



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Propuesta de Ordenanza Municipal, para ordenar el transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo.

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

ABOGADO

AUTOR:

Segundo Romero Gasco (ORCID: 0000-0002-2536-3815)

ASESORA:

Dr. Rubén Miraya Gutiérrez (ORCID: 0000-0002-2292-2175)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

Estudio sobre actos del estado y su interrelación con actores interestatales.

CHICLAYO – PERÚ

2021

DEDICATORIA

A:

Dios, por ser la fortaleza en cada minuto de mi vida, porque sin ti nada somo en este mundo, por todo el amor que siempre me das y porque siempre estoy en tus manos, esta tesis va para ti.

Mi madre Rebeca allá en el cielo, soporte esencial en mi vida; sin ella jamás hubiese podido conseguir este logro en mi vida. Su firmeza y lucha incansable han hecho de ella un ejemplo de imitar, por ella soy lo que ahora estoy alcanzando, te amo mamá.

Mis hermanos Orlando, Alfredo, María, Mirian y Jorge porque, cada uno de ustedes me han alentado a luchar por mis sueños y esperanzas de tener una vida mejor y por el apoyo que siempre me brindaron a lo largo de mi carrera universitaria.

Mis sobrinos Carlos, Carolina, Suckcheng, Allison y Alfredito porque siempre están llenando mi vida de amor y de alegría.

AGRADECIMIENTO

A:

La Universidad Cesar Vallejo, por darme la oportunidad de pertenecer a esta gran familia universitaria.

Mi agradecimiento infinito a mis docentes quien me brindaron su apoyo incondicional, a quienes les tengo mucho cariño y respeto. Gracias.

Todas las personas que me dieron su ayuda para la realización de esta investigación, mi agradecimiento profundo por brindarme su apoyo, para que esta tesis se cristalice con éxito.

ÍNDICE CONTENIDOS

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	III
ÍNDICE CONTENIDOS	IV
ÍNDICE DE TABLAS	V
ÍNDICE DE FIGURAS	VI
ÍNDICE DE ANEXOS	VII
RESUMEN	VIII
ABSTRACT	IX
I. Introducción	1
II. Marco teórico	6
III. Metodología	16
3.1 Tipo y diseño de investigación	16
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización apriorística ámbito temático.	17
3.3 Escenario de estudio	18
3.4 Participantes	18
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	18
3.6 Procedimientos	19
3.7 Rigor científico	19
3.8 Método de análisis de información	19
3.9 Aspectos éticos	20
IV. Resultados y discusión:	21
V. Conclusiones	48
VI. Recomendaciones	50
VII. Referencias	51
Anexos	

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1.	
Categorización temática de la investigación.	17
TABLA 2.	
Técnicas e instrumentos de recolección de información	18

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1.

Diseño De Investigación

16

RESUMEN

La finalidad del trabajo fue, organizar la configuración estructural- normativa de la propuesta de Ordenanza Municipal, para ordenar el transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo, mediante la interpretación de normas aplicables y el estudio de la situación fáctico problemática; fue una investigación con enfoque cualitativo, de tipo jurídico hermenéutica propositiva, que tuvo como técnicas centrales el análisis documental y la técnica de redacción jurídica. En materia de resultados, se refiere la estructuración sistémica de la Ordenanza Municipal, integrada por elementos capitales como título, parte sustentatoria y parte resolutive; en cuanto a conclusiones se precisa centralmente que, es una competencia exclusiva de las municipalidades provinciales, normar el funcionamiento de determinados servicios, como lo es el transporte público regular de pasajeros, para efectos de contribuir a mejorar la calidad de vida de la población.

Palabras clave:

Ordenanza Municipal, Transporte Público Regular de pasajeros.

ABSTRACT

The purpose of the work was to organize the structural-normative configuration of the proposed Municipal Ordinance, to order the regular public transport of passengers in the city of Chiclayo, through the interpretation of applicable regulations and the study of the factual problem situation; It was an investigación with a qualitative approach, of a propositional hermeneutic legal type, which had as central techniques the documentary analysis and the legal writing technique. In terms of results, refers to the systemic structuring of the Municipal Ordinance, made up of capital elements such as title, supporting part and operative part; Regarding conclusions, it is centrally specified that it is the exclusive competence of the provincial municipalities to regulate the operation of certain services, such as regular public passenger transport, in order to contribute to improving the quality of life of the population.

Keywords:

Municipal Ordinance, Regular Public Transportation of Passenger

I. INTRODUCCIÓN

En la perspectiva, que la situación problemática, hace referencia a un conjunto de problemas pertenecientes a un campo, área o disciplina, se describen de manera concisa las situaciones asociadas al objeto de estudio de la investigación.

Un primer tópico insoslayable, es el referido a la apertura del mercado y la desaparición o venta de las empresas del estado, como parte de las políticas de liberalización de mercados, hecho que genera mayor participación privada en el transporte; no obstante, este hecho, no necesariamente significó la entrada de empresas con una visión de calidad (Corporación Andina de Fomento, 2015).

Un segundo tópico, se refiere las características problemáticas, que manifiesta, el transporte público, en las últimas dos décadas, en varios países latinoamericanos, identificándose elementos indiciarios como: limitaciones del servicio formal, sistemas indeficientes, aumento del costo del servicio, congestión del tráfico, aumento del servicio particular, formas informales y precarias en la prestación del servicio (Corporación Andina de Fomento, 2015).

Un tercer tópico, se relaciona a la limitada información que se maneja respecto a los problemas inherentes al transporte urbano, tal es así que hasta los años 2000 no existían observatorios de movilidad urbana en América Latina; la limitada información se maneja a nivel de autoridades nacionales o municipales, por ejemplo, sobre el funcionamiento del transporte urbano e interurbano en las ciudades (Vasconcelos, 2018).

Un cuarto tópico, en el plano nacional, se advierte la incompreensión de la necesidad de un sistema vial que garantice un desplazamiento adecuado en nuestras ciudades; es decir, no se logra entender que se debe trabajar una jerarquización funcional, precisar que vías nos permiten cruzar rápidamente o desplazarnos por la ciudad; identificar

que vías nos permiten acceder a los principales lugares de interés, etc. En suma, se aprecia, una superposición de funciones y de tipos de transportes, una muestra clara de ello es que en la panamericana encontramos, desde un ómnibus de transporte interprovincial, motocicletas lineales, taxis, combis, hasta triciclos motorizados recicladores (Alfaro, 2020).

Un quinto tópico, se refiere a la incompreensión del ordenamiento legal peruano, tal es así, que, en el ámbito nacional, la instancia que dirige es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los lineamientos por sectores están a cargo de la Dirección General de Transporte Terrestre y la Dirección General de Caminos y Ferrocarriles; en las ciudades son los gobiernos municipales los encargados, de regular el transporte de pasajeros; se agrega a ello que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, se encarga de fiscalizar el transporte de pasajeros a nivel interprovincial (Laguna, Giovana, y Prado, 2020).

En sexto tópico, se refiere a la regulación del transporte urbano, a nivel de las municipalidades, identificándose que estas son competentes, para normar mediante: ordenanzas, acuerdos, decreto y resoluciones; según el Art. N° 40° de la Ley N° 27972, las ordenanzas son la normas, que permiten precisar la estructuración y forma de prestación de los servicios públicos, entre ellos el servicio de transporte.

Considerando, las situaciones descritas, se aprecia que en la ciudad de Chiclayo, la informalidad del transporte urbano, es un problema complejo, que tiene aristas sociales, culturales, económicas, políticas, legales, etc.; siendo para el caso de la investigación la variable normativa la que adquiere relevancia, en este sentido, se evidencia la inexistencia de una reglamentación del transporte urbano en la ciudad de Chiclayo, hecho fáctico que no permite ordenar dicho servicio y por ende continúa el reino de la informalidad.

Considerando la situación problemática descrita, se formula el enunciado o pregunta de investigación, mediante la interrogante:

¿Cuál es la configuración estructural normativa de la propuesta de Ordenanza Municipal, para ordenar el transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo?

De manera derivada y concordante, se formulan preguntas o problemas específicos:

¿Cuáles son las condiciones objetivas que configuran la problemática de la informalidad del transporte público de pasajeros, en la ciudad de Chiclayo?

¿Cuál es el sustento teórico normativo, que fundamenta la emisión de ordenanzas municipales, a nivel de competencias de los gobiernos Municipales?

¿Cuáles son los principios generales, que inspiran el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza Municipal, en materia de regulación del transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo?

¿Cuál es la logicidad de la parte sustantiva y complementaria, que configuran el cuerpo de la Ordenanza Municipal en materia de transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo?

Siguiendo el orden discursivo, el trabajo de investigación posee relevancia teórica, metodológica y práctico-social. En el aspecto teórico el estudio se caracteriza, por plantear elementos definicionales referidos a: competencias municipales en materia normativa, estudio e interpretación de las disposiciones que norman el sistema de transporte de en el país, a nivel de leyes y reglamentos. En el ámbito metodológico, el trabajo se singulariza por ser una investigación científico jurídica, en

el nivel propositivo. En el plano práctico social, la investigación, aporta con principios generales, disposiciones sustantivas y disposiciones finales, que van a permitir regular el tránsito público regular de pasajeros y por ende contribuir a la solución de un álgido problema en la gestión territorial de la ciudad de Chiclayo.

En estrecha relación de coherencia con la pregunta general y las interrogantes específicas, se formulan las metas de la investigación; siendo el objetivo general:

Organizar la configuración estructural normativa de la propuesta de Ordenanza Municipal, para ordenar el transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo.

De manera derivada complementaria se formulan los objetivos específicos:

Identificar y caracterizar las condiciones objetivas que configuran la problemática de la informalidad del transporte público de pasajeros, en la ciudad de Chiclayo, mediante análisis de estudios diagnósticos existentes.

Estructurar sustento teórico normativo, que fundamenta la emisión de ordenanzas municipales, a nivel de competencias en los gobiernos Municipales.

Precisar cuáles son los principios generales, que inspiran el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza Municipal, en materia de regulación del transporte público de pasajeros en la ciudad de Chiclayo, mediante el planteamiento del título preliminar.

Configurar la logicidad de la parte sustantiva y complementaria, que configuran el cuerpo de la Ordenanza Municipal en materia de transporte

público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo, mediante la redacción de títulos, capítulos y artículos.

En relación lógica con los objetivos formulados, se plantean los supuestos de investigación en los términos siguientes:

La configuración estructural normativa de la propuesta de Ordenanza Municipal, permite ordenar el transporte público de pasajeros en la ciudad de Chiclayo.

