



Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas

Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas

**Régimen de gestión común y el ordenamiento del transporte público de
vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022**

Tesis

Para optar el Título Profesional de Abogado

Autor

Angella Antonella Changanquí Portilla

Asesor

Dr. Silvio Miguel Rivera Jiménez

Huacho – Perú

2023

REGIMEN DE GESTION COMUN Y EL ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PUBLICO DE VEHICULOS MENORES

INFORME DE ORIGINALIDAD

16%

INDICE DE SIMILITUD

16%

FUENTES DE INTERNET

4%

PUBLICACIONES

6%

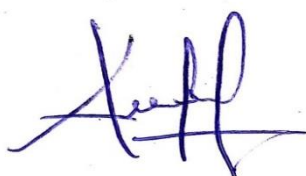
TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	repositorio.unjfsc.edu.pe Fuente de Internet	5%
2	repositorio.uss.edu.pe Fuente de Internet	1%
3	repositorio.unab.edu.pe Fuente de Internet	1%
4	busquedas.elperuano.pe Fuente de Internet	1%
5	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	1%
6	Submitted to Universidad Inca Garcilaso de la Vega Trabajo del estudiante	<1%
7	repositorio.unap.edu.pe Fuente de Internet	<1%
8	colposdigital.colpos.mx:8080 Fuente de Internet	<1%

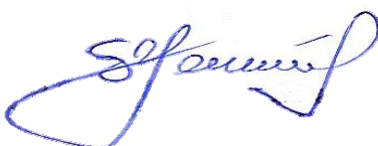
RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN Y EL ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE
PÚBLICO DE VEHÍCULOS MENORES EN LA CIUDAD DE HUACHO, 2022

Elaborado por:



ANGELLA ANTONELLA CHANGANAQUÍ PORTILLA

TESISTA



Dr. SILVIO RIVERA JIMÉNEZ

ASESOR

Presentado a la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional

José Faustino Sánchez Carrión, para optar el Título Profesional de: ABOGADO.

Aprobado por:



MG. BARTOLOMÉ EDUARDO MILÁN MATTA

PRESIDENTE



MTRO. JOVIÁN VALENTÍN SANJINEZ SALAZAR

SECRETARIO



ABOG. OSCAR ALBERTO BAILÓN OSORIO

VOCAL

DEDICATORIA

A LUIS PEDRO PORTILLA Y TORRES que me acompaña desde el infinito. Un modesto reconocimiento por su entrega a la vida dirigencial del transporte menor de la Provincia de Huaura.

A los/as transportistas de vehículos menores y sus familias por ser protagonistas de innumerables historias de lucha y perseverancia ante las marcadas deficiencias estructurales.

A ustedes, con compromiso y amor.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a los representantes de las empresas de transporte menor de la ciudad de Huacho, funcionarios públicos y a todas aquellas personas que brindaron su valioso aporte en la presente investigación.

ÍNDICE

DEDICATORIA	4
AGRADECIMIENTO	5
ÍNDICE.....	6
ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS	10
RESUMEN.....	15
ABSTRACT	16
INTRODUCCIÓN.....	17
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	19
1.1. Descripción de la realidad problemática	19
1.2. Formulación del problema.....	22
1.2.1. Problema general.....	22
1.2.2. Problemas específicos	22
1.3. Objetivos de la investigación	23
1.3.1. Objetivo general	23
1.3.2. Objetivos específicos.....	23
1.4. Justificación de la investigación.....	23
1.4.1. Justificación teórica.....	23
1.4.2. Justificación práctica	24
1.4.3. Justificación económica	25
1.4.4. Justificación social	25
1.4.5. Justificación metodológica.....	25
1.4.6. Justificación legal.....	26

1.5. Delimitación del estudio.....	26
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO.....	27
2.1. Antecedentes de la investigación	27
2.1.1 Investigaciones internacionales.....	27
2.1.2. Investigaciones nacionales	29
2.2. Bases teóricas	32
2.2.1. Régimen de gestión común	32
2.2.1.1. Concepto.....	32
2.2.1.2. Autoridades competentes en materia de transporte menor	33
2.2.1.3. Acuerdo marco de Régimen de Gestión Común	34
2.2.1.3.1. Importancia de la suscripción del Régimen de Gestión Común.....	35
2.2.1.4. Competencias municipales en materia de transporte menor.....	36
2.2.1.4.1. Normativas	36
2.2.1.4.2. De gestión.....	37
2.2.1.4.3. De fiscalización	38
2.2.2. Transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.....	39
2.2.2.1. Antecedentes	39
2.2.2.2. Sistema de transporte.....	40
2.2.2.2.1. Componentes del sistema de transporte	41
2.3. Bases Filosóficas	42
2.4. Definición de términos básicos	43
2.5. Hipótesis de investigación.....	43
2.5.1. Hipótesis general	43

2.5.2. Hipótesis específicas	44
2.6. Operacionalización de variables.....	45
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	47
3.1. Diseño metodológico.....	47
3.2. Población y muestra	48
3.2.1. Población.....	48
3.2.2. Muestra.....	49
3.3. Técnicas de recolección de datos	51
3.4. Técnicas para el procesamiento de la información	54
3.5. Matriz de consistencia.....	55
CAPÍTULO IV: RESULTADOS.....	56
4.1. Análisis de resultados.....	56
4.1.1. Resultado de la entrevista aplicado a un funcionario público en materia de transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura	56
4.1.2. Resultado de la encuesta aplicada a los representantes de los Operadores Autorizados de vehículos menores registrados en la Municipalidad Provincial de Huaura – Huacho	63
4.1.3. Resultados de la encuesta aplicado a los transportistas de vehículos menores	76
4.2. Contrastación de hipótesis.....	94
CAPÍTULO V: DISCUSIÓN	99
5.1. Discusión de resultados.....	99
CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	102
6.1. Conclusiones	102
6.2. Recomendaciones.....	104

REFERENCIAS	106
7.1. Fuentes documentales	106
7.2. Fuentes bibliográficas	106
7.3. Fuentes hemerográficas.....	107
7.4. Fuentes electrónicas	107
ANEXOS	110
Anexo 01: Guía de entrevista semi estructurada para el sub gerente de la Sub Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura.....	110
Anexo 02: Cuestionario de encuesta dirigido a los transportistas de vehículos menores	113
Anexo 03: Cuestionario de encuesta representantes de los Operadores Autorizados de vehículos menores.....	116
Anexo 04: Registro documental.....	119
Anexo 05: Registro audiovisual.....	140
Anexo 06: Panel fotográfico.....	149

ÍNDICE DE TABLAS Y FIGURAS

TABLAS DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA APLICADA A LOS REPRESENTANTES DE LOS OPERADORES AUTORIZADOS DE VEHÍCULOS MENORES REGISTRADOS EN LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA – HUACHO

Tabla - 1. Número aproximado de afiliados.	63
Tabla - 2. Antigüedad de la empresa.	64
Tabla - 3. Conocimiento sobre el régimen de gestión común.	64
Tabla - 4. Definición del régimen de gestión común.	65
Tabla - 5. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para los transportistas. .	66
Tabla - 6. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para los transportistas.....	67
Tabla - 7. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para los usuarios finales	68
Tabla - 8. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para los usuarios finales	69
Tabla - 9. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para la libre competencia..	70
Tabla - 10. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para la libre competencia.....	71
Tabla - 11. Motivos que han impedido la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común.	73
Tabla - 12. Contribución en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores.	74
Tabla - 13. Aspectos que contribuiría la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común.	74

**TABLAS DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA APLICADA A LOS
TRANSPORTISTAS DE VEHÍCULOS MENORES**

Tabla 1. Normativa para el servicio de transporte público en vehículos menores.	76
Tabla 2. Emisión adecuada de autorizaciones, permisos y reglamentos para el servicio de transporte público en vehículos menores.	77
Tabla 3. Participación de los transportistas en la emisión de la normativa del servicio de transporte público en vehículos menores.	78
Tabla 4. Gestión del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).	79
Tabla 5. Administración de la infraestructura de la vía pública y otorgamiento de las autorizaciones.	80
Tabla 6. Tarjeta de circulación única para la gestión del servicio de transporte público en vehículos menores.	81
Tabla 7. Fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores.	82
Tabla 8. Labor de los fiscalizadores.	83
Tabla 9. Tarjeta de circulación única para la fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores.	84
Tabla 10. Existencia de un excesivo parque automotor menor en la ciudad de Huacho.	85
Tabla 11. Efecto de la gran cantidad de vehículos menores sobre el desarrollo de sus actividades diarias.	86
Tabla 12. Existencia de vehículos menores informales en la ciudad de Huacho.	87
Tabla 13. Estado de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.	88
Tabla 14. Efecto del estado deficiente e inadecuado de la infraestructura vial urbana en la ciudad de Huacho	89

Tabla 15. Principales problemas de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.	90
Tabla 16. Estado deficiente de las redes de transporte en la ciudad de Huacho.	91
Tabla 17. Creación de paraderos universales en la ciudad de Huacho.....	92
Tabla 18. Ampliación del radio de la circulación vehicular.....	93

**FIGURAS DE LOS RESULTADO DE LA ENCUESTA APLICADA A LOS
REPRESENTANTES DE LOS OPERADORES AUTORIZADOS DE
VEHÍCULOS MENORES REGISTRADOS EN LA MUNICIPALIDAD
PROVINCIAL DE HUAURA – HUACHO**

Figura - 1. Número aproximado de afiliados.....	63
Figura - 2. Antigüedad de la empresa.....	64
Figura - 3. Conocimiento sobre el régimen de gestión común.....	65
Figura - 4. Definición del régimen de gestión común.....	66
Figura - 5. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para los transportistas ...	67
Figura - 6. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para los transportistas.....	67
Figura - 7. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para los usuarios finales	69
Figura - 8. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para los usuarios finales	70
Figura - 9. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para la libre competencia	71
Figura - 10. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para la libre competencia	72
Figura - 11. Motivos que han impedido la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común.	73

Figura - 12. Contribución en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores.....	74
Figura - 13. Aspectos que contribuiría la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común.	75

**FIGURAS DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA APLICADO A LOS
TRANSPORTISTAS DE VEHÍCULOS MENORES**

Figura 1. Normativa para el servicio de transporte público en vehículos menores.....	76
Figura 2. Emisión adecuada de autorizaciones, permisos y reglamentos para el servicio de transporte público en vehículos menores.....	77
Figura 3. Participación de los transportistas en la emisión de la normativa del servicio de transporte público en vehículos menores.	78
Figura 4. Gestión del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).	79
Figura 5. Administración de la infraestructura de la vía pública y otorgamiento de las autorizaciones.	80
Figura 6. Tarjeta de circulación única para la gestión del servicio de transporte público en vehículos menores.....	81
Figura 7. Fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores.....	82
Figura 8. Labor de los fiscalizadores.....	83
Figura 9. Tarjeta de circulación única para la fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores	84
Figura 10. Existencia de un excesivo parque automotor menor en la ciudad de Huacho.	85
Figura 11. Efecto de la gran cantidad de vehículos menores sobre el desarrollo de sus actividades diarias.....	86

Figura 12. Existencia de vehículos menores informales en la ciudad de Huacho.....	87
Figura 13. Estado de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.	88
Figura 14. Efecto del estado deficiente e inadecuado de la infraestructura vial urbana en la ciudad de Huacho	89
Figura 15. Principales problemas de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.	90
Figura 16. Estado deficiente de las redes de transporte en la ciudad de Huacho	91
Figura 17. Creación de paraderos universales en la ciudad de Huacho.	92
Figura 18. Ampliación del radio de la circulación vehicular.	93

RESUMEN

Objetivo: Hallar una relación existente entre el régimen de gestión común y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.

Metodología: El diseño metodológico de nuestro trabajo fue de tipo aplicada, en el nivel correlacional con un enfoque mixto con preponderancia cuantitativa y con diseño no experimental de corte transversal, se tuvo unidades de análisis a un funcionario público de la Municipalidad Provincial de Huaura, personas que tienen empresas de vehículos menores y personas dedicadas al transporte de vehículos menores. **Resultados:** Creemos como aporte esencial lo siguiente: a) El 53% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo que las entidades ediles de la ciudad de Huacho hayan emitido la normativa adecuada para el servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis), b) El 68% de transportistas de vehículos menores encuestados están en desacuerdo totalmente, que en la ciudad de Huacho, las entidades ediles realizan una adecuada gestión de dicho servicio en mención y c) un 67% de transportistas de vehículos menores manifestaron un total desacuerdo que en la capital de la hospitalidad y las jurisdicciones colindantes hay adecuada fiscalización del servicio en mención. **Conclusión:** Se concluye que el régimen de gestión común tiene una relación significativa positiva con el orden vial de las mototaxis, dichas variables se presenta una correlación significativa en el nivel 0,914 (bilateral).

Palabras claves: Régimen de gestión, transporte público, vehículos menores.

ABSTRACT

Objective: Find an existing relationship between the common management regime and the ordering of public transport for minor vehicles in the city of Huacho, 2022.

Methodology: The methodological design of our work was applied, at the correlational level with a mixed approach. with a quantitative preponderance and with a non-experimental cross-sectional design, analysis units were made for a public official of the Provincial Municipality of Huaura, people who have small vehicle companies and people dedicated to the transport of small vehicles. **Results:** We believe the following as an essential contribution: a) 53% of the small vehicle carriers surveyed strongly disagree that the municipal entities of the city of Huacho have issued the appropriate regulations for the public transport service in small vehicles (mototaxis), b) 68% of the small vehicle carriers surveyed totally disagree, that in the city of Huacho, the municipal entities carry out an adequate management of said service and c) 67% of the small vehicle carriers expressed a total disagreement that in the capital of hospitality and the adjoining jurisdictions there is adequate supervision of the service in question. **Conclusion:** It is concluded that the common management regime has a significant positive relationship with the road order of motorcycle taxis, these variables present a significant correlation at the 0.914 level (bilateral).

