tienen flota propia, generándose una relación laboral entre choferes y propietario del vehículo, quienes se encargan de la jornada en campo, supeditando sus ingresos muchas veces a una mayor captación de pasajeros.

Así mismo podemos observar que en la ciudad de Piura, al igual que otras ciudades continuas como Chiclayo y Trujillo, tienen un problema muy grande con el transporte público, debido al creciente y constante incremento del parque automotor, ocasionando una mayor congestión vehicular; esta situación genera que el transporte público se encarezca, no ofrezca comodidad.

Objetivo específico 2. Determinar el nivel de formalidad del servicio público de transporte de pasajeros de la provincia de Piura.

De acuerdo a las manifestaciones consignadas tanto por los empresarios como por los especialistas de derecho, señalan que la tendencia en el transporte público en la región Piura es la masificación; la cual posee como característica una muy baja capacidad y deficiente calidad del servicio en general, existiendo también demasiada competencia, factor que disminuye la eficiencia del servicio.

Actualmente en la ciudad de Piura se está teniendo en cuenta una serie de medidas que han sido tomadas por la municipalidad provincial con el objetivo de mejorar la movilidad y el acceso al centro de la ciudad, para ello se ha restringido la circulación del transporte público en algunos puntos críticos; tratando de generar mejoras y desarrollar estrategias de gestión del tránsito urbano en puntos muy importantes para la ciudad. Sin embargo cabe señalar que en la actualidad no se cuenta con sistemas sancionadores automáticos, los cuales permitirían un control más estricto y adecuado, ya que podrían permitir la detección de la infracción de manera más eficiente.

Esta situación descrita generaría la protección y seguridad del transeúnte, situación que en la actualidad no se cumple; pues existe un déficit de señalización y semaforización en la ciudad, con la inauguración de la nueva Av. Sánchez Cerro, aunque esto aún es mínimo. Hay que tener en cuenta también a las personas con capacidades diferentes como son los invidentes, quienes lamentablemente no están considerados dentro de esta estructura vial actual y los servicios no están coberturando sus necesidades.

Así mismo se ha podido observar que existe una cultura de inobservancia a las reglas de tránsito, tanto por los transeúntes como por los conductores de los servicios públicos, sumándose a ello un trato inadecuado hacia los pasajeros. Los conductores invaden con sus vehículos las vías peatonales, permiten que los pasajeros suban y bajen en cualquier lugar, sin respeto a los paraderos establecidos, en muchas ocasiones a mitad de vía. Hay conductores que no respetan las rutas autorizadas. Como ya se ha mencionado también el retiro del transporte urbano dentro del centro de la ciudad ha generado que dicho espacio se incremente de forma masiva por el servicio de taxi, para atender las exigencias de este sector.

También podemos mencionar que la ciudad de Piura posee una infraestructura poco adecuada al desarrollo de un tráfico vehicular complejo, ya que sus arterias en horas punta colapsan generando pérdida de tiempo y malestar en los usuarios. Hay mencionar que las vías se vienen recuperando tras el efecto que genero el fenómeno de la niña en el año 2017. Esto ha generado varias controversias ya que de acuerdo a los análisis y estudios realizados la ciudad de Piura concluyen que se encuentra poco preparada para los fenómenos fluviales, siendo necesario una reingeniería de las vías de la ciudad.

Objetivo específico 3. Describir los procedimientos documentarios y normativos para la entrega oportuna de la documentación de circulación de las empresas formalmente constituidas en la provincia de Piura.

Hay que mencionar que en la comuna, no se han desarrollado los procedimientos necesarios para la supervisión constante de este sector, deben de desarrollarse procedimientos oculares por parte área correspondiente de la municipalidad en coordinación con el gobierno regional, lo cual en la práctica nunca se ha dado, por el divisionismo que existe entre estas dos instituciones. Las inspecciones de realizarse

asegurarían la necesidad de búsqueda de la calidad constante, en especial para el usuario, quien mayormente es el más perjudicado por el servicio.

Se hace necesario revisar constantemente la normatividad para exigir su cumplimiento y también asegurar que el transporte informal sea erradicado de forma paulatina, ya que no cumple con los estándares exigidos en materia de seguridad. Tal como lo mencionan los funcionarios entrevistados es importante verificar de forma permanente que la unidades cuenten con los mecanismos adecuados y necesarios para su identificación, tales como los colores y emblemas de la empresa, los stickers de seguridad, asientos en condiciones adecuadas, croquis de la ruta, entre otras características.