Las condiciones objetivas que configuran la problemática de la informalidad del transporte público de pasajeros, en la ciudad de Chiclayo, son fundamento para plantear una propuesta de ordenanza municipal.

Las competencias de los gobiernos Municipales, son el sustento teórico normativo, que fundamenta la emisión de ordenanzas municipales en materia de transporte público de pasajeros.

El título preliminar que contiene principios generales, configura el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza Municipal, en materia de regulación del transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo.

La parte sustantiva y complementaria de la propuesta de ordenanza municipal integrada por disposiciones: iniciales, organizativas, prescriptivas de derechos y obligaciones, prohibitivas o limitaciones de derechos, planificadoras, procedimentales, sancionadoras; forman el cuerpo de la Ordenanza Municipal en materia de transporte público de pasajeros en la ciudad de Chiclayo.

II. MARCO TEÓRICO

En este acápite se precisan los antecedentes y las perspectivas teóricas que sustentan la investigación, respecto a los antecedentes el autor Retamozo (2018) sostiene que configuran la perspectiva de otros autores en relación al objeto de estudio, evidenciando que existe algún resquicio para opinar o decir algo sobre la materia. Siguiendo la línea discursiva se resumen los planteamientos centrales de investigaciones que poseen semejanza metodológica y teórica, con la investigación.

En el ámbito internacional se identificaron los trabajos siguientes:

La Comisión Económica para América Latina (2014), en investigación realizada sobre la problemática del transporte en las ciudades, en América Latina, asevera que, la congestión del tránsito se agrava, constituyendo un serio obstáculo, para la calidad de vida de la población. En el mismo sentido en el estudio se precisa, que las autoridades tienen la obligación de administrar el tránsito en las ciudades y por consiguiente enfrentar la problemática de la congestión; así mismo, se asevera que, los funcionarios están en la obligación de tutela el desarrollo de las ciudades, cuidando los parámetros, relacionándose con espacios para el libre tránsito y la preservación del patrimonio (CEPAL, 2014).

Los autores Yáñez, Martínez, Mitnik, y Scholl (2019), en su artículo sobre, “Sistemas de transporte urbano en América Latina y el Caribe: lecciones y retos”, afirman que la inversión y crecimiento de la infraestructura en el transporte de pasajeros se ha incrementado en las últimas décadas; sin embargo, la calidad de vías y del transporte, no se ha desarrollado al ritmo de la demanda y exigencias de la población; se precisa en el mismo sentido que los gobiernos locales y autoridades, no han sido lo suficientemente capaces para reglamentar y ordenar el transporte público de pasajeros.

Torres (2017), en el estudio titulado “El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública”, en cuanto a metodología, el objetivo del trabajo fue elaborar las normas del concurso público de autobuses para transporte, se planteó como hipótesis la ciudad de Santiago tiene un sistema de transporte deficiente y anticuado, se siguieron pautas metodológicas relacionadas a identificar el problema, esbozar una respuesta, deducir consecuencias, contrastar hipótesis y establecer conclusiones; en el nivel teórico, se desarrollan temas como: sistema de transporte público, plan de mejora de la infraestructura, transporte y desempeño económico y en lo referente a conclusiones, se afirmó, se debe elaborar bases de licitación pública considerando la oferta técnica y económica y los aspectos específicos, se deben reglamentar a nivel de normas pertinentes, trabajo a cargo de expertos en la materia.

Teopanta (2020), en el trabajo titulado “Los sistemas comunicacionales como herramienta en el reconocimiento de rutas del transporte urbano de la ciudad de Ambato”, plantea aportes; en el aspecto metodológico, fue un estudio inductivo-deductivo, se utilizó la investigación documental y de campo y la técnica del focus group para recolectar información: en el plano teórico, se desarrollan temas como: enfoque social del diseño, análisis estratégico de la competencia, construcción del prototipo y a nivel de conclusiones se dedujo la afirmación, la problemática del sistema de transporte, tiene como característica central la carencia y ambigüedad informativa.

Carranca (2017), en investigación denominada “Diagnóstico, Análisis y Propuestas sobre el Transporte Público del Área Metropolitana de Monterrey”; en metodología, la pregunta capital estuvo referida a ¿cuál es el marco jurídico que regula el transporte?, planteándose como objetivo describir el marco jurídico que sustenta el transporte; en el nivel teórico, se desarrollan tópicos como: leyes sobre el desarrollo urbano, regulación de la movilidad y transporte, demografía y saturación del tránsito y en lo referente a conclusiones, se afirma que, para superar el estrés y

saturación vial, es fundamental regular el transporte, mediante normas puntuales pertinentes al espacio geográfico metropolitano.

Pérez y Osal (2020), en artículo denominado “Impact of Latin American public transport systems on urban mobility and the environment”, asevera que las principales ciudades de los países latinoamericanos, han crecido en forma desmesurada, situación que ha generado mayor demanda de movilidad y transporte, siendo el autobús el medio de mayor utilidad, por lo tanto, las personas emplean de manera masiva el transporte público, que generalmente luce desordenado y sin reglamentación clara.

En el contexto nacional, se reseñan las investigaciones siguientes:

Pereda, y Montoya (2018), en su investigación titulada “Estudio y optimización de la red vial Avenida América Sur, tramo prolongación Cesar Vallejo – Avenida Ricardo Palma, Trujillo”, respecto a la metodología, la finalidad fue ejecutar el estudio sobre optimización de la red vial, se trató de una investigación aplicada; en el plano teórico se abordó temas referidos a: tipo de vehículos, trayectorias, proceso de conducción, rol de los peatones, intensidad de tráfico, velocidad de vehículos, niveles de servicio, factores que influyen, dispositivos para el control del tránsito, reglamentación etc.; en materia de conclusiones se afirmó que, la avenida construida no cumple con los estándares normativos señalados por la instancia gubernamental competente.

El investigador Arce (2018), en su trabajo de investigación titulado “Derecho a la seguridad ciudadana y a la libertad de tránsito distrito de la molina 2017”; en el plano metodológico, el objetivo del estudio fue, establecer la relación entre la normatividad municipal con el derecho a la libertad de tránsito, se utilizaron los métodos inductivos, observación, hermenéutico; se trató de una investigación básica del nivel relacional. En el plano teórico, se abordaron temas como: naturaleza y características del habeas corpus, seguridad ciudadana, derecho a la seguridad

ciudadana. En materia de conclusiones, se afirmó que, la normatividad municipal ha sido dictada al margen del derecho fundamental en cuestión.

Guillermo y Tello (2018), en el estudio titulado “La regulación del transporte urbano en Lima: caso El Metropolitano”, en cuanto a metodología, fue un estudio con perspectiva cualitativa, su finalidad fue analizar la regulación normativa del transporte urbano en Lima ; en el aspecto teórico, se abordaron temas como: desarrollo histórico del servicio de transporte público, el metropolitano y sus etapas , atribución supervisora de la municipalidad y a nivel de conclusiones; se afirma que el máximo de interpretación de la Constitución ha considerado de interés público, el transporte de pasajeros.

Tapia (2019), en el trabajo titulado “Medidas preventivas en seguridad vial en el transporte nacional de pasajeros por carretera: Caso Ministerio de Transportes y Comunicaciones”, en el rubro metodológico, fue un trabajo con enfoque cualitativo, tuvo como finalidad precisar si la entidad competente ejerce su potestad con eficiencia, se utilizó el método inductivo sustentado en el paradigma interpretativo; en el plano teórico, se desarrollaron temas como: el carácter rector del MTC, tránsito y transporte a la luz de la Constitución Política, reglamento de transporte y a nivel de conclusiones, se precisa que las normas de transporte no se inspiran en la problemática real, razón por la cual no consideran la seguridad y calidad de vida de la población.

Gálvez (2020), en trabajo de investigación titulado “Conflicto normativo entre la Ordenanza Municipal N°014-2018-M.P.T. y la Ley N° 27181-LGTTT, Trujillo - La Libertad 2019”; en cuanto a metodología, se trató de un estudio cualitativo descriptivo básico, con énfasis en el análisis documental, se empleó la entrevista; en el nivel teórico, se abordaron temas como: conflictos normativos, conceptualización de ley ,la inconstitucionalidad como conflicto de normas, principios jurídicos y sistemas normativos, la ordenanzas municipales y en cuanto a conclusiones, se afirma que, existe conflicto normativo entre la ordenanza

municipal y la ley de transporte, porque los procedimientos establecidos en la ordenanza desnaturalizan los preceptos legales, al otorgar plazos y establecer infracciones, sin criterio técnico legal.

Centeno(2018), en artículo titulado “Public transportation service in Lima: analysis and proposal to improve its quality, with participation of public and private universities”, sostiene que el servicio en la capital es deficiente, situación que se explica por factores como: incremento de la demanda, deficiente oferta, limitada capacitación en ciudadanía de choferes y cobradores, regulación normativa inadecuada o inexistente, etc.

Las investigaciones referidas supra, aportan al trabajo, ideas capitales como: las autoridades tienen la obligación de administrar el tránsito en las ciudades y por consiguiente enfrentar la problemática de la congestión, es fundamental la inversión y crecimiento de la infraestructura en el transporte de pasajeros, las calles y avenidas han sido concebidas y construidas con una finalidad, pero en la práctica se emplean para otras actividades, las normas dictadas por las municipalidades, si bien ayudan a superar algunas dificultades, generalmente muestran deficiencias de contextualización en referencia a las características reales de la problemática del transporte, las ordenanzas municipales deben derivar y ser coherentes con la constitución y el sistema legal del país.

Luego de reseñados los antecedentes, se sistematiza el fundamento teórico de la investigación, abordándose tópicos como: competencias municipales en la Constitución, la autonomía y competencia municipal en la Ley Orgánica de Municipalidades, la competencia municipal sobre transporte urbano según la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Reglamento Nacional de Tránsito Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, y el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC (22/04/2009)

Gutiérrez, (2017), al comentar la norma suprema del Estado, en lo referente a las competencias de las diferentes instancias de gobierno,

precisa que, en el Art. N° 195 establece que las municipalidades: promueven el desarrollo y prestan servicios en forma planificada y concertada con los otros niveles de gobierno. Se les reconoce competencia para organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos locales de su responsabilidad, planificar el desarrollo de la ciudad, etc.

Resulta entonces, que, en relación al objeto de estudio de la investigación, el reto es dilucidar la naturaleza y alcance de la autonomía municipal, esta última es entendida fundamentalmente como la facultad para crear normas y autodirigirse (Rosillo, 2017).