Keywords: Management regime, public transport, minor vehicles.

INTRODUCCIÓN

El derecho a poder transportarnos mediante vehículos menores es sumamente relevante para la ciudadanía, pues permite desarrollar de actividades de forma adecuada, toda vez que permite que cada una de las personas puedan movilizarse de manera eficiente, rápida, y confortable; así dentro de los principales medios de transporte urbano a los autobuses, trenes, aviones, barcos y entre otros.

De los diferentes medios de transporte, encontramos al “*mototaxismo*”, el cual empezó a difundirse principalmente en Brasil, Colombia y Perú a finales del siglo pasado; es así que en las principales ciudades de nuestro país ha tenido un crecimiento descontrolado, a lo largo se ha generado problemas sociales, económicos, ambientales y políticos en los lugares donde se brinda ese servicio de transportes, a pesar de ello, también se ha convertido en una fuente de autoempleo para sus muchos ciudadanos así como un medio de transporte accesible para los usuarios.

De los principales problema que se han ido generando encontramos al desorden, la misma que debe superarse mediante un régimen de gestión común que propicie una gestión articulada entre los distritos contiguos de una Provincia, en busca de reducir la informalidad que a su vez genera oportunidad para la criminalidad, aumento de accidentes de tránsito, contaminación ambiental, estrés y demás problemas de salud en la ciudadanía, pagos excesivos por parte de los transportistas de vehículos menores a los municipios, entre otros.

Por lo que, se propone en implementar dicho régimen en mención entre los municipios de los colindantes en Huacho para alcanzar el ordenamiento del transporte en común de vehículos menores, es por ello que la misión de nuestro estudio es distinguir la existencia de una relación entre el régimen de gestión común y el ordenamiento de las mototaxis vehículos menores en la ciudad de Huacho.

El ameritado estudio, ha sido estructurado bajo estos parámetros:

Capítulo I: Permitió introducir la problemática como objeto de investigación, también los aspectos generales y específicos de la investigación, especifica de manera adecuada los objetivos de la investigación, coadyuva un mejor análisis y la posibilidad de proyectar nuestra investigación.

Capítulo II: Nos permitió introducir la investigación realizada anteriormente y también desarrolla los fundamentos teóricos y filosóficos más importantes.

Capítulo III: Nos permitió aclarar el diseño del método utilizado, la definición de la muestra representativa después de determinar las unidades de análisis, los métodos de recolección y procesamiento de los datos obtenidos.

Capítulo IV: Nos permitió descubrir los resultados obtenidos después de utilizar las herramientas pertinentes; asimismo concluir o contrastar las hipótesis planteadas en consecuencia.

Capítulo V: Nos permitió discutir o discutir nuestros resultados con los obtenidos por otras personas.

Capítulo VI: Esto permite la publicación de los resultados de la investigación y las recomendaciones pertinentes.

Capítulo VII: Esto nos permite mostrar referencias; es decir, los diversos medios utilizados en el desarrollo de nuestro estudio fueron la misma fuente, debidamente categorizadas.

Como último apartado tenemos al anexo, donde se consignó nuestros instrumentos de recolección de datos, que fueron utilizados para acceder a nuestras unidades de análisis.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

El transporte público es aquel servicio esencial para el desarrollo de países de todo el mundo. Por lo tanto, el objetivo principal de los sistemas anteriores es garantizar el movimiento confortable, confiable y veloz de los individuos entre las diferentes zonas donde se encuentran para realizar sus diligencias. (Mundó, 2002).

Según Celi (2018), en el ámbito mundial, gran porcentaje de personas utiliza principalmente como medios de transporte urbano a los autobuses, trolebuses, tranvías, trenes, ferrocarriles o ferris. Agrega que, la prioridad de estos gobiernos respecto al transporte urbano en la actualidad radica básicamente en su conexión con el tema de Ciudad Sostenible para promover una movilidad urbana sostenible, encontrándose así en un nivel más avanzado de ordenamiento del sistema de transporte.

Diferente contexto encontramos en América Latina que, debido al cambio de políticas económicas orientadas al desarrollo del libre mercado y la apertura comercial a finales del siglo pasado (Figueroa, 2005), encontramos un desarrollo continuo de la población, de la urbanización y el uso generalizado de vehículos motorizados lo que trajo consigo grandes problemas de movilidad, entre ellos, altos niveles de congestión (CAF, 2010, citado en Yañez et al., 2018).

Es así que, sumado a las inadecuadas condiciones laborales y la disminución del empleo productivo y asalariado, se produjo un aumento del trabajo por cuenta propia, precario y empleados olvidados por la sociedad. (Berrones y Rosales, 2011), generando en el sector transporte una modalidad de alternativa denominado “*mototaxismo*”, el cual empezó a difundirse principalmente en Brasil, Colombia y Perú a finales del siglo pasado. No obstante, el crecimiento descontrolado de esta modalidad ha ocasionado en el tiempo problemas sociales, económicos, ambientales y políticos en las jurisdicciones donde se practica, sin embargo, es una fuente de autoempleo para sus protagonistas (Burgos, 2015) así como un medio de transporte accesible para los usuarios.

En el Perú, el mototaxismo empezó a manifestarse en las ciudades de Lima y Callao a partir de la década de los noventa, expandiéndose rápidamente por la mayoría de departamentos sobre todo lugares de escasos recursos, más aún el tipo de ambiente donde complicaba el tránsito de las movilidades, generando así sobrepoblación, desorden, informalidad, accidentes de tránsito y contaminación ambiental (Espinoza et al. 2008, citado en Acosta & Suarez, 2019)

Ante este extremado crecimiento, mediante el DS. N° 055-2010-MTC, como un esfuerzo para controlar este tipo de transporte, el cual establece como autoridad competente para facultar, vigilar inspeccionar, así como aplicar las sanciones respectivas, a las municipalidades distritales.

Asimismo, para efectos de una mejor prestación del servicio a la ciudadanía, determina la obligatoriedad de la conformación de un régimen de gestión común entre las zonas aledañas para gestionar o administrar conjuntamente el transporte en movilidades pequeñas.

En virtud a ello, en el territorio nacional se han celebrado diversos convenios de este tipo de Regímenes entre municipalidades. Por ejemplo, en ciudades de Castilla, Piura

y Veintiséis de Octubre en Piura; asimismo, entre las provincias de San Pablo y Contumazá en Cajamarca o lugares como Villa María del Triunfo y Villa El Salvador en Lima, entre otros. En ese mismo sentido, advertimos a muchos otros distritos a nivel nacional que consignan esta figura jurídica en sus ordenanzas para dicho servicio en mención dentro de sus jurisdicciones.

A nivel local, en el año 2016, las entidades ediles de Hualmay, Santa María, Caleta de Carquín y Huaura suscribieron el Régimen de Gestión Común el cual permanecería hasta el 31 de diciembre del 2019.

En este régimen las mencionadas municipalidades distritales delegaron su competencia exclusiva a la entidad edil de Huaura a efectos de que sea esta quien otorgue los títulos habilitantes de manera exclusiva dentro de las jurisdicciones de los cuatro distritos a efectos de un mejor control y ordenamiento del transporte menor. Cabe precisar que dicho título habilitante se denominó “Tarjeta Única de Circulación (TUC)”.

Es así que, la TUC era emitida únicamente por la comuna provincial para lo cual el transportista - a través de su operador autorizado – las entidades que presten servicios de transporte gratuito en los cuatro distritos mencionados están sujetas a un único procedimiento. No obstante, este régimen se encuentra fenecido y no ha vuelto a suscribirse.

En ese sentido, en el distrito de Huacho, las movilidades más pequeñas se encuentran álgidamente desordenado.

Esto se debe principalmente a una inadecuada interrelación entre los integrantes que conforman el transporte público urbano incidiendo en esto la sobrepoblación del parque automotor menor, mala infraestructura vial urbana, la ausencia de redes de transporte y las relaciones conexas con el ambiente, encontrando en este último

componente, aspectos intangibles como el desmedido crecimiento urbano, las políticas de transporte, las relaciones entre las autoridades y los operadores autorizados.

En consecuencia, al no haber un régimen de gestión común que logre una gestión articulada entre los distritos contiguos de Santa María, Huacho, Caleta de Carquin y Hualmay, no podrá garantizarse el orden del transporte público en Huacho, por el contrario, se seguirá dando pie a la informalidad que a su vez genera oportunidad para la criminalidad, aumento de accidentes de tránsito, contaminación ambiental, estrés y demás problemas de salud en la ciudadanía, pagos excesivos por parte de los transportistas de vehículos menores a los municipios, entre otros.

Por lo que, en consideración a lo expuesto, consideramos que la aplicación del régimen de gestión común entre los municipios colindantes contribuiría con el ordenamiento vial de las mototaxis en Huacho, en el marco del respeto al derecho al trabajo digno, seguridad para el usuario y orden para la comunidad en general.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Cuál es la relación existente entre el régimen de gestión común y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿Cuál es la relación existente entre la normativa del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022?
- ¿Cuál es la relación existente entre la gestión del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022?

- ¿Cuál es la relación existente entre la fiscalización del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

Determinar la relación que existe entre el régimen de gestión común y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.

1.3.2. Objetivos específicos

- Identificar la relación existente entre la normativa del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.
- Identificar la relación existente entre la gestión del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.
- Identificar la relación existente entre la fiscalización del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.

1.4. Justificación de la investigación

Nuestro tema tiene respaldado por diversos argumentos, los cuales se desarrollan a continuación:

1.4.1. Justificación teórica

Este estudio propone investigar la contribución del régimen de gestión común en el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, en tanto consideramos que actualmente la teoría respecto a esta figura jurídica es sumamente

rudimentaria; asimismo, advertimos que la normativa se encuentra dispersa y los conceptos deficientemente delimitados, por lo que es necesario comprender el fenómeno a efectos de aportar en el tratamiento del transporte y tránsito en los gobiernos locales de nuestro Perú.

1.4.2. Justificación práctica

Este proyecto en la parte experimental beneficiaría en forma inmediata a los transportistas de vehículos menores pertenecientes a Huacho; asimismo, beneficiaría al ámbito administrativo del transporte por parte de la entidad edil de Huaura y de los municipios colindantes; por último, beneficiaría a los usuarios finales que toman dicho servicio.

Respecto a los transportistas de movilidades menores que realizan servicios de movilidad a los pasajeros: realizarían un pago único ante un solo municipio; así como un solo trámite administrativo para la emisión de la Tarjeta Única de Circulación.

Respecto al ámbito administrativo del transporte por parte de la MPHuaura y de los municipios colindantes: se promovería la articulación intergubernamental para la modernización de la gestión del transporte al poder sincerar el parque automotor menor con la emisión del TUC lo que permitiría la identificación de todas las movilidades que prestan el servicio en los distritos de Caleta de Carquín, Hualmay, Huacho, Santa María. Con la plena identificación de estas unidades, estos distritos podrán tomar las medidas necesarias para un correcto cierre del parque automotor menor lo que facilitaría junto con una eficiente gestión administrativa del transporte mayor; asimismo, contribuiría a contrarrestar la problemática de la inseguridad ciudadana en relación a los delitos dolosos perpetrados a través de vehículos menores.

Respecto a los usuarios finales y la comunidad en general: la identificación de dichas unidades móviles promueve la formalidad y, por ende, fortalece la sensación de seguridad que requiere el usuario de este servicio; asimismo, ante un posible hecho delictivo perpetrado con un vehículo menor es posible lograr la identificación de la unidad más rápidamente en la circunscripción de los cuatro distritos parte. Por último, la comunidad en general podría disfrutar de una ciudad con un transporte más ordenado, lo que actualmente dificulta en gran medida el tránsito en la ciudad tanto de otros vehículos como de los propios peatones.

1.4.3. Justificación económica

El ameritado estudio contribuiría económicamente con los transportistas de vehículos menores debido a que con la implementación de un régimen de gestión común realizarían un solo pago ante un solo municipio; asimismo, evitaría que siga creciendo el ya saturado parque automotor menor evitando de esta forma sobre oferta del servicio; además, con el cierre definitivo del parque automotor menor contrarrestaría la competencia desleal con relación a las unidades informales.

1.4.4. Justificación social

Contribuye a la solución del problema social del desorden de vehículos menor en la capital de la hospitalidad, pues perjudica de forma inmediata a los propios transportistas menores, así como -por extensión- a los usuarios finales y a la comunidad en general.

1.4.5. Justificación metodológica:

Para comprender si la aplicación del régimen mencionado contribuiría con el ordenamiento de la movilidad local de mototaxis, la presente investigación ha sido consignada desde el enfoque mixto secuencial exploratorio derivativo.

En tal sentido, se encuentra dividido en tres fases: 1) Fase exploratoria, recolección de datos cualitativos, 2) construcción de instrumento cuantitativo y, c) aplicación del instrumento a una población para validarlo.

1.4.6. Justificación legal:

Frente a la débil demarcación normativa del régimen de gestión común establecido en el DS. N° 055-2010-MTC, Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, se ha visto necesario proponer una delimitación respecto al régimen de gestión común que pueda contribuir al ordenamiento del transporte en la ciudad de Huacho.