Uno de los problemas en los cuales se han encargado de enfatizar los empresarios entrevistados, es que las autoridades municipales encargadas de la gestión del transporte, no ejercen adecuadamente sus funciones, ya que los tiempos establecidos de acuerdo a la normatividad son ampliamente dilatados, trayendo como consecuencia el consumo de recursos y horas interminables de trámites, sólo para citar uno de ellos, la llamada tarjeta de circulación, con la cual se autorizan el ingreso de nuevas unidades o la renovación de la misma, no se entrega oportunamente generando que la unidad opere sin este medio, ya que se encuentra en trámite. Es necesario cumplir y desarrollar los parámetros que establecen la ley, la normatividad y las ordenanzas que han sido emitidas por la misma institución, de cumplirse los parámetros establecidos

Objetivo específico 4. Determinar el impacto de la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en la economía de la provincia de Piura.

De acuerdo a los estudios consultados y a la normatividad vigente formalizar al micro empresario transportista del servicio público genera una contribución positiva en la economía, ya que pagarían sus impuestos y tributos establecidos. Los microempresarios que no se encuentran formalmente constituidos, no declaran sus ingresos por el servicio, no poseen el Registro Único del Contribuyente (RUC), evitar pagar impuestos. Tal como lo señala Guerrero y Rodríguez (2013), la no formalización del vínculo laboral entre el trabajador y el empleador, genera inseguridad en todos los aspectos, y en especial la social, ya que muchas de estas personas son el sustento para sus familias, esta situación genera una afectación directa en la no recaudación de los ingresos tributarios.

Bonilla (2016) manifiesta que existen diferencias muy marcadas dentro del aspecto socio cultural en nuestro país, ello genera por un lado el cumplimiento y seguimiento a la normatividad, en especial la educación vial, a pesar que los pasajeros o usuarios no es un tema de estudio, pero que sin embargo son un factor muy importante, ya que es necesario que las personas sean conscientes de sus derechos pero que también cumplan sus obligaciones, destacándose también que la municipalidad incumple muchas de sus funciones asignadas a este tema. El estudio resalta el alto índice de informalidad en el rubro del transporte en la ciudad de Piura, originando muchos problemas entre los ya citados, que la gran mayoría de los trabajadores no cuenten con acceso a beneficios sociales, los cuales se encuentran plenamente establecidos por la norma legal vigente.

Finalmente los resultados y explicaciones sobre este tema de investigación que se ha abordado me permite confirmar la hipótesis del estudio, indicando: las actuales características jurídicas normativas que presenta la formalización del micro empresario dedicado al servicio de transporte público interurbano contribuyen a dinamizar la gestión municipal de la Gerencia de Transporte provincia en la ciudad de Piura. Destacándose que la declaración formal de ingresos reflejan un mejor comportamiento de las estructuras financieras y legales, ya que el cumplimiento de estas acciones generan un respeto a las normas vigentes que rigen el marco regulatorio del transporte público.

V. CONCLUSIONES

Finalmente podemos concluir que:

1. Las características jurídicas normativas que presenta el proceso de formalización del micro empresario del transporte público interurbano, son muy burocráticas; existen muchos vacíos que en la práctica se incumplen como lo es el caso de los tiempos establecidos, tal como se ha explicado en la discusión de los resultados; ya que al no cumplir con los plazos fijados, se genera desorden; sumándose a ello la falta de supervisión de forma sistemática y constante, su fin es velar por la calidad del servicio; esto contribuya a la falta dinamismo que debe de existir dentro de una gestión municipal.
2. Por otra parte la informalidad del transporte público en esta ciudad, es alta; pudiéndose encontrar serias deficiencias que afectan a la comuna, a la ciudadanía de forma directa, ya que frente a un accidente no habría las debidas garantías para poder poner en funcionamiento las acciones de seguridad que así lo exigen los protocolos ya establecidos. Sumando también a este hecho la evasión tributaria de quienes son considerados informales.
3. Se ha podido constatar que la ciudadanía que no recibe un servicio de calidad y que continuamente se viene deteriorando; porque se ven afectados por la gran informalidad originando una competencia desleal y perjudicando por ende la calidad del servicio.
4. Son muchos los procedimientos documentarios y normativos para emitir las tarjetas de circulación de las empresas formales en Piura, sin embargo en el contexto real, habría que preocuparse por hacer cumplir las condiciones físicas del vehículo.