En el Derecho Público se distingue, la autonomía política y la administrativa. “La autonomía administrativa puede estar circunscrita a un territorio determinado (autonomía territorial) o destinada a regular una materia específica (autonomía material)” (Rosillo, 2017, p.58); en ambas situaciones se trata de una facultad reconocida por el Estado.

En lo que respecta al transporte público regular de pasajeros, lo que interesa es precisar, que el mandato constitucional habilita al Gobierno Central, a precisar mediante normas de rango legal, políticas de carácter general; en cambio las municipalidades, pueden gestionar los servicios públicos en el ámbito de su competencia, con arreglo a ley.

Sobre la materia, Zas Friz (2020), al referirse a las competencias estipuladas, en la Ley N° 27972, refiere que, en el Capítulo I, sobre Competencias y Funciones Específicas y Generales, en el Art. N° 73, se puntualiza que una competencia puede ser exclusiva o compartida. En forma precisa en el Art. N° 87 se establece que los gobiernos provinciales y distritales, ejercen funciones, que no estén reservadas de manera clara a otras entidades.

Las funciones específicas, asociadas a las competencias se patentizan con singularidad exclusiva o compartida, en relación con a la ley orgánica de la materia.

Las competencias y funciones específicas establecidas en la presente ley, se refieren a: planificar el desarrollo y el ordenamiento territorial, promover integración de planes estratégicos de desarrollo, gestionar proyectos de inversión, en función de las características sociales y físicas, para proteger y conservar el medio ambiente (Mall, 2017).

Las municipalidades, provincial o distritales ejercen sus funciones específicas de acuerdo al Capítulo II de la Ley Orgánica N° 27972, estas se refieren entre otras a tránsito, circulación transporte público.

Se evidencia entonces que los gobiernos locales, son competentes para: planificar en forma integral el desarrollo, regular con exclusividad los servicios públicos, entre los cuales se científica el transporte público (INEI, 2017).

En la LGTyT, Ley N° 27181 en el Art. N° 10° de la precitada ley, se establece competencias relacionadas con: normar, gestionar y fiscalizar; en el artículo Art. N° 11 se precisa la competencia normativa y en el numeral 11.1., se establece que la competencia referida se relaciona con la potestad de normar el trabajo administrativo; en el numeral 11.2 , se puntualiza que los gobiernos son las instancias competentes, para emitir normas complementarias, que permitan aplicar reglamentos de carácter nacional, dentro de su ámbito territorial.

El TUO, del Reglamento Nacional de Tránsito, Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, en el Título II, referido a Autoridades Competentes, Art. N° 3º, precisa que en materia de tránsito terrestre poseen potestad competencial: Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Gobiernos Provinciales y distritales; Policía Nacional del Perú; y el INDECOPI.

En sentido complementario, en el citado cuerpo normativo en el Art. N° 05, precisa competencias de las Municipalidades Provinciales, relacionadas a: emitir disposiciones referidas a aplicación de normas, administrar el tránsito, recaudar y administrar multas por infracciones, mantener y renovar señalización de tránsito, actualizar el registro de sanciones por infracciones de las normas de tránsito, etc. (SUTRAN, 2021).

En sentido complementario, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, del 22/04/2009, respecto a las competencias de los Gobiernos Provinciales, en el Art. N° 11, precisa que, en materia de transporte terrestre, se encuentran facultadas para: dictar normas complementarias en concordancia con las leyes de la materia, teniendo un plazo perentorio para realizar dicha labor legislativa.

Sobre las perspectivas de derecho comparado, se precisan los siguientes planteamientos:

Calderon(2019), considera cinco indicadores, para medir el impacto de un sistema de transporte, en una ciudad: costos, empleo de energía, emisiones, accesibilidad y regulación; a partir de los cuales es posible plantear propuestas de mejora con una visión más integral.

Arraiza (2016), en relación a las competencias municipales, precisa que, se pueden catalogar como tradicionales y nuevas, entre las primeras se identifican: gestionar el desarrollo, regular y prestar servicios públicos; en relación las segundas se puntualizan: promover el desarrollo medio ambiental, ejercer potestad regulatoria, normar prestación de ciertos servicios, etc.

SISMAP (2016), la gestión municipal, es tarea compartida, cuya finalidad es potenciar la calidad de vida, mediante la planificación, administración y regulación normativa de los servicios.

Plaza (2018), precisa que, en el sistema norteamericano, la potestad del alcalde está relacionada con: designar, remover trabajadores; elaborar el presupuesto y promulgar o publicar las ordenanzas aprobadas por el Consejo.

Fernández (2016) en la República de Chile, los municipios administran los servicios públicos y son órganos descentralizados con competencias especiales, referidas a la prestación de servicios.

Casaño (2017), al caracterizar el régimen municipal argentino, precisa que la diversidad es una de sus propiedades más sobresalientes; así como la autonomía para tomar decisiones en la administración de los servicios, bajo su jurisdicción.

Luego de explicitados los fundamentos teóricos del estudio, corresponde formular, definiciones de las categorías fundamentales:

Competencia Municipal, son atribuciones que poseen los gobiernos municipales, en relación a: planificar el desarrollo, regular la organización, aprobar presupuesto, cautelar bienes y rentas, normar el transporte, velar por el cumplimiento de sus disposiciones, etc. en el ámbito de su extensión territorial reconocido por ley (María, 2003).

Ordenanza municipal, es una disposición legal, considerada como instrumento técnico jurídico, que contribuye a la gestión de los problemas de una localidad determinada, es dictada por la máxima autoridad municipal y se caracteriza porque: es de cumplimiento obligatorio para los pobladores de un distrito o provincia, es aprobada por el consejo municipal, tiene la finalidad de ayudar a reglamentar determinados servicios (Corporación Suiza, 2017).

Transporte público de pasajeros, es un servicio que facilita la conectividad entre personas en relación a lugares, instituciones, viviendas: su adecuada reglamentación y funcionamiento contribuye a mejorar la forma de vida de la población (García, 2017).

Celi (2018), el transporte público de pasajeros, se singulariza por ser masivo, por atender a la población de diferentes sectores económicos sociales; tiene la finalidad de brindar un traslado seguro de las personas, para que cumplan con desarrollar sus actividades personales y laborales.

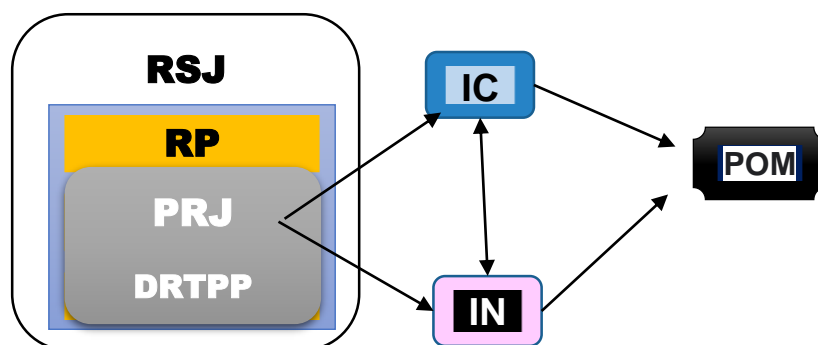
III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y Diseño de Investigación

El trabajo es un estudio científico jurídico, con nivel o alcance jurídico doctrinal, conforme a la precisión planteada por Sánchez “Se dedica a hacer hermenéutica de las leyes, jurisprudencia, e incluso de las hermenéuticas realizadas por otros juristas” (2011, p.337). En sentido complementario el autor Aranzamendi (2013), al referirse a la investigación propositiva precisa, se caracteriza por proponer una nueva norma, plantear su reforma o derogatoria. En consecuencia, el estudio es de tipo científico jurídico, de nivel o alcance doctrinal hermenéutico propositivo.

En relación al diseño de investigación, se precisa una lógica relacional pertinente con relación al tipo y nivel de investigación.

Figura 1.
Diseño de Investigación



Fuente: Elaboración propia.

Donde:

- RSJ : Realidad Sociojurídica
- RP : Realidad Problemática
- DPRJ : Deficiencias en la Reglamentación del Transporte Público de Pasajeros
- IC : Interpretación Constitucional

- IN : Interpretación de Normativa
- POM : Propuesta de Ordenanza Municipal

3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización Apriorística Ámbito temático.

Las principales categorías, que se abordan en el estudio son las siguientes: Constitución y competencias municipales, Ley Orgánica de Municipalidades y sus competencias, Ley General de Transporte, Reglamento Nacional de Tránsito, Reglamento Nacional de Administración de Transporte y la pirámide normativa del ordenamiento jurídico peruano.

La matriz, que sistematiza las categorías se presenta en la tabla 1.

Tabla 1.

Categorización temática de la investigación.

Categoría	Subcategoría	Indicadores
Constitución Política del Estado.	Facultades municipales.	<ul style="list-style-type: none"> • Organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos.
Ley Orgánica de Municipalidades.	Competencias Generales y operacionales.	<ul style="list-style-type: none"> • Planificar desarrollo y ordenamiento territorial. • Servicios públicos locales (tránsito y transporte)
Ley General de Transporte y Tránsito	Competencias municipales	<ul style="list-style-type: none"> • Normar el transporte público en el ámbito de su competencia.
Reglamento Nacional de Tránsito.	Competencias municipales	<ul style="list-style-type: none"> • Administrar el tránsito terrestre.
Reglamento Nacional de Administración de Transporte.	Competencia Normativa de los Gobiernos Provinciales	<ul style="list-style-type: none"> • Competencia Normativa • Plazo para emitir normas.
Pirámide normativa del ordenamiento jurídico peruano.	Jerarquía normativa	<ul style="list-style-type: none"> • Ordenanza municipal, rango de Ley.

Nota: se plantea una relación derivativa entre categorías y subcategorías. Fuente: elaboración propia, marzo de 2021.

3.3 Escenario de estudio

El escenario en el cual se desarrolla la investigación, se tipifica como territorial – geográfico - normativo, que a su vez tiene como característica contextual, la singularidad de la problemática del transporte informal y en el significado normativo, la necesidad de proponer una norma en el nivel de ordenanza, para normar el transporte público regular de pasajeros.