1.5. Delimitación del estudio

- a) **Delimitación temática:** Se enfoca en el derecho público específicamente en el derecho municipal relacionado a la temática del derecho administrativo de transporte y tránsito.
- b) **Delimitación espacial:** Se circunscribe geográficamente en Huacho, Huaura, Lima.
- c) **Delimitación temporal:** El estudio se sitúa temporalmente en el presente año 2022, puesto que pretende advertir el estado actual de nuestra problemática tratada en la tierra de la hospitalidad.
- d) **Delimitación poblacional:** La presente investigación se encuentra delimitada poblacionalmente a los transportistas de vehículos menores formalizados ante la entidad edil de Huaura.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1 Investigaciones internacionales

Torres (2017) en su trabajo de tesis titulado “El Transporte Público Urbano de Autobuses en la Ciudad de Santiago de Chile: Una Propuesta de Bases de Licitación Pública”, presentada ante la Universidad de Lleida, para obtener el Título de Doctor, nos menciona en una de sus conclusiones que:

“Para aquellos contratos deberían tomarse como ajuste por la elaboración de un plazo máximo de 10 años [...] También deberían aplicar diversos principios que implique ser proporcionados y equilibrados, manteniendo la reserva de prerrogativas ejercido directamente por parte de la autoridad competente” (p. 307).

En este sentido, Torres busca enfocar el problema de la proporcionalidad de la vigencia de la propuesta de ley debido a generarse una dificultad por la corta duración de la misma. Por otro lado, esta mejora daría resultados a pesar de haber cambiado los cargos políticos puesto que da una seguridad jurídica relacionada al control especializado sobre la movilidad urbana en la ciudad de Santiago de Chile.

Ahora, esta propuesta de la extensión del plazo sobre la circulación de transporte urbano menciona el autor que se encamina desde las propuestas en vigencia de países europeos. En opinión propia, se podría resaltar ello debido a los problemas que se encamina nuestra sociedad por razón del corto plazo que se prestan en vigencia las ordenanzas que de alguna manera vela por la eficacia y eficiencia que de alguna manera logra generar.

Naranjo (2014) por medio de su tesis cuyo tema es: “Análisis y propuesta estratégica de un nuevo modelo de gestión del servicio de matriculación vehicular orientado al mejoramiento de la atención a los usuarios dentro del distrito metropolitano de Quito”, presentado ante la Universidad Internacional del Ecuador para la obtención del Título de Magister en Administración de Negocios, se tuvo como objetivo la evaluación de un nuevo servicio de matriculación vehicular y los diversos beneficios que poseen para el trabajador y el ciudadano; asimismo, se tomó en consideración la elaboración de modelos de gestiones comunes hacia la circulación vehicular, considerando que:

Durante la investigación se pudo comprobar que el proceso de matriculación de vehículos en el área metropolitana de Quito requería de la intervención de las autoridades. Se ha observado que el subproceso de lograr el programa no ha cambiado durante décadas porque el sistema circulatorio del vehículo [...]. (p. 153)

Hernández (2010) mediante su proyecto de investigación denominado: “Evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: Ciudad Juárez, México, 2008-2010”, presentado ante El Colegio de la Frontera Norte para la obtención del Título de Doctor en Ciencias Sociales Con Especialidad en Estudios Regionales. Asimismo, este proyecto cuenta con un tipo de investigación cualitativa de diseño mixto cuyo objetivo es

la implementación de diversas medidas enfocadas a la seguridad del ciudadano, mencionando en una de sus conclusiones que:

[...] en Suecia, España, Colombia y Chile. Tienen como puntos esenciales, la elaboración e implementación de medidas preventivas. Dentro de ellas encontramos: 1) puntos sistémicos para la seguridad vial, 2) desarrollo de programas, 3) desarrollo de estrategias y 4) garantía individual. (pp. 218 – 219)

2.1.2. Investigaciones nacionales

Gordillo (2021) en su tesis titulada: “El Régimen de Gestión Común para dinamizar el transporte público especial – taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque”, presentada ante la Universidad Señor de Sipán, para optar el título profesional de abogado, tuvo como iniciativa lograr una dinamicidad en el transporte público especial en las provincias materia de estudio.

Se empleó metodológicamente de forma explorativa, propositivo, descriptivo, no experimental y de enfoque mixto. Aunado a ello, como muestra se consideró a 133 sujetos, entre abogados especialistas en Derecho Administrativo y transportistas. A partir de lo cual, se toma como importancia y pieza fundamental lo siguiente:

“(...) planteando Régimen de gestión Común (...) este se encontraría en una sola provincia, esto ayudaría a poder establecer mejorar frente a otros problemas sociales como lo viene a ser los siguientes: Orden público, seguridad ciudadana, etc.” (p.81).

López (2021) en su tesis titulada: “Relación entre la capacitación y desempeño laboral de los fiscalizadores contra la informalidad, de una institución pública, Lima

2021”, presentada ante la Universidad San Ignacio de Loyola, para la obtención del Título Profesional de Licenciado en Administración.

Aunado a ello, se tuvo como fin hallar la relación de existencia entre el fortalecimiento de sus saberes y el cumplimiento del trabajo de los fiscalizadores para combatir el caos existente en una institución pública. Sobre su planteamiento metodológico fue de enfoque cuantitativo, tipo correlacional, diseño transversal-no experimental, asimismo, la cantidad de personas que se tuvo presente para el desarrollo de la investigación estuvo compuesto por 154 fiscalizadores. A partir de lo cual, se toma en consideración la siguiente conclusión:

“Si la Gerencia lucha contra la Informalidad de una entidad, lo que realmente debe empezar como iniciativa es brindar actividades y/o reforzamientos para un mejor desempeño laboral de los fiscalizadores. (p.61).

Lo que la autora nos quiere dar a conocer, es la importancia de que se capacite al personal de trabajo para que pueda desarrollar sus funciones de manera óptima, así los fiscalizadores en su lucha contra la informalidad y el ordenamiento vehicular, necesitan estar preparados íntegramente. Solo de esa manera, se logrará que los vehículos de transporte brinden un servicio de calidad al usuario.

En otra línea, Torres (2018) en su tesis titulada: “Regulación de prestación de servicio de transporte público, Lima Metropolitana, 2016” presentada ante la Universidad César Vallejo, para optar el grado académico de Doctor en Administración, tuvo como objetivo general proponer que este servicio público sea regulado en la capital del Perú.

Sobre el método de investigación utilizada, se precisa que es de índole proyectiva-no experimental, enfoque mixto; logrando encuestar a 120 colaboradores de la Empresa

de Transportes “11 de noviembre” y a 60 usuarios. A partir de lo cual, llega a la conclusión que:

(...) con la Ordenanza Municipal imponen mayor orden en la ciudad, pero es ineficiente cuando se superponen muchas estructuras para brindar el mismo servicio de pasajeros, por lo que se creó una sola autoridad de tránsito en Lima y Callao, encargada de la organización y especificaciones técnicas del transporte de pasajeros. (...). (p. 111)

Lo que el autor quiere dar a conocer es la urgencia y necesidad de adoptar políticas públicas viables encaminadas a que en un corto o mediano plazo se ordene el transporte público, ya que este es un servicio esencial para las personas, quienes en su día a día necesitan trasladarse. Por ello, señala que la creación de una Autoridad unificada que se encargue directamente de la organización y regulación técnica del transporte de pasajeros permitirá que se alcance este propósito.

De acuerdo a lo anteriormente mencionado, también podríamos acotar que se vuelve menos llamativo cuando hay menos confortabilidad y precios muy caros, esto genera que aumente la necesidad de los motorizados o el uso de las caminatas, lo cual es viable, no obstante, las pistas no satisfacen con el tema del espacio para las diversas movilidades existentes.

En ciertas ciudades ya se ha erradicado el transporte masivo en Iquitos, sin embargo, abunda el uso de las moto taxis y las motocicletas, lo que de alguna manera también genera problemas en el hacinamiento debido a la falta de control, las creaciones de parqueos comunes, entre otros; sin embargo, es una realidad que la aplicación de estos vehículos sirve como un mecanismo para seguir adelante en cuanto al aspecto laboral. En ese sentido, se propone que dicho régimen implica un trabajo en equipo para poder

elaborar un equilibrio, fiscalización y control eficaz en cuanto a los vehículos menores de tres ruedas.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Régimen de gestión común

2.2.1.1. Concepto

La doctrina es unánime al mencionar que existen múltiples y diversos significados respecto al concepto de Régimen de Gestión Común; no obstante, en la presente investigación resaltamos el concepto señalado en el artículo 3.51° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte – Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, el cual concibe al Régimen de Gestión Común, como una serie de pactos establecidos entre las entidades provinciales contiguas con la finalidad de administrar en conjunto de dichos servicios.

En otras palabras, del planteamiento del Régimen de Gestión Común se desprende que consiste en un acuerdo llevado a cabo entre dos o más organizaciones, mediante un procedimiento claro y preciso el cual favorezca lo mejor para el transporte urbano de personas.

Ahora bien, en relación con la presente investigación, es preciso agregar que el Colegio de Abogados de Lima comprende al Régimen de Gestión Común cómo:” Se siguen declarando como áreas urbanas los cascos urbanos y no la integridad territorial de cada provincia”. Por ende, tenemos que para que se establezca un régimen de gestión, tiene que existir previamente un acuerdo entre dos o más municipalidades, con la finalidad de crear aquel organismo colectivo que se encargue de su realización; en este caso, sobre los servicios de transporte común. Esto último, de acuerdo al artículo 4° del DS. N° 055 – 2010 – MTC).

Aunado a ello, el Régimen de Gestión Común en base al Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, tiene como objetivo gestionar o administrar en conjunto los servicios en mención, inspiración de nuestra investigación.

Para lo cual, es preciso establecer el contenido del acuerdo que se encontraría en vigencia, en donde a modo de ejemplo, tomamos como referencia al Colegio de Abogados de Lima frente al Régimen de Transporte Urbano entre Lima-Callao, en donde se consigna:

Determinar aquellos servicios de transporte, para coadyuvar las rutas de interconexión del transporte urbano en las que se precisan el origen, paradero, destino y su itinerario, Acceso frente a la entrega de autorizaciones y/o concesiones, determinar la aplicación de lo que vienen a ser aquellos servicios especiales hacia los transportes que son autorizados brindando o facilitando su operación, fiscalización, plazo de vigencia, penalidades por incumplimiento. (p. 03)

2.2.1.2. Autoridades competentes en materia de transporte menor

Conforme con nuestra normativa (artículo 15 de la Ley N° 27181), les corresponde plantear la presente figura de gestión, además de verificar y fiscalizar su correcto cumplimiento a las siguientes autoridades:

- El Ministerio de Transportes y Comunicaciones. - Este organismo que vela por el orden territorial en relación con las distintas áreas existentes en nuestro territorio, ya sean centros poblados, mercados, producción; por medio del cuidado que brinda esta misma entidad.

- Los Gobiernos Regionales. - A los cuales les corresponde elaborar, aprobar, y propiciar el cumplimiento de proyectos relacionados con los medios de transporte, pero limitados a la situación de su región.
- Las Municipalidades Provinciales. - Se encargan de la gestión del rubro del transporte, en base y limitados a su respectiva provincia, además de sus distritos competentes.
- Las Municipalidades Distritales. - Básicamente se encargan de fiscalizar y velar en el rubro del transporte, dentro de la jurisdicción propia de cada distrito, y mayormente solo fiscalizan vehículos menores.
- La Policía Nacional del Perú. - Se constituyen a modo de auxiliares o personal de apoyo, ante una intervención.

Es importante resalta que, para nuestra presente investigación, es menester tener en cuenta que el régimen de gestión común se contempla principalmente bajo la autoridad de las municipalidades.

2.2.1.3. Acuerdo marco de Régimen de Gestión Común

Respecto de la Ordenanza Municipal N° 011-2016/MPH (de fecha 25 de abril del 2016), mediante el cual se aprueba y se establecen los acuerdos del Régimen de Gestión Común del Servicio de Transporte Público Especial de Vehículos Menores entre las entidades ediles de Hualmay Huaura, esto consistió en unir a los distritos de Hualmay, Huacho, Hualmay, Santa María y Caleta de Carquín en uno solo, en otras palabras, mediante este convenio los distritos mencionados anteriormente le concedían sus permisos de gestión a la MPHuaura, esto a fin de habilitar anualmente a cada movilidad pequeña a la prestación de servicios dentro del ámbito territorial de los cuatro distritos que hayan pactado con tal realización.

Para alcanzar dicha finalidad, se propició la creación y divulgación del TUC, por medio del cual, una vez que el transportista realice su trámite ante la MPHuaura, este cuenta con la facultad de prestar libremente sus servicios de transporte dentro de los cuatros distritos comprendidos en el convenio. No obstante, esta normativa solo se encontraría vigente hasta el 31 de diciembre del 2019, sin embargo, debido a que la entidad en mención no habría cumplido con otorgar el ingreso económico recaudado de los títulos habilitantes a las demás municipalidades parte – especialmente a la Municipalidad Distrital de Hualmay - este Régimen de Gestión Común se habría resuelto, incluso antes de la fecha pactada (Municipalidad Distrital de Hualmay, julio de 2019), y hasta la actualidad no ha vuelto a suscribirse.

Situación alarmante que propicia el desorden y la informalidad de los vehículos menores dentro de nuestra localidad, además de coadyuvar con la sobrepoblación del parque automotor menor; en consecuencia, el hecho de no contar hoy en día con un Régimen de Gestión Común que se encargue de velar por una gestión adecuada entre los distritos de Hualmay, Huacho, Caleta de Carquin y Santa María desencadena en una situación problemática y desfavorable.