VI. RECOMENDACIONES

1. Primera recomendación que en la región Piura, deben de priorizarse tres aspectos: el mejoramiento de las vías de circulación de forma constante, planificando el crecimiento urbanístico de la ciudad, permitiendo así una gestión más adecuada del sector.
2. Se recomienda también el fortalecimiento y modernización de las instituciones del sector; tomando en cuenta algunas experiencias exitosas generadas en otros contextos; es necesario completar las redes viales y optimizar los anillos viales actualmente constituidos. Así como también atacar de forma directa la contaminación ambiental que generan las unidades en estado de obsolescencia.
3. Se sugiere también el ordenamiento, regulación, gestión y fiscalización por parte de las instituciones responsables del sector de transporte público en general, por tanto sus acciones deben ser colegiadas.
4. Se sugiere que para el desarrollo de la región debe ser un sistema que sea operativo y necesario para mejorar el beneficio del usuario, así como también la seguridad, reorganizar los anillos viales y las rutas alimentadoras, basados en tarifas cómodas y vehículos modernos.
5. La renovación de las unidades debe ser una prioridad para ello las unidades que superen los 40 años deben de ser retiradas del servicio, tal como se encuentra establecido en las ordenanzas municipales.

VII. BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, E. (2015); Planeación para la administración de una flotilla de autobuses de transporte público (tesis de maestría) México: Instituto Politécnico Nacional de México.
- Álvarez, J. y Cerna, M. (2013). La formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros y su contribución en la dinamización de la economía en la provincia de Trujillo (tesis de contador) Perú. Universidad Privada Antenor Orrego de Trujillo Perú.
- Benito, A. (2013). *¿Es importante el transporte público?*. Centro de estudios sobre innovación y dinámicas educativas. CEIDE. Primera Edición. Buenos Aires – Argentina.
- Bonilla, E. (2006). Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo (tesis de ingeniero) Perú. Universidad católica del Perú.
- Gallardo, J. (2011); Gestión tecnológica y empresarial del transporte urbano: propuesta de Autoridad Metropolitana de Transporte (tesis de maestría) Perú. Universidad Nacional de Ingeniería lima Perú
- Herrera, A. (2015); modelo de interrelación entre el sistema de variables del servicio de transporte, y la demanda de viajeros de autobuses urbanos en la ciudad de Portoviejo (tesis de maestría) Ecuador: Pontificia Universidad Católica de Ecuador.
- Molina, J. y Torres, S. (2016). *Análisis de la calidad de la prestación del servicio de transporte público urbano, Trujillo, 2014*. Tesis para optar el título profesional de abogado. Universidad Nacional de Trujillo. Perú.
- Poole, E. (2016). Rectificando las fallas del mercado de transporte (SIT) y propuesta para su perfeccionamiento bajo un régimen de servicio público (tesis de abogado) Perú. Universidad Pontificia Católica del Perú.
- Ley de procedimiento administrativo general N° 27444. (Abril 2018). Lima: juristas editores E.I.R.L.

Ley del silencio administrativo. (Junio 2007). Lima.

Molina, A. (s.f.). los principios del procedimiento administrativo en la ley de procedimientos administrativos general: fundamento, alcances e importancia . lima.

Morrón, J. C. (octubre 2017). Comentarios a la ley de procedimientos administrativo general. En J. C. Morrón Urbina, comentarios a la ley de procedimientos administrativo general (pág. 74). Lima: gaceta jurídica S.A

ANEXOS

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

La validación consta dos documentos:

Constancia de validación, el cual inicia con los datos del especialista, después la guía de pautas y cuestionario, los que se dividen en nueve ámbitos, primero la calidad, segundo la objetividad, tercero la actualidad, cuarto la organización, quinto la suficiencia, sexto la intencionalidad, séptimo la consistencia, octavo la coherencia y noveno la metodología en donde el especialista después en cinco niveles, siendo deficiente, aceptable, buen, muy bueno y excelente. Finalmente firmar la constancia en señal de culminación del proceso.