3.4 Participantes

En la reunión de información, se considera dos criterios: la precisión de la muestra y la identificación de los sujetos muestrales. Al respecto los autores Quintana y Montgomery (2006) precisan que, la selección de los elementos muestrales, debe orientarse en base a principios como: pertinencia y adecuación. En este sentido, la aplicación del principio de conveniencia, explica la selección del Gobierno Municipal de Chiclayo, como el escenario para estudiar y formular la propuesta y en relación a los principios de oportunidad y disponibilidad; se destaca el acceso a la información, proveniente de fuentes documentales y pragmáticas.

3.5 Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

Se utilizaron las técnicas siguientes: fichaje, análisis documental, técnica de redacción legislativa.

Tabla 2.

Técnicas e Instrumentos de recolección de Información

Técnica	Modalidad	Instrumento	Informantes o fuentes	¿Para qué?
Fichaje	Fichas textuales y mixtas	Formatos de fichas	Textos impresos y digitales	Recolectar información teórica que permita sustentar la investigación.
Análisis documental	Análisis de fuentes escritas	Formato de análisis	Planteamientos de autores y textos impresos-digitales.	Sistematizar información teórica.

Técnica Legislativa	Redacción de Proyecto de Ordenanza	Formato de ordenanza	Realidad y ordenamiento normativo.	Regular el Transporte Público de Pasajeros.
---------------------	------------------------------------	----------------------	------------------------------------	---

Nota: se explicita las técnicas, modalidad, instrumento, fuentes y propósito, en la recolección de información. *Fuente:* Elaboración propia, marzo de 2021.

3.6 Procedimientos

En el estudio se utilizan métodos jurídicos como: literal, sistemático; así como se emplean la técnica de redacción legislativa, para estructurar la ordenanza municipal.

3.7 Rigor científico

Los autores Lincoln y Guba, al referirse al rigor científico de la investigación cualitativa, sugieren considerar los criterios “credibilidad, transferibilidad, confirmabilidad, dependabilidad y autenticidad” (1985, p.292-294)

En esta línea de pensamiento, el rigor científico de la investigación, se determina fundamentalmente porque: los hallazgos corresponden a fuentes documentales y fácticas actuales y existentes; existe la posibilidad de utilizar la interpretación, para formular una propuesta normativa; se aprecia el carácter sistémico en el abordaje del objeto de estudio y la autenticidad, en el sentido que la información corresponde al contenido en las fuentes.

3.8 Método de análisis de información

Al tratarse de una investigación científica jurídica de nivel o alcance doctrinal hermenéutico propositivo, la técnica capital, que permite analizar la información es el análisis documental y en materia de formulación de la propuesta es el empleo del Manual de Técnica Legislativa, que permite estructurar la ordenanza municipal.

3.9 Aspectos éticos

En el estudio se patentiza el respeto de la propiedad intelectual, en el sentido que se cita y referencia las fuentes consultadas; así como se respeta la originalidad y autenticidad de la información, al recolectar y procesar información documental fidedigna, en el mismo sentido es sometido al análisis de coincidencias mediante el software Turnitin, que permite precisar citas, parafrasear, siempre respetando las fuentes consultadas.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN:

Se realiza la discusión, en relación a los objetivos, antecedentes y perspectivas teóricas.

El objetivo general de la investigación fue: organizar la configuración estructural normativa de la propuesta de Ordenanza Municipal, para ordenar el transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo.

Esta finalidad se logró, mediante la precisión de la estructura general de la ordenanza municipal, siguiendo las orientaciones del Congreso de la República del Perú (2020), precisa que la técnica legislativa contemporánea, es un medio procedimental capital, para la redacción de normas jurídicas, de diferente rango. Por lo tanto, la estructurar general de la Ordenanza Municipal propuesta es la siguiente:

Categoría Normativa y Numeración:

ORDENANZA MUNICIPAL N° 130-2021-MPCH

I. Título:

II. Parte Sustentatoria:

2.1. Exposición de Motivos:

2.1.1. Antecedentes:

2.2. Análisis costo beneficio:

2.2.1. Los beneficiarios de la norma en corto, mediano y largo plazo.

2.2.2. Aporte de la propuesta al bien común.

2.3. Efecto de la vigencia de la ordenanza, en la normatividad del Gobierno Provincial de Chiclayo.

III. Parte Resolutiva:

3.1. Disposiciones Permanentes:

Título I
Disposiciones Iniciales

Capítulo I
Objeto, Finalidad, Derecho, Ámbito
Capítulo II
Dilucidaciones Definicionales

Título II
Organismos Competentes
Capítulo I
Competencias

Título III
Títulos Habilitantes
Capítulo I
De la Concesión, Autorización y Condiciones.
Capítulo II
Habilitaciones
Capítulo III
Del Registro Titularidad y Antigüedad de los vehículos

Título IV
Rutas e Infraestructura Complementaria
Capítulo I
Rutas, terminales, paraderos

Título V
Obligaciones y Derechos
Capítulo I
Obligaciones de la Empresa
Capítulo II
Derechos de los Usuarios

Título VI
Fiscalización, Infracciones y Correctivos
Capítulo I
Fiscalización
Capítulo II
Correctivos o Sanciones

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS: finales, transitorias y modificatorias.

El primer objetivo específico del trabajo fue: Identificar y caracterizar las condiciones objetivas que configuran la problemática de la informalidad del transporte público de pasajeros en la ciudad de Chiclayo, mediante análisis de investigaciones previas.

Esta finalidad se alcanzó mediante al consulta de informes que explican la problemática del transporte público regular de pasajeros, identificándose situaciones como: las camionetas rurales representan el 15% de los desplazamientos; colectivos, taxis, autos movilizan al 85% de los pasajeros; pésimo estado de las vías pistas, calles y avenidas; zonas saturadas por presencia de comercio y elevada circulación de personas; calles céntricas mal conservadas y estrechas: mala ubicación de empresas de transporte interprovincial; crecimiento desmesurado del parque auto motor; unidades en pésimo estado de conservación; contaminación del medio ambiente, etc. (Ruiz y Sandoval ,2018).

El segundo objetivo específico de la investigación fue: Estructurar el sustento teórico normativo, que fundamenta la emisión de ordenanzas municipales, a nivel de competencias de los gobiernos Municipales.

Para tal efecto, se consultó e interpretó, la Carta Magna del Estado, Ley Orgánica de las Municipalidades, Ley de Transporte y su Reglamento; en interpretación sistemática de los cuerpos normativos referidos, se colige que las municipalidades, poseen competencias de cuatro tipos: exclusivas, compartidas, indistintas y participativas. La competencia para expedir disposiciones con rango de ley, es decir ordenanzas, de carácter exclusivo, y se aplica para reglamentar el funcionamiento de servicios elementales, en el ámbito territorial correspondiente a cada Municipalidad, Provincial o Distrital. De manera puntual, en relación a la materia de estudio del trabajo, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, D. S. N° 017-2009-MTC, en el Art. N° 11, precisa que, en relación al servicio de

transporte, los gobiernos locales, ostentan la facultad de normar su funcionamiento.

El tercer objetivo específico del estudio fue: Precisar cuáles son los principios generales, que inspiran el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza Municipal, en materia de regulación del transporte público de pasajeros en la ciudad de Chiclayo, mediante el planteamiento del título preliminar.

Los principios que configuran marco orientador, en la elaboración de la propuesta, para reglamentar el transporte público regular de pasajeros son:

Principio Pro Homine, al respecto Medellín (2019), sostiene que este principio conduce a una interpretación amplia, genérica, en el sentido que toda norma o reglamento debe interpretarse, en favor de la persona; luego, el planteamiento de una Ordenanza Municipal, tiene como fin supremo el respeto de la persona, conforme versa el Art. 1 de nuestra carta magna y el servicio que reglamenta, tiene el propósito mejorar las condiciones de vida de las personas.

Principio de legalidad, hace referencia a los postulados jurídicos, pre establecidos que norman las conductas de las personas y forman parte del consenso legal en un contexto determinado (Orbegoso, 2020). En esta línea de pensamiento, la Ordenanza Municipal, configura la lex escrita, que regula los servicios que se brinda en la ciudad.

Principio del bien común, la premisa básica es que este tipo de bien, se predica en favor de una determinada comunidad; en tal sentido una Ordenanza Municipal, al regular un servicio, en una circunscripción territorial, contribuye al bien colectivo (Ruiz , 2020).

Principio de Ordenamiento Territorial, Heinrich Böll Stiftung (2020), afirma la organización territorial y funcional, de una ciudad, permite gobernarla con mayor éxito; en este sentido el planteamiento de un Ordenanza Municipal,

tiene como partida y fundamento, la determinación de zonas con espacios y circulación suficiente, para autorizar la operatividad de una empresa.

El cuarto objetivo específico, del estudio fue, Configurar la logicidad de la parte sustantiva y complementaria, que configuran el cuerpo de la Ordenanza Municipal en materia de transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo, mediante la redacción de títulos, capítulos, artículos disposiciones complementarias.

Meta lograda en la redacción de la parte resolutive de la propuesta de Ordenanza Municipal, que contiene títulos y capítulos, referidos a diferentes rubros, configuradores del texto de la ordenanza; así como, en la construcción sintáctica, de las disposiciones complementarias, que forman parte de la ordenanza, considerándose disposiciones finales, transitorias y derogatorias.

En relación a las perspectivas teóricas Arraiza (2016), al referirse al gobierno y competencias municipales precisa que, el gobierno es un componente de la administración municipal, que guía u orienta el rumbo del accionar municipal, porque fija las reglas de convivencia en el ámbito territorial jurisdiccional. En esta línea de pensamiento, cuando una municipalidad en el marco de sus competencias, regula un servicio como le transporte público de pasajeros, realiza pleno ejercicio del gobierno, porque de esta forma gestiona la prestación de un servicio.

Respecto, a las competencias municipales, el autor referido supra, sostiene, que estas se positivizan en la legislación pertinente de cada país, considerándose como novedad la promoción del emprendimiento, el ordenamiento territorial, oferta de servicios públicos y la regulación de las prácticas de convivencia entre habitantes de una determinada circunscripción territorial; en este sentido, cuando el Gobierno Municipal regula un servicio , lo realiza teniendo como fundamento las competencias otorgadas por ley y la necesidad de superar un problema álgido, en la gestión del desarrollo de la ciudad.

Como corolario, de la discusión, realizada en los párrafos precedentes, se estructuró el texto sistémico de la propuesta de Ordenanza Municipal.

Categoría Normativa y Numeración:

ORDENANZA MUNICIPAL N° 130-2021-MPCH

I. Título:

Ordenanza que Regula el Servicio de Transporte Público Regular de Pasajeros en la Provincia de Chiclayo.