2.2.1.3.1. Importancia de la suscripción del Régimen de Gestión Común

A modo de síntesis de lo expresado anteriormente, tras la suscripción del Régimen de Gestión Común se deslinda que, mediante la integración de los órganos municipales y provinciales, este sistema garantiza y propicia el mantenimiento del control vehicular. Configurándose tal accionar como su ventaja principal.

De este modo, al encontrarnos con un acuerdo establecido entre dos o más organismos estatales cercanos como lo son la Municipalidad Provincial de Huaura y los distritos mencionados líneas arriba; propicia la configuración de una precisión normativa

frente al desenvolvimiento de ambos acordantes y los diversos lados positivos que se detallarán a profundidad.

2.2.1.4. Competencias municipales en materia de transporte menor

2.2.1.4.1. Normativas

Dentro de este marco, cabe mencionar que cada municipalidad distrital cuenta con la competencia necesaria para regular, supervisar el servicio de transporte público especial de pasajeros como, por ejemplo, las mototaxis y vehículos similares dentro de su jurisdicción.

No obstante, a través del “Convenio Marco de Régimen de Gestión Común Interinstitucional que celebran la Municipalidades de Santa María, Hualmay, Caleta de Carquín y la Municipalidad Provincial de Huaura” formalizadas con las propias ordenanzas emitidas por dichas municipalidades, se detalla el acuerdo que establece como objeto del convenio establecer entre las municipalidades distritales de Hualmay, Caleta de Carquín y Santa María, pertenecientes al régimen de gestión común, autorizar a la MP Huaura para la emisión única de títulos habilitantes para servicios de transporte local de móviles pequeños dentro de dicho régimen, que tiene como finalidad o propósito de habilitar anualmente a cada móvil a la prestación de servicios dentro de la jurisdicción de los cuatro distritos que hayan pactado con tal realización.

Posteriormente, como se precisó en líneas anteriores dicho convenio celebrado entre la MPHuaura y las entidades ediles de Hualmay, Caleta de Carquín y Santa María se encontraría vigente hasta el 31 de diciembre del 2019. Fecha que incluso no habría sido cumplida al haberse resuelto antes por la Municipalidad Distrital de Hualmay al denunciar públicamente que la MPHuaura habría faltado a un deber dispuesto en la CLAÚSULA QUINTA (5.1) del convenio que establecía lo siguiente:

CLAÚSULA QUINTA: OBLIGACIONES DE LA MUNICIPALIDAD

En cumplimiento del presente convenio, LA MUNICIPALIDAD asume las siguientes obligaciones:

5.1. LA MUNICIPALIDAD. - Los ingresos que perciba por derecho de trámite de los títulos habilitantes a los integrantes de régimen de gestión común, el mismo que se otorgará de la siguiente manera:

Distrito de Caleta de Carquín	5%
Distrito de Santa María	14%
Distrito de Hualmay	23%
Municipalidad e Huaura	58”

Es así que, hoy en día el sistema de transporte, en el caso específico de las unidades vehiculares menores, en la Provincia de Huaura se encuentra normado para el distrito de Huacho, por la entidad edil de Huaura y distritos colidantes por sus respectivos municipios distritales.

Cada una de estas entidades genera normativa que, si bien guarda relación con materia jurídica de transporte, no obstante, no promueve un enfoque de desarrollo integral de la provincia, lo que ha conllevado al desorden del transporte de mototaxis en los distritos de mayor movilidad en la provincia de Huaura debido a una deficiente gestión y falta de planificación.

2.2.1.4.2. De gestión

Referido al estricto cumplimiento del reglamento elaborado y establecido con la finalidad de mantener la equidad entre ambos municipios frente al caos vehicular que se podría generar. En consecuencia, las autoridades deben sostener un comportamiento que se adecue a lo establecido por la normativa a la que se rige. Esto último en pro de no

transgredir y salvaguardar aquellas reglas que permiten estabilizar o generar un orden dentro del marco territorial.

Ahora bien, en ausencia de acuerdos específicos de gestión conjunta, la ausencia de los mismos no otorga a los gobiernos municipales, la autoridad para emitir permisos de operación en áreas fuera de su jurisdicción.

a) Tarjeta Única de Circulación

En vista de lo anterior, consideramos que la Tarjeta de Circulación Unificada (más conocida como TUC) es una denominación que faculta al transportista la prestación de servicios de transporte público autorizado, y la unidad vehicular indicada en la tarjeta correspondiente, esta última de conformidad con el concepto por el Ministerio de Transporte. De esta forma, una única tarjeta de circulación identifica la función oficial del transportista y del vehículo.

Aunado a ello, que solo será expedida únicamente por la autoridad edil competente.

2.2.1.4.3. De fiscalización

Hacemos referencia a aquella evaluación, revisión o verificación que realiza la municipalidad competente, a fin de individualizar aquellas conductas infractoras. Se encuentra determinado en base al orden y supervisión por parte de ambas municipalidades que suscriben el referido Régimen de Gestión Común, con la finalidad de garantizar el bienestar social frente al continuo crecimiento de la delincuencia por medio del uso de vehículos informales.

Es así que, ante la existencia y el uso de aquellos transportes que se encuentran circulando aparentemente de manera común dentro de nuestro marco territorial, surge la necesidad apremiante de que estos vehículos logren ser identificados, lo cual se puede

conseguir mediante la utilización de aquellos padrones o la identificación debida de aquellos transportistas que usan el referido vehículo, esto último en aras de velar por la seguridad ciudadana frente a aquellos delincuentes que usan medios de transporte de 3 ruedas que afectan de alguna manera o logren transgredir violentamente a sus víctimas, teniendo como medio a tal vehículo.

Sin embargo, ello va en contra de lo dispuesto en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, en donde el artículo 24° delimita las responsabilidades administrativas tanto del prestador del servicio como del conductor. En correspondencia, en la Cláusula 24.2, su responsabilidad como proveedor está determinada por no cumplir sus deberes que pudieran derivarse del servicio de transporte, infracciones relacionadas con el estado técnico del vehículo o normas que incluyan la normativa pertinente. Condiciones necesarias de operación, transporte, protección ambiental y seguridad pública.

Empero, en ningún momento se le hace responsable por las obligaciones del conductor, quién es responsable de demostrar que está involucrado en infracciones de tránsito relacionadas con su propio comportamiento en el proceso de tránsito.

2.2.2. Transporte público especial de pasajeros en vehículos menores

2.2.2.1. Antecedentes

El ser humano por medio de la evolución y el incremento de raciocinio permitió la implementación de nuevos mecanismo o alternativas de solución para poder aplicar creaciones que permitan facilitar la vida de los mismos; si nos basamos al aspecto histórico, nos enfocaríamos en los años 3500 a.c con la creación de la rueda y la aplicación para poder utilizarse como medio de transporte como de carga. Sucesivamente, se cuenta con la aparición de bicicleta para la edad media y la posibilidad de utilizarse materiales

que permitan sofisticar las ruedas; por otro lado, no fue hasta la etapa de la industrialización en dónde se promovieron pasos agigantados para la creación de vehículos motorizados de 4 ruedas y 2 ruedas.

Ahora bien, la creación de vehículos de 3 ruedas se originó en 1860 por el continente asiático sirviendo como medio de transporte turístico que permitiera avizorar los paisajes. Por último, este transporte menor llegó al Perú a finales del año 1980 en la ciudad de Iquitos; sucesivo de ello, para inicios del siglo XXI ya se encontraba este vehículo por distintas provincias de esta legislación haciendo que en la actualidad contemos con diversos servicios vehiculares menores como sustento económico para miles de personas en el Perú. Sin embargo, es una realidad que este incremento perjudica en cuanto al ordenamiento de transporte público haciendo necesaria la aplicación de mecanismos que promuevan su adecuada fiscalización, control, entre otros.

2.2.2.2. Sistema de transporte

Islas y Lelis (2007) señala que el transporte “son acciones que se reiteran continuamente; su propósito es cambiar el lugar en relación con las personas y/o cosas en la habitación que son de mayor utilidad en otros lugares” (p. 20)

Navarro et al. (2018) manifiesta que “el transporte cumple un rol importante para las ciudades, pues sirve muchísimo para el desplazamiento de las personas y poder llegar a sus destinos” (p. 138). Por otro lado, Martín et al. (2012) sostiene que:

El transporte es una fuente importante para el desempeño de las urbes de hoy en día, a dicho modo de que podría considerarse una hipótesis contrafactual acerca del día a día de las ciudades sin la existencia del servicio de movilidades. (p. 197).

El Perú actualmente posee carreteras, estas permiten una mejor conexión a todas las capitales de departamento, esto permite una mejor movilización de los ciudadanos hacia las urbas, esto aumenta también la cantidad de buses interprovinciales y urbanos.

2.2.2.2.1. Componentes del sistema de transporte

a) Parque automotor menor

Ahora bien, un parque automotor se constituye por la cantidad de vehículos según su calidad o intención de aplicación (transporte público, transporte de carga) que se encuentran debidamente registrados en las ciudades donde transitan; asimismo, para poder pertenecer a ello es necesario poseer todos los documentos que acrediten la propiedad del vehículo, seguro vehicular y la incorporación hacia una empresa de transporte registrada en la municipalidad que pertenece.

b) Infraestructura vial

En el Perú cuenta con cerca de 900 kilómetros de carreteras, que corresponden norte y sur a Lima por la Carretera Panamericana, fruto a la concesión de varias rutas a personas jurídicas privadas, el número de kilómetros superará los 2.000 kilómetros en unos años. La calzada asfaltada tiene un solo carril principal, con freno de seguridad en cada sentido de marcha, separados por espacios entre hileras.

Con respecto al sistema de transporte realizado dentro de las ciudades pequeñas conformadas a nivel municipal y regional, se cuenta con un asfaltado clásico de dos carriles pavimentados por ambos lados; cabe aclarar que existen carriles unidireccionales como mixtas pintadas debidamente con líneas punteadas por cada dos metros de distancia además de la utilización de semáforos y señales de tránsito adecuados a las características propias de la vía.

2.3. Bases Filosóficas

Para poder conocerlo como tal, tenemos que considerar que este régimen se incorpora dentro de los efectos que se generó por efecto de la descentralización.

En ese sentido, nuestra ley de leyes, precisamente en el artículo 188 nos menciona que “[...] El proceso de descentralización es paulatino, ordenado, ya que significa encomendar un poder y transferencia de recursos desde la central a las entidades locales y regionales.

Para proceder con lo mencionado, es necesario tener en cuenta la diferencia entre el ius naturale y el ius positivismo. Por un lado, el primero es una doctrina filosófica que tiene unos profundos lazos con el derecho humano y derecho natural. El primero es una serie de parámetros que el ser humano goza de derechos inherentes y justos para mantener un equilibrio a nivel personal cómo poblacional.

Por otro lado, al establecerse este proyecto cómo iuspositivista, se haya importante mencionar que esta rama filosófica encara y protege al derecho creado por el ser humano frente a las necesidades y/o situaciones generadas en el entorno. Cómo manifiesta Marcial y Elmer (2019) recalando que “todo ser humano tiene presente siempre y distingue entre lo justo y lo injusto, con lo cual solo cumplimos el derecho porque llega a trascender lo justo” (p. 174).

Entonces, nuestro trabajo va mostrando ciertos parámetros cómo lo es el régimen único de gestión y los diversos beneficios obtenidos a partir de su incorporación; hecho por el cual, creemos que la base filosófica se encuentra en el iuspositivismo debido a la incorporación de medidas normativas incorporadas a entidades administrativas en aras de velar por el equilibrio de sus jurisdicciones.

2.4. Definición de términos básicos

- **TUC.** – La Tarjeta Única de Circulación, es una nominación emitido por una autoridad edil, que reconoce el derecho del vehículo a prestar servicios de movilidad
- **Transporte Urbano.** – Permite el traslado de personas de un lugar a otro de una ciudad. Se diferencia del transporte privado en que es un método grupal.
- **Descentralización.** – Implica, en términos de desarrollo, esto significa mayor eficiencia y equidad. Es una forma de democracia en la que todos deben participar para que nuestro país se desarrolle.
- **Circunscripción Territorial.** – Asimismo, la Ley 27795 define a la circunscripción territorial cómo: los límites de las demarcaciones de índole político-administrativo presentes en la Cartografía Nacional, que señala el espacio jurisdiccional de los diferentes niveles de gobierno.
- **Delimitación.** – La PCM considera frente a este término cómo un logro frente al saneamiento de la limitación territorial para lograr un mayor proceso de descentralización y regionalización.
- **Transporte Menor.** – El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) refiere a la definición de estos términos al “Vehículo de tres (03) ruedas, el cual sirve para transportar a los habitantes de una ciudad.

2.5. Hipótesis de investigación

2.5.1. Hipótesis general

El régimen de gestión común tiene una relación significativa con ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.

2.5.2. Hipótesis específicas

- La normativa del servicio de transporte público tiene una relación significativa con el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.
- La gestión del servicio de transporte público tiene una relación significativa con el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.
- La fiscalización del servicio de transporte público tiene una relación significativa con el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.