Ficha de validación, el presente documento es detallado puesto que los parámetros antes mencionados de pautas y cuestionarios son los mismos sin embargo existe un despliegue de valoración de cero a cien, en donde deficiente es de 0 – 20, regular es de 21 – 40, buena es de 41 – 60, excelente es de 81 – 100.

Finalmente firma la ficha, en señal de culminación del proceso.

Especialista 1: Mg. Omar Gabriel Velasco Palacios, en la constancia de validación señalo el rubro claridad, objetividad y actualidad todos los rubros de pautas y cuestionarios como excelente, siendo su puntuación de 95 en todos los rubros en la ficha de validación.

Especialista 2: Dr. Cristian Augusto Jurado Fernández, en la constancia de validación señalo el rubro claridad, objetividad y actualidad todos los rubros de pautas y cuestionarios como excelente, siendo su puntuación de 95 en todos los rubros en la ficha de validación.

MATRIZ DE CONSISTENCIA LÓGICA

Cuadro 17. Matriz de Consistencia Lógica.

PROBLEMA	HIPÓTESIS	OBJETIVOS	VARIABLES
<p>¿Cuál debe ser la modificación del artículo 59,4 correspondiente al Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, dentro de los parámetros del debido proceso para la formalización del transporte público en la Municipalidad Provincial de Piura, 2018?</p>	<p>La aplicación del silencio administrativo positivo a favor del administrado, cuando cumpla los requisitos para renovación de las tarjetas de circulación vehicular.</p>	<p>General</p> <p>Analizar los fundamentos jurídicos normativos que permitan la modificación del artículo 59,4 correspondiente al Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, dentro de los parámetros del debido proceso para la formalización del transporte público en la Municipalidad provincial de Piura, 2018.</p> <p>Específicos</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar las características que presenta la formalidad de los servicios de transporte público de pasajeros de la provincia de Piura. 2. Determinar el nivel de formalidad del servicio público de transporte de pasajeros de la provincia de Piura. 3. Describir los procedimientos documentarios y normativos para la entrega oportuna de la documentación de circulación de las empresas formalmente constituidas en la provincia de Piura. 4. Determinar el impacto de la formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en la economía de la provincia de Piura. 	<p>Variable independiente: Modificación del artículo 59.4 del D.S. N°017-2009-MTC.</p> <p>Variable dependiente:. Debido Proceso Administrativo</p>

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

MATRIZ DE CONSISTENCIA METODOLÓGICA

Cuadro 18. Matriz de consistencia metodológica

TIPO Y DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA	INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN	CRITERIOS DE VALIDEZ Y CONFIABILIDAD
Descriptiva explicativa Diseño No Experimental	20 abogados 10 transportistas	Encuestas Cuestionarios	Validación por consulta de expertos. Método de Alfa de Crombach

FUENTE: Elaborado por María del Socorro Tume Eca

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN


Yo, Cristian Torado Fernández con DNI N° 14614492
 registrado con código N° ANR/COP 14614492 de profesión ABRADO
 desempeñándome actualmente como Docente Universitario, en la Universidad
César Vallejo Filial Piura; Por medio de la presente hago constar que he
 revisado con fines de Validación los instrumentos:

- CUESTIONARIO DIRIGIDO A LOS OPERADORES DEL DERECHO
- CUESTIONARIO APLICADO A LOS TRANSPORTISTAS

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

Guía de Pautas Para Jóvenes Universitarios de la UCV-Piura	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
1. Claridad					X
2. Objetividad					X
3. Actualidad				X	
4. Organización				X	
5. Suficiencia					X
6. Intencionalidad					X
7. Consistencia				X	
8. Coherencia					X
9. Metodología					X

En señal de conformidad firmo la presente.