II. Parte Sustentatoria:

3.2. Exposición de Motivos:

Según investigación publicada por el Congreso de la República, (2017), en la ciudad de Chiclayo, la forma masiva de transporte en micros y combis (camionetas rurales), representan el 15% de los desplazamientos; en cambio las formas menos masivas: colectivos, autos, taxis y mototaxis, transportan al 85% de los pasajeros.

En sentido complementario la Municipalidad Provincial de Chiclayo (2018), en el PDU , plantea que los principales indicadores de la problemática subanálisis, son entre otros: los principales medios de transporte distrital e interdistrital son combis, colectivos y mototaxis, el deficiente estado de las vías, limitada capacidad de las vías perimetrales, el servicio de mototaxis representa el 28% del total de transporte, concentración de demanda del servicio en lugares concurridos Mercado Moshoqueque, Mercado Modelo, Real Plaza, etc., estado pésimo de conservación y estrechez de las calles céntricas, principales avenidas de la ciudad saturadas de

empresas de transporte interprovincial, presencia de grifos en calles céntricas, crecimiento desmesurado del parque automotor, etc.

Los aspectos señalados supra, generan problemas relacionados con: contaminación del medio ambiente (visual, auditiva, etc.), inexistencia de normas claras que permitan controlar la emisión de anhídrido carbónico, que afecta la salud de las personas; desorden en el transporte de pasajeros, que demanda regulación urgente.

Considerando la situación fáctica descrita y las competencias sobre la materia, que por ley le corresponde a los Gobiernos Municipales, se sostiene la imperiosa necesidad de emitir una Ordenanza Municipal, que norme el servicio público de transporte dentro de su ámbito territorial.

3.3. Análisis costo beneficio:

3.3.1. Beneficiarios de la norma en el tiempo

El reglamentar el transporte público regular de pasajeros es de trascendencia, para el ordenamiento de una ciudad como la provincia de Chiclayo, porque genera beneficios como los siguientes:

Permite concretar las políticas de gobierno de la ciudad, como un eje del ordenamiento territorial y un elemento fundamental de la gestión administrativa y técnica (Ministerio de Transportes y Comunicaciones, 2019).

Contribuye con la precisión de objetivos de desarrollo de la ciudad, al permitirle contar: con un sistema de transporte ordenado, adecuar y desarrollar infraestructura vial y aplacar las urgencias de los pobladores.

3.3.2. Propuesta y bien común.

La autora Paz (2020), refiere que el bien común proporciona a las personas participación y ayuda para el cumplimiento de objetivos y la plasmación de su proyecto de vida; porque, el desarrollo de la sociedad no es posible sin la participación y bienestar de sus integrantes. En este sentido, al tener la ordenanza como finalidad ordenar el transporte público regular de pasajeros, contribuye a mejorar la movilidad de las personas, satisfaciendo sus expectativas.

3.4. Efecto de la vigencia de la ordenanza, en la normatividad del Gobierno Provincial de Chiclayo.

El efecto jurídico, de la ordenanza una vez aprobada por el Consejo Municipal, es que deroga toda norma similar anterior y a partir de su publicación, el transporte regular de pasajeros, se rige por el presente sistema normativo.

IV. Parte Resolutiva:

4.1. Disposiciones Permanentes:

Título I Disposiciones Iniciales

Capítulo I Objeto, Finalidad, Derecho, Ámbito

Art. 01. Objeto:

Normar el acceso, permanencia y procedimientos administrativos, para operar las rutas del transporte público; otorgando títulos habilitantes a empresas autorizadas.

Art. 02. Finalidad:

Asegurar eficiencia y seguridad, en la oferta del servicio de transporte público, satisfaciendo expectativas de los pobladores.

Art. 03. Derecho:

Los derechos que están comprendidos, en la presente norma son: derecho a la paz, tranquilidad pública, libertad de locomoción y los relacionados a las competencias de los gobiernos municipales, para emitir normas con rango de ley.

Art. 04. Ámbito de Aplicación:

Su alcance es el territorio de la jurisdicción de la provincia de Chiclayo, su mandato alcanza a las diferentes instancias del gobierno municipal y a las personas naturales y jurídicas, asociadas a la prestación del indicado servicio.

Capítulo II Dilucidaciones Definicionales

Art. 05. En términos operativos se formulan las definiciones capitales a tenerse en cuenta:

- a. **Abandono de Servicio.** No prestar el servicio, de manera injustificada, durante 10 días secuenciales, en un periodo de 30 días calendario.

- b. **Acción de Control.** Ejecución del control, mediante inspectores e instancias del gobierno municipal.

- c. **Acta de Control.** Documento que deja constancia escrita, mediante diferentes medios, del ejercicio de la autoridad, representada por el inspector de transporte.

- d. **Área Saturada.** Superficie del territorio urbano, con congestión peatonal y vehicular, con niveles altos de contaminación, su existencia se determina mediante resolución de alcaldía.

- e. **Autorización de Servicio.** Acto administrativo, mediante el cual se torga el permiso a personas jurídicas, que cumplan con los presupuestos de la norma, para que presten el servicio de transporte.
- f. **Autoridad Administrativa.** Es la Municipalidad Provincial de Chiclayo, mediante la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte., la instancia competente, para autorizar y denegar, la autorización para prestar el servicio de transporte.
- g. **Concesión.** Acto jurídico, que otorga a una persona jurídica por un tiempo determinado, previo proceso de licitación pública, el permiso para brindar el servicio de transporte público de pasajeros.
- h. **Condiciones de Acceso y Permanencia.** Exigencias técnicas, estructurales y normativas, para acceder o permanecer en la prestación del servicio.
- i. **Conductor.** Persona natural, que posee licencia de conducir actualizada, en la categoría requerida y que se encuentre habilitada por la GDVyT.
- j. **Empresa Autorizada.** Persona jurídica, inscrita en Registro Públicos y autorizada por la GDVyT, para prestar el servicio urbano e interurbano.

- k. **Fiscalización de Campo.** Acción de control, realizad por autoridad municipal, de manera directa a la empresa y a sus operadores, con la finalidad de evidenciar el cumplimiento de la normatividad pertinente.
- l. **Flota Habilitada.** Cantidad de unidades con las que cuenta una empresa autorizada, para brindar el servicio en una ruta determinada.
- m. **Flota Operativa.** Número de unidades en buen estado material, para brindar el servicio de manera ininterrumpida y en condiciones de eficiencia.
- n. **Habilitación del Conductor y/o Cobrador.** Documento oficial, que sirve para identificar al personal de la empresa autorizada, que brinda el servicio de transporte.
- o. **Habilitación Vehicular.** Es la autorización de una unidad vehicular, perteneciente a una empresa, para brindar el servicio, previa verificación de cumplimiento con las condiciones técnicas.
- p. **Infracción.** Acción u omisión, precisada en la ordenanza.
- q. **Inspector Municipal de Transporte.** Servidor Municipal designado por la GDV y T, para tutelar el cumplimiento de la normatividad de transporte.
- r. **Paradero Urbano e interurbano.** Superficie habilitada para cumplir este rol, que forma parte del recorrido autorizado.
- s. **Propietario del vehículo.** - Persona natural o jurídica, que acredita mediante registro de propiedad vehicular, ser dueño de una o varias unidades, adscritas a empresa autorizada.
- t. **Representante Legal.** Persona inscrita en al SUNARP, con poder vigente, para realizar trámites

- administrativos, en representación de empresa autorizada.
- u. **Resolución de Sanción.** Acto administrativo, que impone sanciones, por acciones u omisiones, en relación a las normas de tránsito.
 - v. **Servicio de Transporte Público Regular de Personas.** Servicio de transporte urbano e interurbano, regular y obligatorio, brindado a la población, previa autorización del Gobierno Municipal.
 - w. **Tarifa.** Contraprestación que paga la población, por el servicio de transporte a una empresa con licencia o autorización.
 - x. **Tarjeta Única de Circulación.** Documento que acredita la habilidad de un vehículo, para prestar el servicio.
 - y. **Usuario.** Persona natural que utiliza el servicio de transporte, a cambio del pago de una tarifa.

Título II
Organismos Competentes
Capítulo I
Competencias

Art. 06. Instancias facultadas

La Municipalidad Provincial de Chiclayo, es la instancia competente para regular y reglamentar el servicio, a través de las instancias:

- a. El Concejo Municipal.
- b. La Alcaldía.
- c. La Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte.

Art. 07. Competencias del Consejo Municipal

Las competencias del Consejo Municipal se rigen por lo establecido en la Ley N° 27972, leyes y reglamentos complementarios.

Art. 08. Competencias de la Municipalidad

La Municipalidad Provincial de Chiclayo en el ámbito jurisdiccional y en concordancia con el principio de legalidad, posee competencia:

- a. Normativa.
- b. De Gestión.
- c. De Fiscalización

Art. 09. Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte

Órgano de línea competente, para brindar títulos habilitantes, regular, fiscalizar la prestación del servicio de transporte público regular de pasajeros.

Título III

Títulos Habilitantes

Capítulo I

De la Concesión, Autorización y Condiciones

Art. 10. Concesión

La Municipalidad Provincial de Chiclayo podrá otorgar concesiones para brindar el servicio, en cumplimiento del principio de legalidad. La concesión se formaliza con la firma del contrato entre las partes.

Art. 11. Declaración de áreas o vías saturadas.

La instancia de gobierno municipal, podrá declarar área o zona saturada, mediante resolución de alcaldía.

Art. 12. Autorización se servicio

Acto administrativo, que autoriza a una persona jurídica la prestación del servicio de transporte regular urbano - interurbano de pasajeros en una o más rutas.

Art. 13. Sujetos Obligados

Las empresas contratantes o personas jurídicas, están obligados a contar con la Autorización de Servicio, para prestar el servicio de transporte en una ruta determinada.

Art. 14. Procedimiento de Evaluación

El procedimiento se inicia con la presentación del expediente, contando con los requisitos exigidos por la norma; se evalúa en la instancia pertinente y en el pazo de ley se emite o deniega la autorización.

Art. 15. Vigencia de la Autorización

Tiene una vigencia de cinco (05) años, condicionada al cumplimiento de las exigencias normativas. Vencido el plazo, las autorizaciones caducaran de pleno derecho.