2.6. Operacionalización de variables

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítem
Régimen de gestión común	Es el acuerdo realizado por las entidades ediles de distritos contiguos a través del cual se establecen los términos para fiscalizar, gestionar y legislar sobre la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros de vehículos menores motorizados en dichas jurisdicciones.	Se midió mediante entrevistas y cuestionarios de elaboración propia para este estudio.	Normativa	<ul style="list-style-type: none"> • Autorizaciones, permisos y reglamentos • Participación de los usuarios y transportistas 	<p>Iten 1: Las entidades ediles de la ciudad de Huacho han emitido la normativa adecuada para el servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).</p> <p>Iten 2: Las entidades ediles de la ciudad de Huacho han de forma adecuada las autorizaciones, permisos y reglamentos para el servicio de transporte público en vehículos menores.</p> <p>Iten 3: Las entidades ediles de la ciudad de Huacho deben solicitar la participación de los usuarios y transportistas para la emisión de la normativa del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).</p>
			Gestión	<ul style="list-style-type: none"> • Administración de la infraestructura de la vía pública • Tarjeta Única de Circulación 	<p>Iten 4: En la ciudad de Huacho, las entidades ediles realizan una adecuada gestión del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).</p> <p>Iten 5: En la ciudad de Huacho, las entidades ediles administran de forma adecuada la infraestructura de la vía pública y otorgan las autorizaciones correspondientes.</p> <p>Iten 6: El otorgamiento de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura permitirá una adecuada gestión del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).</p>
			Fiscalización	<ul style="list-style-type: none"> • Labor de los fiscalizadores • Fiscalización del servicio de transporte público 	<p>Iten 7: En la ciudad de Huacho y los distritos colindantes existe una adecuada fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).</p> <p>Iten 8: Los fiscalizadores municipales realizan una adecuada fiscalización del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).</p> <p>Iten 9: La obtención de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura permitirá una adecuada fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).</p>

Ordenamiento del transporte público de vehículos menores	Se refiere a la adecuada interrelación de los componentes del sistema de transporte público urbano y su interacción con el ambiente para el traslado eficiente, cómodo y seguro de personas, en vehículos menores.	El ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores se mediò mediante entrevistas y cuestionarios de elaboración propia para este estudio.	Parque automotor menor	<ul style="list-style-type: none"> • Excesividad del parque automotor menor • Informalidad 	<p>Iten 1: En la ciudad de Huacho hay un excesivo parque automotor menor; es decir, existe demasiados vehículos menores (mototaxis).</p> <p>Iten 2: La gran cantidad de vehículos menores (mototaxis) en la ciudad de Huacho afecta el desarrollo de sus actividades diarias.</p> <p>Iten 3: En la ciudad de Huacho existe una gran cantidad de vehículos menores (mototaxis) que trabajan de manera informal, sin paraderos fijos y sin los permisos correspondientes.</p>
			Infraestructura vial	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de sus actividades. • Problemas de la infraestructura vial urbana 	<p>Iten 4: La infraestructura vial urbana (asfaltado, semáforos, señalizaciones y rampas) de la ciudad de Huacho y distritos aledaños se encuentra en un estado muy deficiente.</p> <p>Iten 5: El estado deficiente e inadecuado de la infraestructura vial urbana en la ciudad de Huacho afecta el desarrollo de sus actividades.</p> <p>Iten 6: La falta de señalización, los desniveles, rajaduras y/o grietas en el asfalto son los principales problemas de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.</p>
			Red de transporte	<ul style="list-style-type: none"> • Reordenamiento de los vehículos menores • Radio de su circulación vehicular 	<p>Iten 7: En la ciudad de Huacho las redes de transporte (paraderos, rutas, señalizaciones) se encuentran en un estado deficiente.</p> <p>Iten 8: La creación de paraderos universales en la ciudad de Huacho ayudaría al reordenamiento de los vehículos menores (mototaxis)</p> <p>Iten 9: La obtención de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura, ampliaría el radio de su circulación vehicular.</p>

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Diseño metodológico

3.1.1. Tipo de investigación

Nuestro trabajo es de tipo aplicada ya que la problemática que ha sido materia de investigación se encuentra en la realidad, aunado a ello se utilizó los conocimientos jurídicos para plantear una solución a una problemática de relevancia jurídica y práctica; respecto a ese tipo de investigación Valderrama (2002) expone que “*el fin específico es poner en práctica las teorías que tienen una existencia a lo jurídico*” (p. 39). En ese sentido, ante la problemática existente, se planteará solucionar mediante la aplicación de un régimen de gestión común.

3.1.1. Nivel de investigación

Correlacional: En palabras de Hernández (citado por Valderrama, 2002) la investigación correlacional tiene como finalidad: “*Ligar dos o más concepciones categorías o variables, en una situación concreta*” (pp. 44-45). Debido a que busco identificar la relación que existe entre el régimen de gestión común y el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.

3.1.3. Enfoque de investigación

Teniendo en consideración la problemática y las unidades de análisis, nuestra investigación se realizó con un enfoque mixto, debido a que se tuvieron en cuenta los criterios tanto del enfoque cualitativo como cuantitativo; en palabras de Hernández Sampieri y Mendoza (2008) las investigaciones de métodos mixtos implican una serie de investigaciones empíricas, sistemáticas y críticas que utilizan la recopilación y el empleo de datos de índole cuantitativa y cualitativa, entre otros, con la finalidad de sacar conclusiones sobre todos los resultados de la información recopilada y llegar a una gama más amplia de fenómenos de investigación.

3.1.4. Diseño de investigación

Nuestra investigación se realizará en un diseño no experimental debido a que no se realizó ningún tipo de experimento, es decir, no se manipuló indiscriminadamente las variables, tuvo como base la observación de los fenómenos conforme se dan en la vida cotidiana. Asimismo, es transversal pues solo se extrajo una vez la información proveniente de la unidad de análisis.

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población

En busca de cuantificar de forma adecuada nuestras variables de investigación y evaluar nuestra situación problemática, se ha tenido las siguientes unidades de análisis

1ra unidad de análisis: funcionarios públicos que deciden en materia de transporte en la MPHuaura a efectos de explorar a profundidad su percepción y conocimientos técnicos respecto a la aplicación del régimen de gestión común en el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho.

2da unidad de análisis: Empresarios de mototaxis con permiso de operación vigente registrado ante la entidad edil Huaura, siendo un total de treintaicinco (35) empresas en la ciudad de Huacho, a efectos de explorar su percepción y conocimientos empíricos sobre la aplicación del régimen de gestión común en el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros, en calidad de representantes de sus afiliados.

3ra unidad de análisis: Transportistas que prestan el servicio público especial de pasajeros en vehículos menores en la ciudad de Huacho a mayo de 2022, siendo un total de 6271 unidades menores registrados según padrón vehicular a cargo de la Sub Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura.

3.2.2. Muestra

Habiendo establecido la población de nuestras unidades de análisis y teniendo en consideración la información a recopilar (cualitativo y cuantitativo), las muestras de nuestra primera y segunda unidades de análisis serán identificadas mediante el muestreo no probabilístico y teniendo en cuenta la accesibilidad y el tiempo se optó por un muestreo por conveniencia.

1ra unidad de análisis: La muestra por conveniencia de los funcionarios públicos que estará compuesto por el Sub Gerente de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura

2da unidad de análisis: La muestra por conveniencia de los empresarios del rubro en mención con permiso de operación vigente registrado ante la MPHuaura, estuvo compuesto por quince (15) representantes los mismos que se detallan a continuación:

Tabla de selección de muestra de operadores autorizados

Nº	Operador autorizado
1	Empresa de Transporte y Multiservicios Luis Enrique E.I.R.L.
2	Empresa de Transporte y Servicios Unidos Norte Chico E.I.R.L.
3	Empresa de Transportes y Servicios Palco Hermanos Huacho E.I.R.L.
4	Empresa de Transporte y Servicios Palco Express S.R.L.
5	Empresa de Transportes, Turismo y Servicios Nor Tur S.A.C.
6	Empresa de Transportes, Turismo y Servicios J.A. S.A.C.
7	Interdis Viajes Seguros S.A.C.
8	Empresa de Transporte y Servicios Almarojo S.R.L.
9	Empresa de Transporte y Servicios Heraclio Tolentino S.A.C.
10	Empresa de Transporte y Servicios Jhamsori El Solidario y Generoso E.I.R.L.
11	Empresa de Transportes y Servicios Múltiples Kelar Vy S.A.C.
12	Empresa de Transportes y Servicios Múltiples JC S.A.C.
13	Empresa de Transportes El Sol Motors Express S.A.C.
14	Empresa de Transporte Los Líderes de Huacho
15	Empresa de Transporte Tradiciones Huacho S.A.C.

Fuente: *Elaboración propia*

Teniendo en consideración la información a recopilar (cuantitativo), las muestras de nuestra tercera unidad de análisis fueron identificadas mediante el muestreo

probabilístico de tipo aleatorio simple, pues no se ha diferencia a ninguno de los individuos de la población para que pueda ser parte de la muestra.

3ra unidad de análisis: Para determinar la muestra representativa de los transportistas que prestan el servicio público especial de pasajeros en vehículos menores en la ciudad de Huacho, se recurrió a la siguiente fórmula estadística:

$$n = \frac{p \times q \times Z^2 \times N}{Z^2 \times p \times q + e^2 (N - 1)}$$

Leyenda:

n= Tamaño total de la muestra

N= Tamaño total de la población considerada

p y q= Desviación estándar de la población que, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un valor constante de 0,5. (Valor estándar = 0.5)

Z= Valor obtenido mediante los niveles de confianza. Este es un valor constante que, si no se tiene su estadística, se lo toma en relación al 95% de confianza equivalente a 1,96 (como más usual) o en relación al 99% de confianza equivale 2,58, valor que queda a criterio propio del investigador.

e = Se refiere al límite de error muestral aceptable, generalmente cuando no se tiene su valor, suele utilizarse un porcentaje que varía entre el 1% (0,01) y 10% (0,10), valor que queda a criterio propio del investigador.

Muestra de la Unidad de Análisis:

$$nl = \frac{0.5 \times 0.5 \times (1.96)^2 \times 6271}{1.962 \times 0.5 \times 0.5 + (0.06)^2 (6271-1)}$$

$$nl = \frac{6\ 022.6684}{23.0625}$$

$$nl = 261.14555$$

$n_l =$ El tamaño de muestra poblacional es de 261 transportistas de vehículos menores.

Después de haber aplicado la muestra estadística, aplicaremos la forma correspondiente para el cálculo del tamaño muestra ajustado:

$$n = \frac{n_0}{1 + (n_0 / N)}$$

$$n = \frac{261}{1 + (261 / 6271)}$$

$$n = 250.571187$$

$n =$ El tamaño de muestra poblacional ajustada es de 251 sujetos

3.3. Técnicas de recolección de datos

Para acceder a datos de naturaleza teórica, se han tomado en consideración las siguientes técnicas e instrumentos:

Análisis documental a través de fichas: busca recoger información a través del estudio de un documento, entendiendo por esto en el presente estudio a material bibliográfico, normativo, documental, audiovisual electrónico, entre otros.

a) Bibliográfico: Se realizó la revisión de la literatura sobre el régimen de gestión común, incumbencias de los municipios distritales en materia de transporte y componentes del sistema de transporte a efectos de conceptualizar y establecer un marco analítico para la investigación.

b) Normativo: Se realizó la revisión de las normas nacionales y locales que respaldan la suscripción de régimen de gestión común como el DS. N° 055-2010-MTC, DS.N° 017-2009-MTC, Ordenanza Municipal N° 028-2015-MPH sobre la regulación del servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores en la jurisdicción del distrito de Huacho, entre otros.

c) Documentos: Se realizó la revisión de los documentos suscritos por las autoridades respecto al régimen de gestión común del periodo 2016-2019 como las Actas de Acuerdo N° 001-2016-MPH-MDH, Acuerdo N° 002-2016-MPH-MDH, Acuerdo N° 003-2016-MPH-MDH, Acuerdo N° 004-2016-MPH-MDH , Acuerdo N° 005-2016-MPH-MDH; el Convenio Marco de Régimen de Gestión Común interinstitucional que celebra las Municipalidades de Hualmay, Santa María, la Caleta de Carquín y la Municipalidad Provincial de Huaura; Informes de cumplimiento, entre otros.

Asimismo, documentación que sustenta la demanda actual de una nueva suscripción de un Régimen de Gestión Común como las actas de las reuniones entre los representantes de las empresas de vehículos menores y las autoridades de la Municipalidad Provincial de Huaura de las fechas 23 y 25 de mayo y 16 de julio de 2022; Memorial presentado por los representantes de las empresas de vehículos menores con fecha 04 de julio de 2022 así como el reiterativo de fecha 14 de julio de 2022 ante la Municipalidad Provincial de Huaura; Acta de Asamblea General Mototaxista de fecha 12 de julio de 2022, entre otros.

d) Audiovisual electrónico: Entrevistas, videos, fotos y demás publicaciones difundido en medios de comunicación virtuales que, debido a la naturaleza de la presente investigación, resulta sumamente relevante para su comprensión.

Para acceder a nuestras unidades de análisis, se utilizó lo siguiente:

Entrevista a través de guía de entrevista semiestructurada: busca recoger los testimonios de los especialistas en materia de transporte en la ciudad de Huacho. Por lo que, se tomó a bien realizar dos entrevistas. La primera, al Sub Gerente de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura. La segunda, al Ingeniero de Transporte especialista de la Sub Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura.

Encuestas a través de cuestionario semiabierto: Mediante los cuales se accedió a los representantes de las empresas de vehículos menores registrados ante la MPHuaura, al representar a sus afiliados, transportistas de vehículos menores de Huacho para recoger información primaria cualitativa respecto a la percepción de la figura del régimen de gestión común.