 Piura, 11 de enero de 2018.
 Dr. Cristian A. Torado Fernández
 CPPS. N° Reg. 1617614492

DNI N° 14614492
 Especialidad: Gestión Universitaria
 E-mail: cristofe.z@gmail.com

FICHA DE VALIDACIÓN

Indicadores	Criterios	Deficiente 0 - 20					Regular 21 - 40					Buena 41 - 60					Muy Buena 61 - 80					Excelente 81 - 100					OBSERV.
		0	6	11	16	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100					
ASPECTOS DE VALIDACION																											
1. Claridad	Esta formulado con un lenguaje apropiado																					X					
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables																					X					
3. Actualidad	Adecuado al enfoque teórico abordado en la investigación																					X					
4. Organización	Existe una organización lógica entre sus ítems																					X					
5. Suficiencia	Comprende los aspectos necesarios en cantidad y calidad.																					X					

Dr. Cristian A. Jaraño Fernández
CPPe, N° Reg. 1617614492

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

Yo, Omar Gabriel Velasco Palacios con DNI N° 05641721,
 registrado con código N° ANR/COP _____ de profesión Abogado,
 desempeñándome actualmente como Docente Universitario, en la Universidad
Cesar Vallejo Piura; Por medio de la presente hago constar que he
 revisado con fines de Validación los instrumentos:


- CUESTIONARIO DIRIGIDO A LOS OPERADORES DEL DERECHO
- CUESTIONARIO APLICADO A LOS TRANSPORTISTAS

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

Guía de Pautas Para Jóvenes Universitarios de la UCV-Piura	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	MUY BUENO	EXCELENTE
10. Claridad					X
11. Objetividad					X
12. Actualidad				X	
13. Organización				X	
14. Suficiencia					X
15. Intencionalidad					X
16. Consistencia				X	
17. Coherencia					X
18. Metodología					X

En señal de conformidad firmo la presente.

Piura 11 de Nov De 2018.


 DNI N° 05641721
 Especialidad: Derecho Civil y Comercial
 E-mail: ovelasco@uav.edu.pe

Mg. Omar Gabriel Velasco Palacios
 ICAP N° 1804
 JEFE

CUESTIONARIO DIRIGIDO A LOS OPERADORES DEL DERECHO

Estimado abogado (a); ante todo un cordial saludo y a la vez solicitarle me brinde sus respuestas al presente cuestionario; el cual tiene por objetivo analizar los elementos jurídicos normativos que afectan o influyen sobre la formalización del micro empresario del servicio de transporte público y la gestión municipal de la Gerencia de Transporte provincia Piura.

=====

1. ¿Las políticas desarrolladas e implementadas por la Gerencia de Transporte de la Municipalidad de Piura favorecen la formalización del micro empresario de transporte? Exprese sus razones

2. Desde su perspectiva jurídica normativa que acciones plantearía para mejorar la condición actual del transporte urbano en la ciudad de Piura.

3. Cómo evalúa el trabajo desarrollado por la Gerencia Municipal de Transporte en el tema del transporte urbano en la ciudad de Piura

4. Observa una coordinación estrecha entre la Gerencia Regional de Transporte y la Gerencia Municipal de Transporte en beneficio de la ciudad de Piura.

5. Considera que las inspecciones oculares podría ayudar a garantizar a los ciudadanos un servicio de transporte en óptimas condiciones. Detalle sus razones.

6. Qué acciones se deben de desarrollar para poder otorgar permisos de circulación o renovación de circulación de forma más óptima y eficaz, buscando el ordenamiento en la ciudad.

7. ¿Existe una deficiente fiscalización del servicio del transporte público urbano en la ciudad de Piura?
¿Qué acciones recomendaría’?

8. Qué opina sobre la normatividad vigente que norma al transporte público; considera que debe de cambiar o modificarse en algún punto. Exprese sus razones.

GRACIAS POR SU TIEMPO

CUESTIONARIO APLICADO A LOS TRANSPORTISTAS

Estimado transportista; ante todo un cordial saludo y a la vez solicitarle me brinde sus respuestas al presente cuestionario; el cual tiene por objetivo analizar los problemas que se dan entorno a la formalización del micro empresario del servicio de transporte público y la gestión municipal de la Gerencia de Transporte provincia Piura.

=====

1. ¿Qué obstáculos ha tenido que vencer para poder formalizarse como empresario en el rubro de transporte en la ciudad de Piura?

2. Esta de acuerdo con los procedimientos legales que exige la Gerencia Municipal de Transporte para la formalización de las empresas de transporte. Fundamente su respuesta.

3. Qué procedimientos eliminaría para mejorar el proceso de formalización desarrollado por la Gerencia Municipal de Transporte


4. Qué es lo que debe de desarrollar una empresa de transporte para poder exigir un servicio más ágil por parte de la gestión municipal en el caso de las tarjetas de circulación.