Art. 16. Requisitos para Solicitar Autorización

La persona jurídica que desee obtener la autorización, debe adjuntar en el expediente los requisitos siguientes:

- a. Solicitud dirigida al alcalde Provincial.
- b. Original del recibo de pago por costo administrativo
- c. Poder vigente del gerente de la empresa (1 mes de antigüedad)

- d. Copia fedateada de la escritura pública de empresa y Registro SUNARP
- e. Padrón vehicular con copia simple de la Tarjeta de Identificación Vehicular a nombre de la empresa o socio de la empresa.
- f. Copia fedateada del SOAT o CAT vigente autorizado por la SBS, de cada unidad ofertada.
- g. Copia fedateada del CITV vigente otorgado por una institución autorizada, de cada unidad ofertada, de ser el caso
- h. Padrón de Conductores indicando el número del Certificado de Habilitación del Conductor.
- i. Reporte de no adeudo de papeletas de tránsito de cada unidad ofertada.

Art. 17. Capital Social.

Las Personas Jurídicas, para poder acceder a una autorización y/o permanecer prestando el servicio deberán contar con un capital mínimo establecido en Cincuenta (50) Unidades Impositivas tributarias, con valor vigente al año de solicitud de la autorización.

Art. 18. Características de la Autorización

La autorización es intransferible e indivisible, si son permitidos actos jurídicos relacionados con:

- a. Transformación empresarial
- b. Fusión, escisión y otras formas de reorganización de sociedades.

Art. 19. Publicidad de Autorización del Servicio

Las resoluciones autoritativas, se publican en portal web de la municipalidad, por un tiempo de 30 días, una vez notificada formalmente a las partes contratantes.

Art. 20. Renovación de la Autorización

Se renueva la autorización, para rutas que cumplan con las exigencias técnicas; la persona jurídica debe presentar solicitud de renovación, 60 días antes que venza su licencia, de no hacerle queda cancelada la licencia de autorización.

Art. 21. Causales de Cancelación de la Autorización

Se cancela la autorización cuando se cumplan los siguientes supuestos:

- a. No iniciar la prestación del servicio, en un plazo de 20 días calendario luego de notificada la autorización.
- b. Por renuncia expresa de la persona jurídica.
- c. Cuando mediante proceso sancionador se cancele la autorización.
- d. Por abandono injustificado de la prestación del servicio.
- e. Por transferencia no autorizada del título habilitador.
- f. Por sanción judicial o administrativa firme.

Art. 22. Renuncia de la Autorización

La persona jurídica puede renunciar a prestar el servicio, presentando un expediente que contenga:

- a. Solicitud dirigida al alcalde Provincial.

- b. Declaración Jurada, consignando la razón social, Registro Único de Contribuyentes (RUC) y el domicilio legal.
- c. Copia simple del documento de identidad del representante legal y de la partida de inscripción registral.
- d. Copia simple del poder vigente inscrito en SUNARP que faculte al representante legal para realizar el trámite.

Art. 23. Documentación Falsificada

La persona jurídica que presente información y documentación falsa, sobre unidades vehiculares y personal, se hace acreedora al procedimiento y sanción administrativa, sin perjuicio de la responsabilidad penal que amerite.

Si la documentación falsificada hubiere sido presentada para permanecer prestando el servicio se le cancelara automáticamente la autorización otorgada previa emisión de la Resolución de cancelación, en ambos casos se remitirá la documentación a la Procuraduría Municipal para que realice las acciones correspondientes de acuerdo a Ley.

Capítulo II

De las Habilitaciones

Art. 24. Habilitación de la Flota

Se expide la resolución de autorización de flota, en relación las unidades que cumplan con las especificaciones técnicas, para prestar el servicio requerido.

Art. 25. Plazo de Vigencia

Las la habilitaciones otorgadas a la flota, no puede exceder los tres años.

Art. 26. De la Sustitución

La persona jurídica, puede retirar una unidad vehicular, por otra que cumpla las exigencias técnicas, de igual característica u superior, comunicando la autoridad competente, con 30 días de anticipación.

Art. 27. Renovación de TUC

La renovación de la habilitación de unidad vehicular, se tramita, 15 días antes de vencer la misma.

Art. 28. Retiro Vehicular

La empresa puede retirar unidades, comunicando a la autoridad competente, en este caso la unidad queda inhabilitada para prestar el servicio.

Art. 29. Retiro por disposición de la GDVyT

La GDVyT, puede retirar unidades vehiculares, en los casos siguientes:

- a. Por antigüedad de la unidad.
- b. Por fraude, falsificación o adulteración de los documentos.
- c. Por circular en ruta no autorizada.

- d. Por cancelación de autorización de servicio a la empresa autorizada.

Art. 30. Incremento de Flota

La empresa autorizada podrá solicitar nuevas habilitaciones para incrementar su flota habilitada, en este caso solo se admitirán unidades nuevas del año, previo Estudio Técnico que justifique el incremento de unidades.

Capítulo III

Del Registro Titularidad y Antigüedad de los vehículos

Art. 31. Registro de Empresas Autorizadas

La GDVyT, llevara a cabo la implementación de un Registro de las empresas autorizadas que prestan el servicio de transporte regular de pasajeros, dicho registro debe contener:

- a. Número, vigencia de la Resolución que autoriza el servicio.
- b. Registro de la Flota Vehicular Autorizada y datos del propietario
- c. Registro de Flota Vehicular Habilitada de la empresa.
- d. Registro de Conductores Habilitados, número y fecha de vigencia de la habilitación.
- e. Registro de Cobradores Habilitados, número y fecha de vigencia de la habilitación.
- f. Registro de Incumplimientos e Infracciones de la empresa.
- g. Registro de Infracciones del Conductor

h. Registro de infracciones del Cobrador

Art. 32. Titularidad de los Vehículos

Las personas jurídicas solo podrán acceder o permanecer en el servicio público con unidades vehiculares que se encuentren registradas en la SUNARP de su propiedad o de propiedad de los socios de la empresa.

Art. 33. Antigüedad de los Vehículos

La antigüedad máxima de permanencia de las unidades vehiculares que prestan el servicio es de quince años, contabilizados partir de 1º de enero del año siguiente de su fabricación

Art. 34. Tipología Vehicular

Solo se podrá acceder y permanecer en la prestación del servicio de transporte regular con vehículos de la categoría M2 y M3 según lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por D.S. N° 58 - 2003 -MTC

**Título IV
Rutas e Infraestructura Complementaria**

Capítulo I

Rutas, terminales, paraderos

Art. 35. Rutas

La GDVyT, es competente para crear, modificar, fusionar, revocar, declarar desiertas o anuladas, las rutas que se encuentren en condición de autorizadas, según la normatividad vigente sobre la materia y considerando el

Plan Regulador de Rutas y los estudios técnicos pertinentes.

Art. 36. Terminales de Embarque

Las personas jurídicas prestan el servicio de transporte Urbano- Interurbano, deberán contar obligatoriamente con un terminal para el embarque de pasajeros, los terminales deberán estar ubicados en el inicio o al final de la ruta autorizada.

Art. 37. Paraderos

La GDVyT establece y autoriza instalación de paraderos oficiales obligatorios; para tal efecto se debe considerar las condiciones de superficie y exigencias técnicas requeridas.

Art. 38. Identificación de Unidades

Las unidades autorizadas, deberán utilizar obligatoriamente durante la prestación del servicio su distintivo de identificación con el código, número de ruta y color de franja según la característica que establezca la GDVyT.

Art. 39. Uniforme de Conductores y Cobradores

Las empresas autorizadas, deberán proporcionar y exigir a sus conductores y cobradores sin excepción, el uso obligatorio del uniforme con las características establecidas por la GDVyT, así como la buena presentación, durante la prestación del servicio, quedando prohibido el uso de vividí, short y sandalias.

Título V
Obligaciones y Derechos

Capítulo I

Obligaciones de la Empresa

Art. 40. Responsabilidad de la Empresa

La empresa autorizada, es responsable del debido cumplimiento de la normatividad actual sobre la materia.

Art. 41. Obligaciones Generales

El personal de la persona jurídica autorizada, debe cumplir las obligaciones:

- a. Brindar el servicio portando la autorización, Licencia de Conducir, habilitación del conductor y cobrador, CITV, SOAT o AFOCAT y Póliza de Seguros.
- b. Utilizar vehículos en óptimas condiciones.
- c. No transitar por rutas no autorizadas.
- d. Facilitar las acciones de fiscalización y control
- e. Respetar integridad física y psicológica de los inspectores.
- f. Dotar al vehículo de todos los elementos de seguridad con tecnología operativa.
- g. Mantener unidades en condiciones de higiene adecuadas.
- h. Respetar la discriminación positiva por razones de enfermedad o invalidez.
- i. No permitir el comercio o venta ambulatoria en el vehículo.
- j. No utilizar la vía pública como zona de estacionamiento o paradero no autorizado.

- k. No embarcar y desembarcar pasajeros con el vehículo en movimiento.
- l. No circular con las puertas abiertas.
- m. El personal no debe fumar no ingerir bebidas alcohólicas o tóxicas, en horario de trabajo.

Art. 42. Obligaciones Específicas de la Empresa

La persona jurídica autorizada debe cumplir las siguientes obligaciones:

- a. Brindar el servicio en condiciones de calidad.
- b. Comunicar, con 10 días de anticipación a la autoridad competente, cualquier cambio de personal y unidades vehiculares.
- c. Prestar el servicio con infraestructura complementaria adecuada.
- d. Cubrir los costos de los daños ocasionados por las unidades, en la propiedad pública y privada.
- e. Facilitar la labor de supervisión y fiscalización.
- f. Dotar de uniformes completos a los conductores y cobradores y garantizar su utilización.
- g. Prestar el servicio con vehículos habilitados, en buenas condiciones técnicas.

Capítulo II

Derechos de los Usuarios

Art. 43. Derechos de los Usuarios

Toda persona tiene derecho de acceso al servicio, previo pago de la contraprestación respectiva. Teniendo los siguientes derechos derivados:

- a. Ser transportado en vehículos en perfectas condiciones técnicas y formales.
- b. Exigir al conductor que su ascenso y descenso del vehículo se realice en los paraderos autorizados.
- c. Las personas con discapacidad, adultos mayores, madres gestantes y con bebés en brazos, ocupen los asientos reservados.

Art. 44. Protección y Defensa del Usuario

La entidad competente es el INDECOPI; cuya potestad es complementaria con las que posee la GDVyT, para supervisar, fiscalizar y sancionar el incumplimiento de la normatividad pertinente.

Título VI Fiscalización, Infracciones y Correctivos

Capítulo I

Fiscalización

Art. 45. Objetivos

Tiene la finalidad de:

- a. Proteger la vida, salud y la seguridad de los pasajeros.