Encuestas a través de cuestionario cerrado: Mediante los cuales se recopiló información de los transportistas de vehículos menores respecto a la implementación del régimen de gestión común, las mismas que nos permitieron cuantificar nuestras variables de investigación.

Por último, debemos precisar que la recolección de datos fue recogida de forma progresiva, teniendo en consideración la accesibilidad a nuestra unidad de análisis, por lo que formula la siguiente matriz que pretende exponer el abordaje que se realizó al momento de recolectar los datos del presente estudio:

Tabla de instrumentos y técnicas

Etapa / Abordaje metodológico	Técnicas	Instrumentos	Unidad de análisis
Recolección de datos cualitativos / Cualitativo	Análisis documental	Fichas - Bibliográfico - Normativo - Documentos formales - Audiovisual electrónico	Documentos
	Entrevistas	Guía de entrevista semi estructurada	Sub gerente de Transporte MPH
Recolección de datos cuantitativos / Cuantitativo	Encuesta	Guía de encuesta semiabierto	Operadores autorizados

	Encuesta	Cuestionario cerrado	Transportistas menores
--	----------	----------------------	------------------------

Fuente: Elaboración propia

3.4. Técnica para el procesamiento de la información

Se realiza por medio de estadísticas básicas empleando una herramienta de Excel, donde se ingresa los resultados del trabajo de campo, lo que generó las tablas y figuras correspondientes.

Además, la estadística inferencial se utiliza para mitigar las suposiciones hechas utilizando una herramienta estadística llamada "coeficiente de correlación de Spearman": ρ (rho) es una medida de la correlación (correlación o interdependencia) entre dos variables aleatorias continuas. La versión no paramétrica para la que dependemos del programa estadístico SPSS Statistics 24.

3.5. Matriz de consistencia

Título	Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables	Metodología
<p>Régimen de gestión común y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022</p>	<p>Problema general ¿Cuál es la relación existente entre el régimen de gestión común y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022?</p> <p>Problemas específicos</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es la relación existente entre la normativa del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022? • ¿Cuál es la relación existente entre la gestión del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022? • ¿Cuál es la relación existente entre la fiscalización del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022? 	<p>Objetivo general Determinar la relación que existe entre el régimen de gestión común y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022</p> <p>Objetivos específicos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificar la relación existente entre la normativa del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022. • Identificar la relación existente entre la gestión del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022. • Identificar la relación existente entre la fiscalización del servicio de transporte público y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022. 	<p>Hipótesis general El régimen de gestión común tiene una relación significativa con el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022</p> <p>Hipótesis específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • La normativa del servicio de transporte público tiene una relación significativa con el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022. • La gestión del servicio de transporte público tiene una relación significativa con el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022. • La fiscalización del servicio de transporte público tiene una relación significativa el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022. 	<p>Variable X: Régimen de gestión común</p> <p>Dimensiones X1: Normativa del servicio de transporte publico X2:Gestión del servicio de transporte publico X3: Fiscalización del servicio de transporte publico</p> <p>Variable Y: Ordenamiento del transporte público de vehículos menores</p> <p>Dimensiones Y1:Parque automotor menor Y2: Infraestructura vial Y3: Red de transporte</p>	<p>Tipo: Aplicada Nivel: Correlacional Enfoque: Mixto (Cualitativa - Cuantitativo) Diseño: No experimental-Corte Transversal</p> <p>Técnicas e instrumentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Entrevista a través de guía de entrevista semiestructurada • Encuestas a través de cuestionario semiabierto • Encuestas a través de cuestionario cerrado.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS

4.1. Análisis de resultados

4.1.1. Resultado de la entrevista aplicado a un funcionario público en materia de transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura

a) Aspectos generales de la entrevista:

En ese apartado, presentaremos los resultados obtenidos de la entrevista aplicado al sub gerente de la Sub Gerencia de Transporte a la entidad de Huaura, la misma que tuvo como propósito conocer la dimensión normativa, de gestión y fiscalización del Régimen de Gestión Común para la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros de vehículos menores - *mototaxis* en la ciudad de Huacho.

Consta de tres bloques de preguntas que tuvo como objetivo conocer la dimensión normativa, de gestión y fiscalización sobre nuestro tema a tratar.

b) Perfil del informante:

Cargo o función: Sub Gerente de la Sub Gerencia de Transporte

Municipalidad Provincial de Huaura.

Nombre: Abogado Juan José Pérez Panana

c) Resultados obtenidos:

PARTE I. SOBRE LA DIMENSIÓN NORMATIVA

Pregunta 1: ¿Qué aspectos se tomarían en consideración para la suscripción de un nuevo régimen de gestión común?

Respuesta 1: Para la suscripción de un nuevo régimen de gestión común es necesario considerar los siguientes aspectos: Aspecto político: Es importante que las autoridades de los diferentes distritos parte comprendan la importancia de que exista un orden del transporte público en Huaura. Para tal efecto, resulta necesario que exista un consenso para poner en agenda en pública la problemática del transporte. Los acuerdos deben surgir de la generación de una nueva dinámica entre funcionarios y ciudadanía organizada pues actualmente se advierte una gran contraposición de intereses entre todas las partes involucradas y, por tanto, la falta de consenso en la misma. Aspecto técnico: Es importante también tomar en consideración la necesidad de contar con cuadros técnicos suficientes en los municipios, con manejo no solo de la materia de transporte sino también de gestión que se encuentren capacitados para diseñar y aplicar instrumentos viables. Aspecto logístico: Por último, es importante también contar con el recurso logístico necesario para poder abastecer de materiales y recurso humano a fin de llevar a cabo los objetivos planteados en un nuevo régimen de gestión común.

Pregunta 2: ¿Considera que existen limitaciones para la aprobación de la ordenanza municipal que apruebe el convenio de régimen de gestión común? De ser el caso, ¿cuáles serían?

Respuesta 2: Considero que sí, principalmente la falta de consensos por parte de un grupo de regidores, lo cual retrasa el trabajo que se pretende realizar en favor del ordenamiento del transporte en Huacho. Asimismo, esta falta de consenso se ha venido agudizando con la cercanía a la fecha de las elecciones municipales y regionales 2022. Existen funcionarios públicos que se encuentran enfocados en defender intereses de grupos políticos y ponen trabas a las iniciativas generadas por los entes de gestión en materia de transporte de los municipios para ganar aprobación de los electores. Por otro lado, se advierte que tampoco existe un consenso unitario por parte de los representantes

de los operadores autorizados. Son conocidos los representantes de las empresas de vehículos menores que tienen participación activa en los problemas que atañen al sector. Por lo que, su participación resulta necesaria, como representantes de los transportistas, para la elaboración y el respaldo a las iniciativas. Por último, existe una desproporcional medida en lo que respecta al número de personal y a los recursos logísticos que permitan realizar un trabajo cuidadoso sobre lo que requiere la elaboración y suscripción de un nuevo régimen de gestión común y el trabajo articulado con los distritos. Existe poco personal administrativo, así como personal capacitado en el área de transporte los cuales se encuentran enfocados también a otras actividades, por lo que avanzar en este régimen se complica aún más.

PARTE II. SOBRE LA DIMENSIÓN DE GESTIÓN

Pregunta 3. ¿Cuáles serían las consecuencias en los transportistas de vehículos menores al no contar con la Tarjeta Única de Circulación?

Respuesta 3: La mayor consecuencia de haber dejado de emitir la Tarjeta Única de Circulación para los transportistas, es el pago que deben realizar ante cada uno de los distritos que requieran de este título habilitante para prestar los servicios en mención. Por otro lado, también podríamos mencionar al doble trabajo burocrático que debe ejecutar tanto el transportista como el operador autorizado para poder realizar los trámites administrativos para la emisión de las tarjetas de circulación que se requieran ante las municipalidades.

Pregunta 4. ¿Cuáles serían las consecuencias en el ordenamiento del transporte público menor al no emitirse la TUC?

Respuesta 4: Una de las consecuencias más trascendentes sobre nuestra problemática al no emitirse la Tarjeta Única de Circulación, es no contar con un padrón

vehicular único que permita tener el control de las unidades menores que transitan por los distritos ya mencionados, esto fomenta la informalidad de este tipo de transporte público. Por otro lado, esta falta de identificación también produce una sensación de inseguridad ciudadana debido a que los usuarios se ven expuestos a tomar una mototaxi que no cuenta con garantías mínimas. Por último, la ausencia de este padrón único vehicular, repercute en la sobrepoblación de los vehículos menores en la ciudad de Huacho perjudicando así la buena convivencia.

Pregunta 5. ¿Considera que la emisión de la Tarjeta Única de Circulación podría incidir en la regulación de la sobrepoblación del parque automotor menor? ¿Por qué?

Respuesta 5: Considero que sí, porque al emitirse una Tarjeta Única de Circulación se podría tener un mejor control de los vehículos menores que forman parte del parque automotor de vehículos menores de la ciudad de Huacho. En tal sentido, en consonancia con los estudios técnicos especializados en ingeniería de transporte, podría regularse también la cantidad de unidades vehiculares, así como la antigüedad de estas, su influencia en el tráfico en las vías, entre otros aspectos.

Pregunta 6: ¿Considera que la emisión de la Tarjeta Única de Circulación podría incidir en la lucha contra la informalidad e inseguridad ciudadana en el transporte menor? ¿Por qué?

Respuesta 6: Considero que sí, porque al lograr una plena identificación de dichas movilidades que circulan por la ciudad de Huacho y los distritos colindantes, podríamos también identificar a sus conductores, sus propietarios y operadores autorizados que los representan. Ello, en consonancia con el trabajo de fiscalización y sanción por parte de los municipios, podría contrarrestarse la informalidad y podría brindarse a la ciudadanía

no solo seguridad sino también calidad en el servicio al poder crear también los mecanismos de quejas y sugerencias respectivos.

Pregunta 7: ¿En qué extremo un Plan Regulador de Rutas coordinado con los distritos contiguos contribuiría al desarrollo del ordenamiento del transporte público menor de la ciudad de Huacho?

Respuesta 7: Dicho plan sirve de planificación que establece los parámetros técnicos a efectos del ordenamiento del servicio de mototaxis. Por ejemplo, se establece los criterios para el ordenamiento de paraderos, zonas de estacionamiento, zonas de embarque, locales de los operadores autorizados, determinación de la oferta y demanda del servicio, consonancia con la infraestructura vial, entre otros aspectos. En tal sentido, es importante que el diseño de este plan pueda darse tomando en consideración las dinámicas sociales y económicas de cada distrito, en un esfuerzo consensuado de analizar el desarrollo humano, entendiendo que gran parte de este se encuentra enmarcado en una gestión eficiente del transporte.

Para cerrar esta dimensión, el convenio especifica también que las municipalidades integrantes del mismo promoverían cursos de capacitación en seguridad vial, normas de tránsito y ordenanzas municipales a los transportadores, dueños y/o conductores que se encuentren registrados en el parque automotor.

Si bien casi a finales del año 2019 se realizaron dos días de capacitaciones en el marco de los requisitos para la tramitación del título habilitante de credencial del conductor, las cuales resultaron insuficientes para el alto número de conductores de unidades vehiculares menores (más de 6,000). Además, que no se trató de capacitaciones enmarcadas en un plan de capacitación sostenido y articulado.

Por lo que, considerando que resultan ser sumamente necesarias para el fortalecimiento de capacidades no solo de los conductores sino también de los transportadores y propietarios.

Pregunta 8: ¿En qué sentido las capacitaciones a los transportadores, propietarios y/o conductores contribuirían con el ordenamiento del transporte público menor?

Respuesta 8: Definitivamente las capacitaciones son esenciales para la mejora de capacidades de cada persona involucrada.

Es cierto que en el año 2019 se realizaron capacitaciones para los conductores en temas de seguridad vial, sin embargo, debido a la gran cantidad de conductores de vehículos menores, así como por sus motivos personales, muchos no pudieron acceder a las clases programadas.

No obstante, consideramos que las capacitaciones sí son sumamente necesarias porque permite fortalecer los conocimientos, herramientas, habilidades y actitudes para que los actores del sistema de transporte puedan interactuar adecuadamente. Esto causaría mucho más impacto si las iniciativas se realizaran en coordinación con los demás distritos.

Si contamos con fiscalizadores capacitados evitaremos que se impongan posibles multas arbitrarias, si capacitamos a los transportadores autorizados lograremos que la presentación y el seguimiento de los trámites administrativos se realicen de acuerdo a lo establecido en las normas y evitaremos así, por ejemplo, la dilación en los procedimientos por subsanaciones; asimismo, si capacitamos a los propietarios y conductores lograremos que, además de conocer los pormenores de la normativa para su aplicación y evitar multar, sensibilizar y fomentar un cambio de comportamiento para un transporte sostenible.

PARTE III. SOBRE LA DIMENSIÓN DE FISCALIZACIÓN

Pregunta 9: ¿Cuáles considera que son los principales inconvenientes en los operativos de fiscalización por no contar con un régimen de gestión común?

Respuesta 9: Sobre ello, el principal inconveniente sería que, al no existir un régimen de gestión común y al no contar con una Tarjeta Única de Circulación, las unidades vehiculares nuevas que tienen el permiso del distrito de Hualmay e ingresan a la jurisdicción de Huacho, son intervenidas por los fiscalizadores y sancionados con el internamiento del vehículo (según lo consignado en la Ordenanza N° 028-2015-MPH) creando una sensación de malestar en los conductores quienes – válidamente – consideran que su permiso debería ser válido para todos los distritos colindantes debido a la cercanía de los mismos y la naturaleza propia del servicio que prestan.