5. Que acciones de control ha implementado para brindar un servicio adecuado en el transporte urbano de la ciudad d Piura.

6. Qué procedimientos agregaría para mejorar el proceso de formalización desarrollado por la Gerencia Municipal de Transporte

7. Tendría algo que proponer sobre este tema que nos encontramos analizando.

GRACIAS POR SU TIEMPO

	ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD DE TESIS	Código : F06-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
---	--	---

Yo, **CRISTIAN JURADO FERNANDEZ**, Doctor en Gestión Universitaria de la Facultad de Derecho y Escuela Profesional Derecho de la Universidad César Vallejo - Piura, revisor de la tesis titulada: *"Modificación del artículo 59,4 del D.S. N° 017-2009-MTC y su incidencia en el debido proceso para la formalización del transporte público en la Municipalidad Provincial de Piura, 2018"*, de la estudiante **MARÍA DEL SOCORRO TUME ECA** 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.

Lugar y fecha: Piura, 23 de Agosto 2019




Dr. Cristian A. Jurado Fernández
CPPe. N° Reg. 1617614492

Dr. Cristian Jurado Fernández
DNI 17614492

Elaboró	Dirección de Investigación	Revisó	Responsable del SGC	Aprobó	Vicerrectorado de Investigación
---------	----------------------------	--------	---------------------	--------	---------------------------------

Feedback Studio

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE INGENIERÍA

PROFESORÍA ACADÉMICA PROFESIONAL DE DERECHO

Notificación de un caso de U.S. 2011-2014 ACU y a nivel de la escuela en el ámbito procesal con la temática de la responsabilidad pública en la Administración Provincial de

Escuela de Ingeniería

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE

Abogado

Autodemostración

El Tesis es: María del Sol Sotoca (PROMO. 2012-2013 1985 2014)

Resumen de coincidencias

24 %

1	Integración de un caso de	0 %
2	Responsabilidad pública	2 %
3	Responsabilidad pública	1 %
4	Responsabilidad pública	1 %
5	Responsabilidad pública	1 %
6	Responsabilidad pública	1 %
	Responsabilidad pública	1 %

Windows Desktop 1077



[Handwritten Signature]

Dr. Cristian A. Jurado Fernández
 CPPe. N° Reg. 161761482



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

FORMULARIO DE AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DE LAS TESIS

1. DATOS PERSONALES

Apellidos y Nombres: **MARÍA DEL SOCORRO TUME ECA**
D.N.I. : 45635836
Domicilio : A. H. Nueva Esperanza Mz. H Lot 23 II etapa- Sechura
Teléfono : Fijo : Móvil : 957380021
E-mail : socorrotume.com@gmail.com

2. IDENTIFICACIÓN DE LA TESIS

Modalidad:

Tesis de Pregrado
Facultad : DERECHO.
Escuela : DERECHO
Carrera : DERECHO
Título : ABOGADA

Tesis de Post Grado

Maestría Doctorado
Grado :
Mención :

3. DATOS DE LA TESIS

Autor (es) Apellidos y Nombres:
MARÍA DEL SOCORRO TUME ECA

Título de la tesis:
"MODIFICACIÓN DEL ARTICULO 59,4 DEL D.S.N°017-2009-MTC Y SU INCIDENCIA
EN EL DEBIDO PROCESO PARA LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO
EN LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA, 2018"

Año de publicación: 2019

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

A través del presente documento,
Si autorizo a publicar en texto completo mi tesis.
No autorizo a publicar en texto completo mi tesis.

Firma :

Sotuel

Fecha :

25.03.19





UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE LA ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:

MARIA DEL SOCORRO TUME ECA

INFORME TITULADO:

"MODIFICACIÓN DEL ARTICULO 59,4 DEL D.S. Nº 017-2009-MTC Y SU INCIDENCIA EN EL DEBIDO PROCESO PARA LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA, 2019"

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

ABOGADA

SUSTENTADO EN FECHA: 26 de marzo de 2019

NOTA O MENCIÓN: 17 – DIECISIETE




Dr. Cristian A. Jurado Fernández
CPPe. N.º Reg. 1617616092

Dr. Cristian Jurado Fernández
DNI 17814492