- b. Proteger los intereses de usuarios y prestadores del servicio.
- c. Sancionar incumplimiento de la normatividad.
- d. Prevenir conductas contrarias a las reglas y las costumbres.

Art. 46. Modalidades

La fiscalización se ejecuta en tres modalidades:

- a. Fiscalización de campo, son inspecciones directas en los lugares donde se presta el servicio.
- b. Fiscalización de gabinete, es el procesamiento y estructuración de documentos e informes respectivos.
- c. Auditorías anuales de servicios, para verificar la calidad del servicio brindado.

Art. 47. Competencia de Fiscalización

Es función exclusiva de la Municipalidad, mediante la Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte, y de los Inspectores Municipales de Transporte.

La Policía Nacional del Perú, presta el auxilio de la fuerza pública en las acciones de fiscalización.

Capítulo II

Correctivos o Sanciones

Art. 48. Sanciones

Las infracciones generan sanciones como:

- a. Multa progresiva, en concordancia con las reglas preestablecidas.
- b. Suspensión de la autorización del servicio.
- c. Inhabilitación definitiva para prestar el servicio de transporte.
- d. Internamiento del vehículo, de acuerdo a normas pertinentes.

Art. 50. Valor de la Multa

El monto de las multas se determina con base al valor actual de la Unidad Impositiva Tributaria (UIT).

Art. 51. Medidas Preventivas

Las medidas adoptadas deben poseer gradualidad y proporcionalidad:

- a. Suspensión provisional del servicio autorizado, hasta por 10 días.
- b. Internamiento del vehículo o suspensión precautoria de la habilitación vehicular, por un lapso de 15 días.

Art. 52. Internamiento del Vehículo

La gerencia y los Inspectores de transporte, dispondrán el internamiento del vehículo en el depósito municipal vehicular autorizado cuando la infracción así lo determine, si fuera necesario se pedirá el apoyo de la PNP, dejando constancia de dicha medida en el acta de control, sin perjuicio del procedimiento sancionador que corresponda y conforme a lo establecido en la Tabla de Infracciones.

Disposiciones Complementarias

Disposiciones Finales

Primera: Para realizar cualquier procedimiento establecido en la presente Ordenanza, los administrados deben pagar las tasas respectivas.

Segunda: Dispóngase que la GDV y T, realice un censo vehicular de las unidades de servicio de transporte regular.

Tercera: Encargar a la Gerencia de Informática, que en un plazo no mayor a sesenta (60) días calendario, desde la publicación de la presente Ordenanza, la adecuación de todos los sistemas informáticos que sean necesarios, en el marco del gobierno digital.

Cuarta: Encargar a la Gerencia de Finanzas, otorgar los recursos necesarios, para garantizar la aplicación de la presente ordenanza.

Disposiciones Transitorias

Primera: La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir del siguiente día de su publicación en la página web de la municipalidad.

Segunda: Se faculta a la GDV y T, precisar los reglamentos necesarios para el mejor cumplimiento de la presente Ordenanza.

Disposiciones Modificatorias

Primera: Deróguese y déjese sin efecto, toda norma municipal que se oponga a la presente ordenanza.

VI. CONCLUSIONES

Considerando la organización discursiva teórica, del trabajo de investigación se coligen las afirmaciones siguientes:

1. La configuración estructural normativa de la propuesta de Ordenanza Municipal, quedó integrada por los componentes: categoría normativa, parte sustentatoria (exposición de motivos, análisis costo beneficio, efecto de la vigencia de la norma), parte resolutive (disposiciones permanentes, títulos, capítulos y artículos) y disposiciones complementarias (finales, transitorias y modificatorias).
2. Para la formulación de una propuesta normativa, con rango de ley, como es una Ordenanza Municipal, es necesario, tener claridad entorno a la situación fáctica que configura la realidad problemática, identificándose evidencias como: pésimo estado de las vías pistas, calles y avenidas; zonas saturadas por presencia de comercio y elevada circulación de personas; calles céntricas mal conservadas y estrechas; inadecuada ubicación de empresas de transporte interprovincial; crecimiento desmesurado del parque auto motor; unidades en pésimo estado de conservación; contaminación del medio ambiente, etc.
3. La propuesta de la Ordenanza Municipal, se fundamenta en la Constitución Política del Estado, Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, Ley General de Transporte y Transito su Reglamento; en interpretación sistemática de los cuerpos normativos referidos, se colige que las municipalidades, poseen competencias de cuatro tipos: exclusivas, compartidas, indistintas y participativas. La competencia para emitir normas con rango de ley, es de carácter exclusivo, y se aplica para reglamentar el funcionamiento de servicios elementales, como es el caso del transporte público regular de pasajeros.

4. La Ordenanza Municipal, propuesta, se basa en principios fundamentales como: pro homine, legalidad, bien común y de ordenamiento territorial; se destaca el hecho que el pretender ordenar el transporte público de pasajeros, implica fundamentalmente la consideración y puesta en práctica del principio pro homine, en tal sentido se legisla a favor de la persona y sus derechos humanos fundamentales.

VII.RECOMENDACIONES

En ejercicio de la libertad de pensamiento, se formulan las recomendaciones siguientes:

1. A los Gobiernos Municipales, se les sugiere, que, para la estructuración de sus ordenanzas municipales, consideren aspectos estructurales como: categoría normativa, parte sustentatoria, parte resolutive y disposiciones complementarias.
2. Las instancias de gobierno municipal, para regular la prestación de servicios en sus circunscripciones territoriales, deben emitir ordenanzas municipales, teniendo como sustento básico las concesiones reales, identificadas a nivel de diagnóstico.
3. Los niveles de gobierno subnacional, representados por las municipalidades, en base a las competencias establecidas en la normatividad, deben regular los servicios que se prestan en sus circunscripciones, mediante ordenanzas municipales, concordantes y coherentes con el estado de derecho.
4. Los Gobiernos Municipales, deben fundamentar sus disposiciones normativas, en principios como: pro homine, legalidad, bien común y de ordenamiento territorial, para darle sentido a sus disposiciones.

REFERENCIAS

- Alfaro, J. (15 de Diciembre de 2020). *La crisis del transporte peruano*.
Obtenido de [inicam.org.pe](http://www.inicam.org.pe): <http://www.inicam.org.pe>
- Aranzamendi, L. (2013). *Instructivo Teórico Práctico del Diseño y Redacción de la Tesis en Derecho*. Lima: Grijley.
- Arce, M. (2018). *Derecho a la seguridad ciudadana y a la libertad de tránsito distrito de la molina 2017*. Repositorio Institucional.[Tesis de Licenciatura, Universidad Peruana Los Andes], Lima. Obtenido de <http://www.repositorio.upla.edu.pe>
- Arraiza, E. (2016). *Municipal Management Manual*. Buenos Aires: Konrad Adenauer Stiftung.
- Calderon, J. (2019). *Urban mobility, public transport and guidelines for an urban mobility plan in the metropolitan area of Cancún*. México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Carranca, H. (2017). *Diagnóstico, Análisis y Propuestas sobre el Transporte Público del Área Metropolitana de Monterrey*. [Tesis de Maestría. Universidad Politécnica de Cataluña]. Repositorio Institucional. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/141674983.pdf>
- Casaño, J. (2017). The municipal regime in Argentina. *biblioteca Digital.*, 1-131.
- Celi, S. (2018). Behavioral analysis of public transportation worldwide. *Espacios*, 2-16.
- Centeno, J. (2018). Public transportation service in Lima: analysis and proposal to improve its quality, with participation of public and private universities. *Anales Científicos*, 49-58.
- CEPAL. (2014). *Congestión de Trpansito: el problema y cómo enfrentarlo*. Santiago de Chile: CEPAL Y GTZ.

- Congreso de la República. (26 de Marzo de 2017). *Problemática en el Transporte Público de Pasajeros en Arequipa, Chiclayo y Tacna*. Obtenido de congreso.gob.pe/: <http://www2.congreso.gob.pe/>
- Congreso de la República del Perú. (18 de Diciembre de 2020). *Manual de Técnica Legislativa. Manual de Redacción Parlamentaria*. Obtenido de congreso.gob.pe/: <http://www.congreso.gob.pe>
- Corporación Andina de Fomento. (3 y 4 de Marzo de 2015). *El transporte urbano en América Latina y la situación de Colombia*. Obtenido de flacso.edu.ec/cite: <https://www.flacso.edu.ec/cite>
- Corporación Suiza. (2017). *Guía para la Elaboración de ordenanzas, para el manejo de riesgos en los municipios*. Nicaragua: Oficina de Cooperación Suiza en América Central.
- Fernández, J. (2016). The administration of the State Chile. *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla México*, 149-160.
- Gálvez, P. (2020). *Conflicto normativo entre la Ordenanza Municipal N°014-2018-M.P.T. y la Ley N° 27181-LGTTT, Trujillo - La Libertad 2019.*[Tesis de Licenciatura. Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe>
- García, M. (2017). Transporte Ppublico Colecitvo, su rol en los procesos de inclusion social. *Bitácora 24*, 35-200.
- Guillermo, L. y. (2018). *La regulación del transporte urbano en Lima: caso El Metropolitano*. Repositorio Institucional., Lima. Obtenido de <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/>
- Gutiérrez, W. (2017). *La Constitución Comentada*. Lima: Gaceta Jurídica.
- Heinrich Böll Stiftung. (2020). *Ordenamiento Territorial, para la defensa del Territorio*. Bogotá: Corporación Ambiental.
- INEI. (18 de Noviembre de 2017). *Perú: Indicadores de la Gestión Municipal, 2017*. Obtenido de [inei.gob.pe: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1474/libro.pdf](https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1474/libro.pdf)

- Laguna, G., Giovana, L., & Prado, T. y. (15 de Diciembre de 2020). *La regulación del transporte urbano en Lima: caso Metropolitano*. Obtenido de upc.edu.pe: <https://www.repositorioacademico.upc.edu.pe>
- Lincoln, Y. y. (1985). *Naturalistic Inquiry*. Estados Unidos: Age Publications.
- Mallap, J. (2017). *Comentarios el Regimen Normativo Municipal*. Lima: Gaceta Jurídica.
- María, A. (2003). *Derecho Municipal. Parte General*. México: Universidad Nacional Autónoma.
- Medellín, X. (2019). Principio pro persona: Una revisión crítica desde el derecho internacional de los derechos humanos. *Estudios Constitucionales.*, 123-135.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (12 de Octubre de 2019). *Plan Nacional de Transporte Urbano*. Obtenido de gob.pe: <https://cdn.www.gob.pe>
- Municipalidad Provincial de Chiclayo. (12 de Noviembre de 2018). *Plan de Desarrollo Urbano 2011-2018*. Obtenido de eudora.vivienda.gob.pe/: <http://eudora.vivienda.gob.pe/>
- Orbegoso, M. (2020). El Principio de Legalidad: Una aproximación desde el Estado Social de Derecho. *IUS ET VERITAS*, 198-209.
- Paz, L. (2020). ¿Qué entendemos por bien común? *Auctoritas prudentium*, 1-34.
- Pereda, C. y. (2018). *Estudio y optimización de la Red Vial Avenida America Sur, tramo prolongación Cesar Vallejo – Avenida Ricardo Palma, Trujillo*. repositorio Institucional.[Tesis de Licenciatura, Universidad Privada Antenor Orrego Trujillo], Trujillo. Obtenido de <http://www.repositorio.upao.edu.pe/>
- Pérez, R. y. (2020). Impact of Latin American public transport systems on urban mobility and the environment. *Publicaciones de Ciencia y Tecnología.*, 38-53.