Ahora bien, sabemos que el parque automotor del distrito de Huacho se encuentra cerrado por lo que, al encontrarse abierto en el distrito de Hualmay, deja una gran puerta abierta para que muchas unidades vehiculares adquiridas recientemente se encuentren circulando en la ciudad de Huacho sin ningún permiso formal. Por lo que, la necesidad de un régimen de gestión común resulta evidente en este extremo tanto para los transportistas como para la ciudadanía que exige seguridad y control sobre el ya sobrepoblado parque automotor menor.

Pregunta 10: ¿En qué extremo el no reconocimiento de las unidades vehiculares registradas en el parque automotor de Hualmay afecta a los transportistas respecto a la interposición de sanciones por no contar con tarjeta de circulación?

Respuesta 10: Como se ha dicho en la pregunta anterior, el que no exista un régimen de gestión común significa que no exista una Tarjeta Única de Circulación por lo que las unidades vehiculares menores registradas en el parque automotor del distrito

de Hualmay son en su mayoría unidades nuevas que no se encuentran registradas en Huacho al encontrarse el parque automotor cerrado y no contar con un solo registro.

Por lo que, esta discordancia provoca un gran malestar entre los propietarios y conductores de vehículos menores al ser sancionados con multas administrativas costosas, además, de ser sus vehículos internados en el depósito municipal por motivo de circular sin contar con el debido permiso.

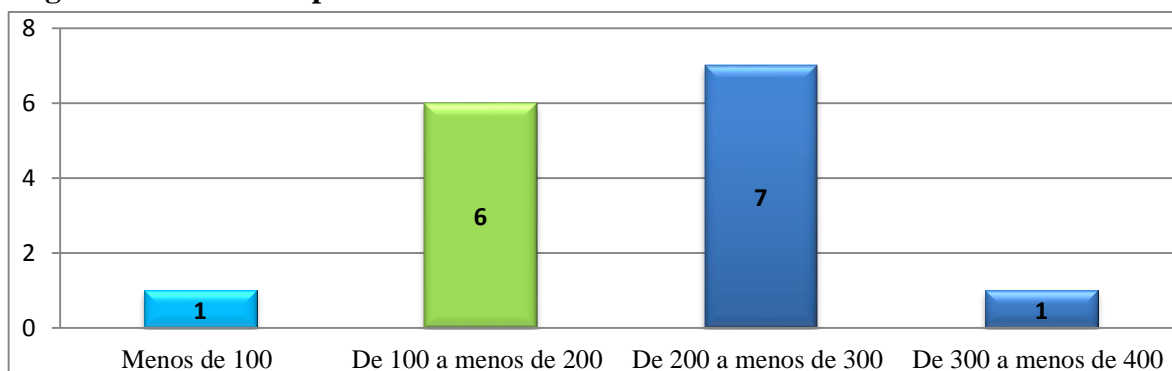
4.1.2. Resultados de la encuesta aplicada a los representantes de los Operadores Autorizados de vehículos menores registrados en la Municipalidad Provincial de Huaura – Huacho

Tabla - 1. Número aproximado de afiliados.

Pregunta 1	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
Número aproximado de afiliados	Menos de 100	1	7%
	De 100 a menos de 200	6	40%
	De 200 a menos de 300	7	46%
	De 300 a menos de 400	1	1%
TOTAL		15	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 1. Número aproximado de afiliados.



Nota: Elaboración propia

Interpretación: En términos del número estimado de organizaciones afiliadas, se puede ver que el 7% de los operadores de vehículos pequeños con licencia dijeron que tenían menos de 100 personas, el 40% de los operadores de vehículos pequeños con licencia dijeron que tenían menos de 100 a 200 personas y el 46% los representantes de los operadores de vehículos pequeños con licencia indicaron que tenían entre 200 y menos

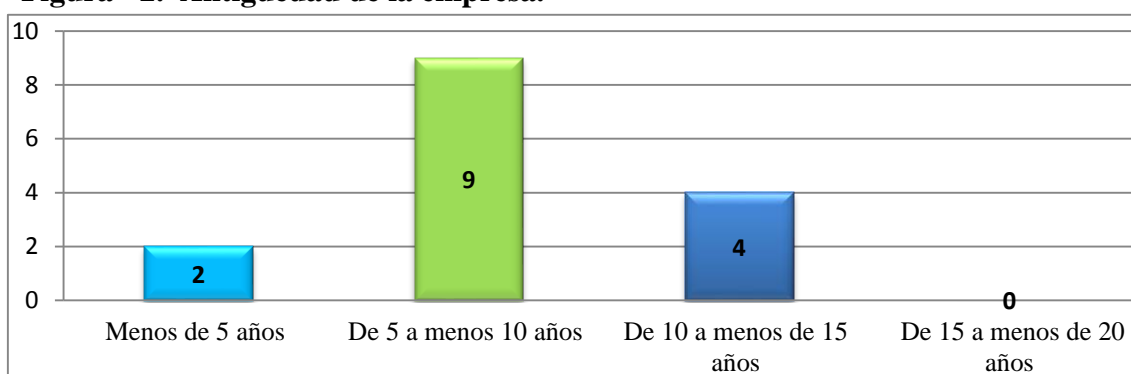
de 300, y el 7% de los operadores de vehículos pequeños con licencia indicaron que tenían entre 300 y 400.

Tabla - 2. Antigüedad de la empresa.

Pregunta 2	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
¿Cuál es la antigüedad de la empresa?	Menos de 5 años	2	13%
	De 5 a menos 10 años	9	60%
	De 10 a menos de 15 años	4	27%
	De 15 a menos de 20 años	0	0%
TOTAL		15	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 2. Antigüedad de la empresa.



Nota: Elaboración propia

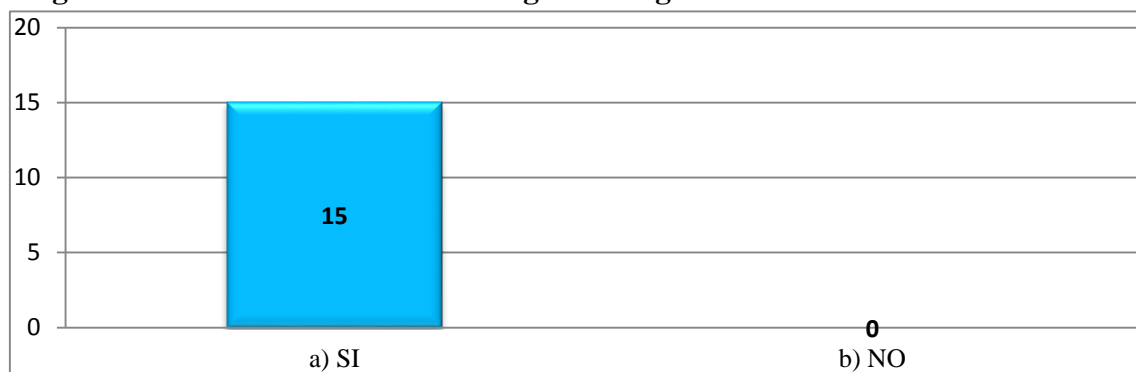
Interpretación: Acerca de la antigüedad de la empresa, se obtuvo el 15% de representantes de vehículos menores señalan que la antigüedad es menos de 5 años, un 60% de representantes de vehículos menores señalan que de 5 a menos 10 años, un 27% de representantes de los operadores autorizados de movilidades menores señalan que la antigüedad es de 10 a menos de 15 años, un 0% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que la antigüedad es de 15 a menos de 20 años.

Tabla - 3. Conocimiento sobre el régimen de gestión común.

Pregunta N° 3	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
¿En alguna oportunidad ha escuchado sobre el “Régimen de Gestión Común” para el servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros de vehículos menores?	a) SI	15	100%
	b) NO	0	0%
TOTAL		15	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 3. Conocimiento sobre el régimen de gestión común.



Nota: Elaboración propia

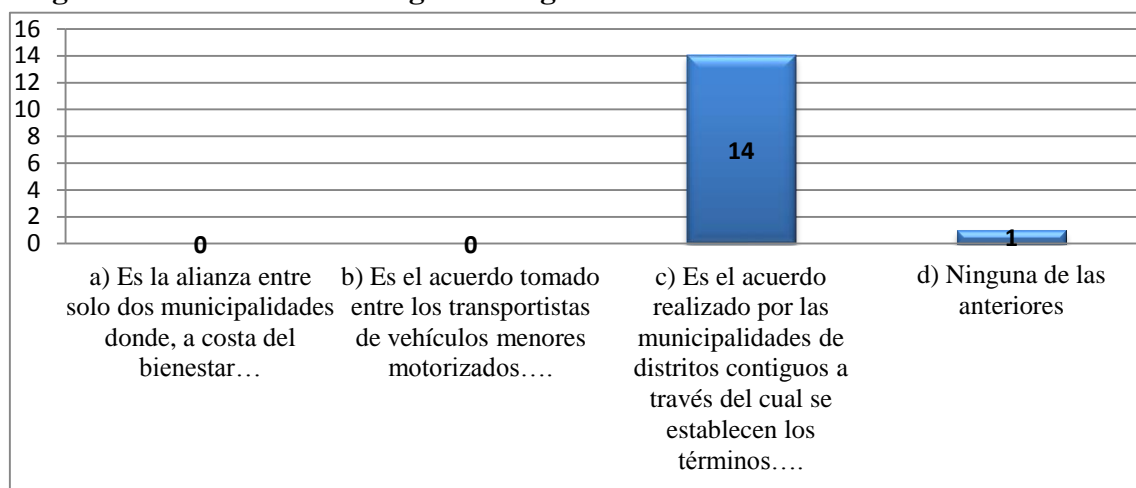
Interpretación: Respecto al conocimiento del régimen de gestión común para el servicio de transporte público especial de pasajeros de vehículos menores, se ha obtenido que un 100% de representantes de vehículos menores señalan que en alguna oportunidad SI han escuchado sobre el régimen de gestión común y el 0% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que en alguna oportunidad NO han escuchado sobre el régimen de gestión común.

Tabla - 4. Definición del régimen de gestión común.

Pregunta 4	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
De ser afirmativa su respuesta en la pregunta N° 3, ¿Qué entiende usted por “régimen de gestión común” para el servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros de vehículos menores?	a) Es la alianza entre solo dos municipalidades donde, a costa del bienestar de los transportistas de vehículos menores, incrementan las tarifas para poder obtener una tarjeta de circulación.	0	0%
	b) Es el acuerdo tomado entre los transportistas de vehículos menores motorizados para poder tener un fondo económico común que sirva de respaldo ante cualquier eventualidad	0	0%
	c) Es el acuerdo realizado por las municipalidades de distritos contiguos a través del cual se establecen los términos para normar, gestionar y fiscalizar la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros de vehículos menores motorizados en dichas jurisdicciones.	14	93%
	d) Ninguna de las anteriores	1	7%
TOTAL		15	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 4. Definición del régimen de gestión común.



Nota: Elaboración propia

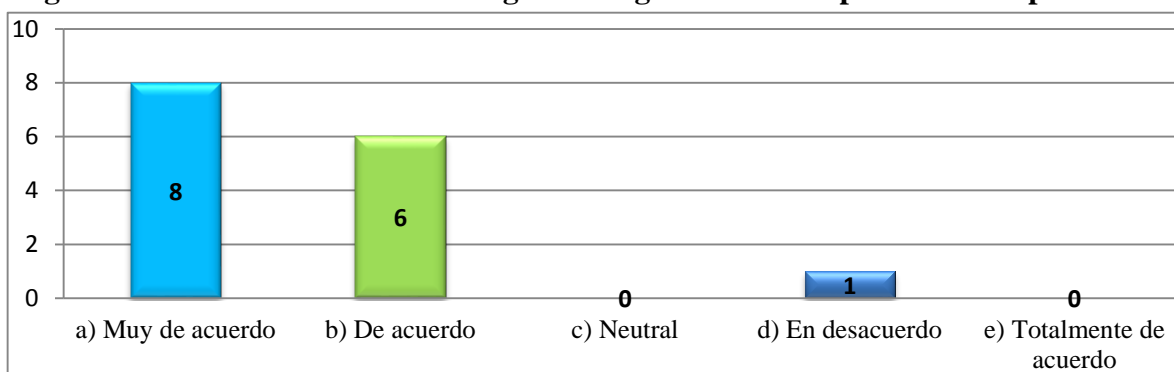
Interpretación: Sobre a la antigüedad empresarial , un 0% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que es la alianza entre solo dos municipalidades donde, a costa del bienestar de los transportistas de vehículos menores, incrementan las tarifas para poder obtener una tarjeta de circulación, un 0% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que es el acuerdo tomado entre los transportistas de vehículos menores motorizados para poder tener un fondo económico común que sirva de respaldo ante cualquier eventualidad, un 93% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que es el acuerdo realizado por las municipalidades de distritos contiguos a través del cual se establecen los términos para normar, gestionar y fiscalizar la mencionada prestación y un 7% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que no es nninguna de las anteriores.

Tabla - 5. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para los transportistas.