- Plaza, N. (2018). Municipal Government Systems. *Revista juridica online*, 81-93.
- Quintana, A. y. (2006). *Psicología: Tópicos de actualidad*. Lima: UNMSM.
- Retamozo, M. (2018). ¿Cómo hacer una tesis doctoral en Ciencias Sociales? Ciencia, Docencia y Tecnología. *Redalyc*, 173-202.
- Rosillo, B. (2017). Acerca de la Autonomía Municipal y el Transporte Urbano. *Thémis* 21, 57-61.
- Ruiz, G. y. (16 de Junio de 2018). *La calidad del servicio del transporte público terrestre y su aporte al desarrollo del turismo sostenible en los principales destinos turísticos de la región Lambayeque*. Obtenido de [ucv.edu.pe:](https://repositorio.ucv.edu.pe/) <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/30880>
- Ruiz, V. (2020). Law, common, good, security and justice. *Revista de Filosofía*, 12-45.
- Sánchez, M. (2011). La metodología de la Investigación Jurídica: características peculiares y pautas generales para investigar en el derecho. *Revista Telemática de Filosofía del Derecho* N° 14, 317-358.
- SISMAP. (2016). *Municipal Management Manual*. República Dominicana: Harti Supplies, SRL.
- SUTRAN. (12 de Enero de 2021). *Texto único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, Código de Tránsito, DE N° 016-2009-MTC*. Obtenido de [cdn.www.gob.pe:](https://cdn.www.gob.pe/) <https://cdn.www.gob.pe/>
- Tapia, J. (2019). *Medidas preventivas en seguridad vial en el transporte nacional de pasajeros por carretera: Caso Ministerio de Transportes y Comunicaciones. [Tesis de Maestría. Universidad César Vallejo]*. Repositorio Institucional., Lima. Obtenido de <https://repositorio.ucv.edu.pe/>
- Teopanta, D. (2020). *Los sistemas comunicacionales como herramienta en el reconocimiento de rutas del transporte urbano de la ciudad de*

Ambato[Tesis Licenciatura.Universidad de Ambato]. Ecuador.
Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/>

Torres, M. (2017). *El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública.*[tesis Doctoral, Universidad de Lleida]. Repositorio Institucional. Obtenido de <https://www.tesisenred.net/>

Vasconcelos, E. (2018). Las Condiciones de Movilidad Urbana en América Latina. *Transporte y Desarrollo en América Latina, Vol I, No. 1.* (, 11-119.

Yañez, P., Martínez, D., Mitnik, O., & Scholl, L. y. (2019). Sistemas de Transporte Urbano en América Latina y el Caribe: Lecciones y retos. *BID-Invest*, 1-44.

Zas Friz, J. (2020). *Derecho Municipal*. Lima: Pontifica Universidad Católica del Perú.

ANEXOS

Anexo 1.

Abreviaturas Utilizadas en el texto de la Ordenanza Municipal.

<i>Abreviatura</i>	<i>Significado</i>
AFOCAT.	<i>Asociación de Fondos contra Accidentes de Tránsito.</i>
CAT	<i>Certificado contra accidentes de tránsito.</i>
CITV	<i>Certificado de Inspección Técnica Vehicular.</i>
SATCH	<i>Centro de Gestión Tributaria.</i>
GDVyT	<i>Gerencia de Desarrollo Vial y Transporte.</i>
GDU	<i>Gerencia de Desarrollo Urbano</i>
GRTCL	<i>Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones – Lambayeque</i>
DMV	<i>Depósito Municipal de Vehículos</i>
INDECOPI	<i>Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual.</i>
MTC	<i>Ministerio de Transportes y Comunicaciones</i>
MPCH	<i>Municipalidad Provincial de Chiclayo.</i>
PNP	<i>Policía Nacional del Perú.</i>
RNV	<i>Reglamento Nacional de Vehículos.</i>
RENAT	<i>Reglamento Nacional de Administración de Transportes</i>
RNT	<i>Reglamento Nacional de Tránsito</i>
SGT	<i>Subgerencia de Transporte.</i>
SGDVyT	<i>Subgerencia de Tránsito y Seguridad Vial</i>
SOAT	<i>Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito.</i>
SUNARP	<i>Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.</i>
TUC	<i>Tarjeta Única de Circulación.</i>

Anexo 2

Matriz de Consistencia

Título: Propuesta de Ordenanza Municipal, para ordenar el transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo				
Preguntas de Investigación	Objetivos de Investigación	Supuestos	Categorías	Metodología
Pregunta General	Objetivo General	General		
¿Cuál es la configuración estructural normativa de la propuesta de Ordenanza Municipal, para ordenar el transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo?	Organizar la configuración estructural normativa de la propuesta de Ordenanza Municipal, para ordenar el transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo.	La configuración estructural normativa de la propuesta de Ordenanza Municipal, permite ordenar el transporte público de pasajeros en la ciudad de Chiclayo.	<ul style="list-style-type: none"> Constitución Política del Estado. Ley Orgánica de Municipalidades. Ley General de Transporte y Tránsito N°27181 Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código De Tránsito, Decreto Supremo N° 016-2009-MTC 	<p>Enfoque: Cualitativo</p> <p>Tipo: Investigación Científica Jurídica</p> <p>Nivel: Investigación Jurídica Doctrinal Hermenéutica Propositiva</p> <p>Diseño: Diseño de una Investigación Jurídica Cualitativa</p> <p>Métodos: <i>Generales</i> (M. Científico, M, Lógicos) <i>Jurídicos</i> (M. Hermenéutico, M. Sistemático, M. Comparado, M. Literal, ...)</p> <p>Población y muestra: Documentos</p> <p>Técnicas de recolección de datos: Análisis Documental</p> <p>Instrumentos: Guías y Matrices de Análisis Documental.</p> <p>Procedimiento de análisis de la información: Interpretación cualitativa</p>
Preguntas Específicas	Objetivos Específicos	Específicas		
¿Cuáles son las condiciones objetivas que configuran la problemática de la informalidad del transporte público de pasajeros, en la ciudad de Chiclayo?	Identificar y caracterizar las condiciones objetivas que configuran la problemática de la informalidad del transporte público de pasajeros, en la ciudad de Chiclayo, mediante análisis de estudios diagnósticos existentes.	Las condiciones objetivas que configuran la problemática de la informalidad del transporte público de pasajeros, en la ciudad de Chiclayo, son fundamento para plantear una propuesta de ordenanza municipal.		
¿Cuál es el sustento teórico normativo, que fundamenta la emisión de ordenanzas municipales, a nivel de competencias de los gobiernos Municipales?	Estructurar sustento teórico normativo, que fundamenta la emisión de ordenanzas municipales, a nivel de competencias en los gobiernos Municipales.	Las competencias de los gobiernos Municipales, son el sustento teórico normativo, que fundamenta la emisión de ordenanzas municipales en materia de transporte público de pasajeros.		
¿Cuáles son los principios generales, que inspiran el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza Municipal, en materia de regulación del transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo?	Precisar los principios generales, que inspiran el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza Municipal, en materia de regulación del transporte público de pasajeros en la ciudad de Chiclayo, mediante el planteamiento del título preliminar.	El título preliminar que contiene principios generales, configura el objeto y ámbito de aplicación de la Ordenanza Municipal, en materia de regulación del transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo.		
¿Cuál es la logicidad de la parte sustantiva y complementaria, que configuran el cuerpo de la Ordenanza Municipal en materia de transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo?	Configurar la logicidad de la parte sustantiva y complementaria, que configuran el cuerpo de la Ordenanza Municipal en materia de transporte público regular de pasajeros en la ciudad de Chiclayo, mediante la redacción de títulos, capítulos y artículos.	La parte sustantiva y complementaria de la propuesta de ordenanza municipal integrada por disposiciones: iniciales, organizativas, prescriptivas de derechos y obligaciones, prohibitivas o limitaciones de derechos, planificadoras, procedimentales, sancionadoras; forman el cuerpo de la Ordenanza Municipal en materia de transporte público de pasajeros en la ciudad de Chiclayo.		

Anexo 3



VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: *GUERRERO BRACO José Henry.*
 1.2. Cargo e institución donde labora: *Defensa Libre.*
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Análisis documental
 1.4. Autor de Instrumento: Romero Gasco Segundo

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

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

X

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95 %

Chiclayo 24 de mayo de 2021

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 DNI No. *16538334*
 Telf. *944106031*

JOSE HENRY GUERRERO BRACO
 ABOGADO I CAL 1104

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO
I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: **SUAREZ HUAHAN YENY.**
 1.2. Cargo e institución donde labora: **ABOGADA DE PROCURADURÍA PÚBLICA/MUNICIPALIDAD PROVINCIAL CHICLAYO**
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Análisis documental
 1.4. Autor de Instrumento: Romero Gasco Segundo

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

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

X

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95 %

Chiclayo 24 de mayo de 2021



FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

 DNI No.....**41102361**
 Telf:.....**967906664**

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO
I. DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y Nombres: GOZAVES NUÑEZ CARLOS DIBERTO
 1.2. Cargo e institución donde labora: EJECUTOR GASTIVO MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE FERREÑAFE.
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Análisis documental
 1.4. Autor de Instrumento: Romero Gasco Segundo

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

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

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

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

X

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95 %

Chiclayo 24 de mayo de 2021


 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 DNI No... 16227408
 Telf:... 978013050