Pregunta 5	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
En su opinión, ¿considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a los transportistas de vehículos menores que prestan el servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho?	a) Muy de acuerdo	8	53%
	b) De acuerdo	6	40%
	c) Neutral	0	0%
	d) En desacuerdo	1	7%
	e) Totalmente de acuerdo	0	0%
TOTAL		15	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 5. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para los transportistas



Nota: Elaboración propia

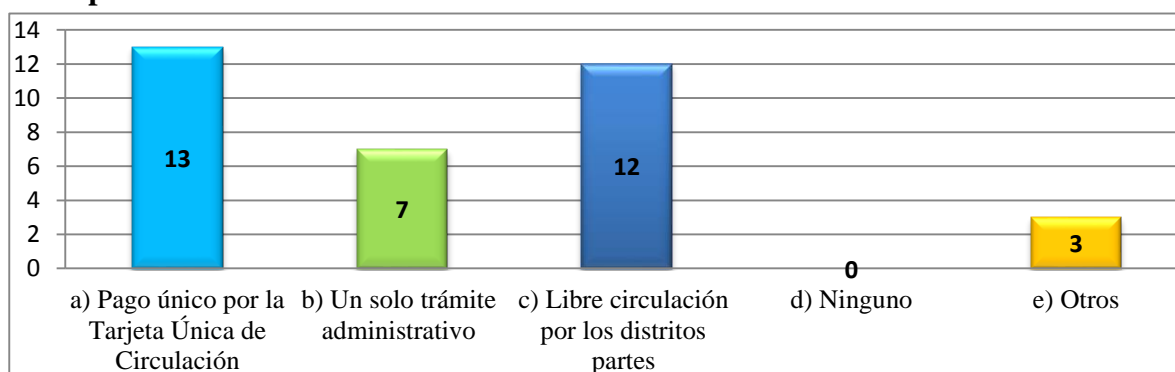
Interpretación: Sobre a los beneficios a los transportistas de vehículos menores con la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común, se ha obtenido que un 53% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores están muy de acuerdo, un 40% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores están de acuerdo, un 0% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que están neutral, un 7% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan están en desacuerdo y un 0% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan están totalmente en desacuerdo.

Tabla - 6. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para los transportistas

Pregunta 6	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
¿En qué aspectos considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a los transportistas de vehículos menores que prestan el servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho? (Puede marcar más de una respuesta)	a) Pago único por la Tarjeta Única de Circulación	13	37%
	b) Un solo trámite administrativo	7	20%
	c) Libre circulación por los distritos partes	12	34%
	d) Ninguno	0	0%
	e) Otros	3	9%
TOTAL		35	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 6. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para los transportistas



Nota: Elaboración propia

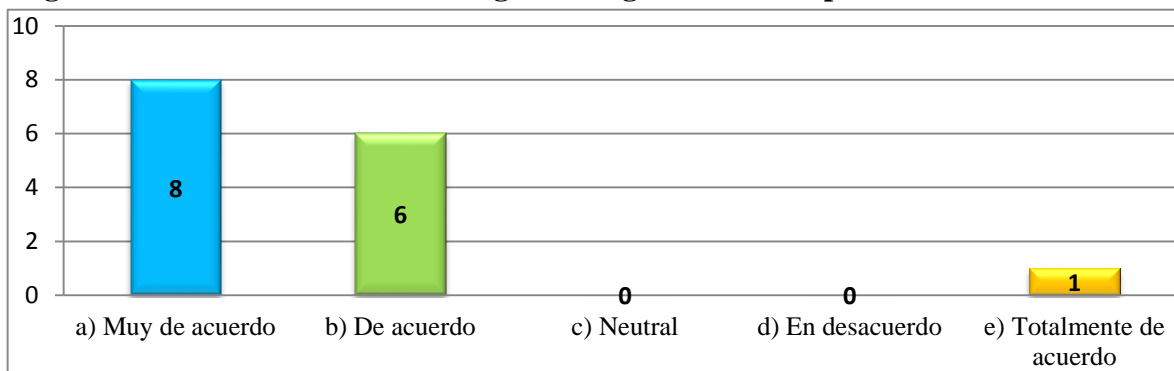
Interpretación: Sobre ello, los aspectos que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a los transportistas de vehículos menores, se ha obtenido que un 37% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señala el pago único por la Tarjeta Única de Circulación, un 20% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señala un solo trámite administrativo, un 34% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que la libre circulación por los distritos partes, un 0% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan ninguno y un 9% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan otros, tales como: a) A los transportistas también les beneficiaría en el orden y mientras más ordenado esté el parque automotor menos tráfico y menos pérdida de tiempo en cada viaje y más ingresos, b) Beneficiarían al transportista ya que solo haría un solo pago y c) Beneficiaría en muchos aspectos como: económico, tiempo y más.

Tabla - 7. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para los usuarios finales

Pregunta 7	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
En su opinión, ¿considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a los usuarios finales del servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho?	a) Muy de acuerdo	8	53%
	b) De acuerdo	6	40%
	c) Neutral	0	0%
	d) En desacuerdo	0	0%
	e) Totalmente en desacuerdo	1	7%
TOTAL		15	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 7. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para los usuarios finales



Nota: Elaboración propia

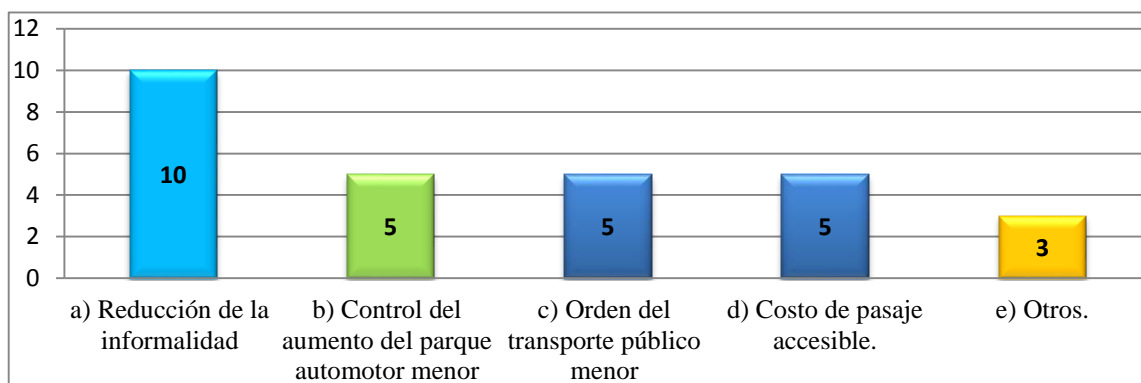
Interpretación: Sobre el beneficio del régimen de gestión común a los usuarios finales, se ha obtenido que un 53% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores están muy de acuerdo, un 40% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores están de acuerdo, un 0% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que están neutrales, un 0% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que están en desacuerdo y un 7% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que están totalmente en desacuerdo.

Tabla - 8. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para usuarios finales

Pregunta 8	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
¿En qué aspectos considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a los usuarios finales del servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho? (Puede marcar más de una respuesta)	a) Reducción de la informalidad	10	36%
	b) Control del aumento del parque automotor menor	5	18%
	c) Orden del transporte público menor	5	18%
	d) Costo de pasaje accesible.	5	18%
	e) Otros.	3	10%
TOTAL		28	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 8. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para los usuarios finales



Nota: Elaboración propia

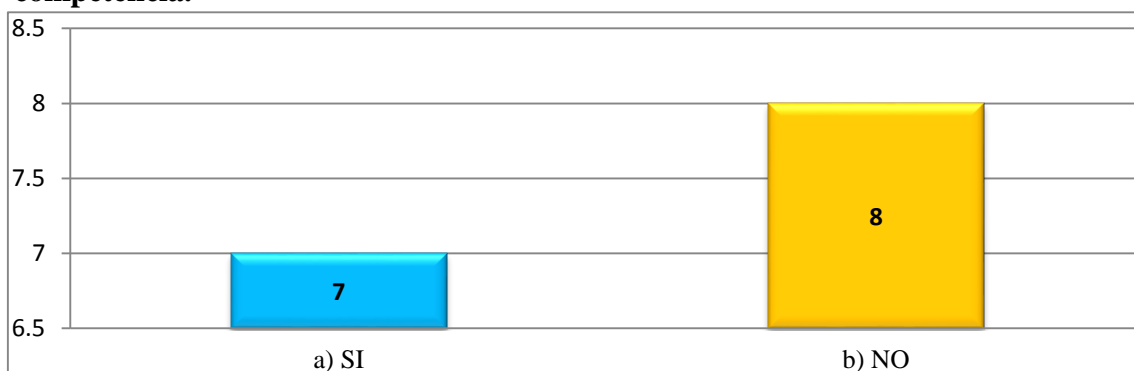
Interpretación: Respecto a los beneficios a los usuarios finales con la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común, se ha obtenido que un 36% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señala la reducción de la informalidad, un 18% de representantes de vehículos menores señala el control del aumento del parque automotor menor, un 18% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que el orden del transporte público menor, un 18% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan el costo de pasaje accesible y un 10% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan otros, tales como: a) Contribuiría con el medio ambiente y la salud mental y física al reducir el nivel de contaminación del aire y la contaminación sonora y visual, reducción el nivel de estrés y) Que todos los distritos cierren definitivamente el parque automotor y c) Beneficios económico y de tiempo

Tabla - 9. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para la libre competencia.

Pregunta N° 9	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
En su calidad de representante de una empresa de transporte menor, ¿considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a la libre competencia de operadores autorizados del servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho?	a) SI	7	47%
	b) NO	8	53%
TOTAL		15	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 9. Beneficio de un nuevo régimen de gestión común para la libre competencia.



Nota: Elaboración propia

Interpretación: Respecto a si la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a la libre competencia de operadores autorizados, se ha obtenido que un 47% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalan que SI beneficiaría a la libre competencia de operadores autorizados y el 53% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señala NO beneficiaría a la libre competencia de operadores autorizados

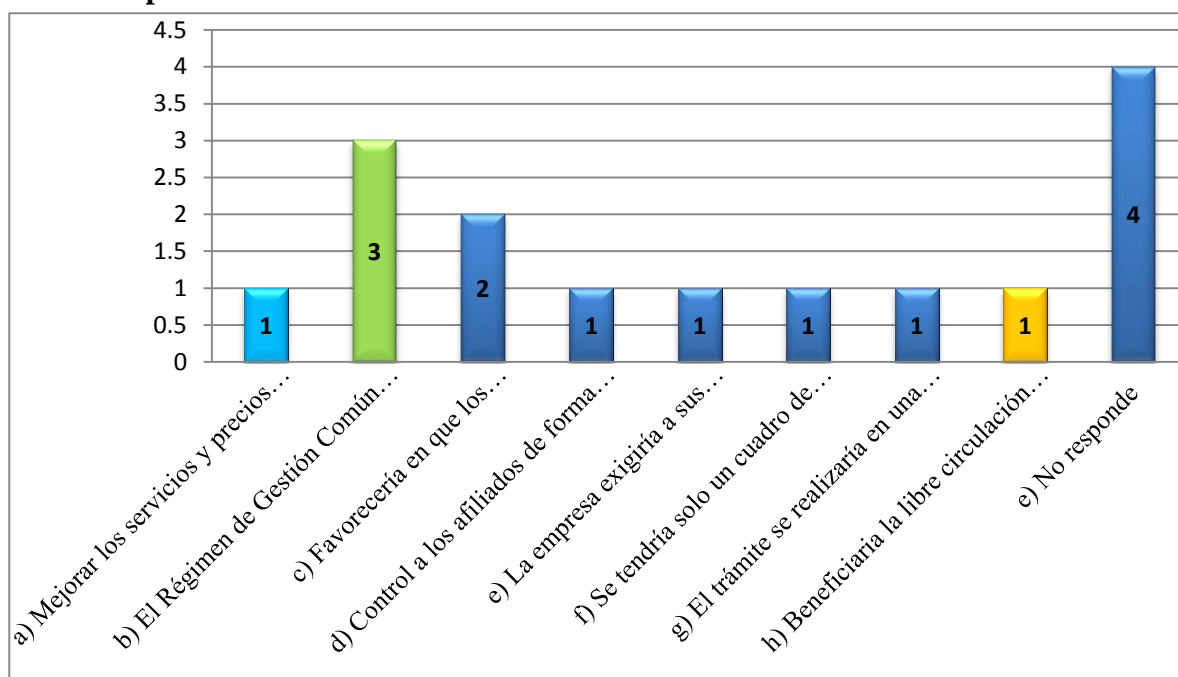
Tabla - 10. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para la libre competencia.

Pregunta 10	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
¿En qué aspectos considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a la libre competencia de operadores autorizados del servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho?	a) Mejorar los servicios y precios para la captación de más afiliados, la productividad e innovación en el mercado lo que repercutiría en el servicio de transporte.	1	7%
	b) El Régimen de Gestión Común no interfiere en la libre competencia.	3	20%
	c) Favorecería en que los operadores del servicio con una sola inscripción al parque automotor sean de Huacho o de Hualmay u otros distritos puedan prestar el servicio.	2	13%
	d) Control a los afiliados de forma práctica y fácil para la actividad de las unidades en todos los distritos.	1	7%
	e) La empresa exigiría a sus afiliados dar un mejor servicio, fiscalizar su tarjeta de propiedad y otros.	1	7%
	f) Se tendría solo un cuadro de control.	1	7%
	g) El trámite se realizaría en una sola municipalidad y económicamente solo los operadores autorizados pueden realizarlos tramites.	1	7%
	h) Beneficiaria la libre circulación de 4 o más distritos	1	7%
	e) No responde	4	25%

TOTAL	15	100%
--------------	-----------	-------------

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 10. Aspectos beneficiosos de un nuevo régimen de gestión común para la libre competencia



Nota: Elaboración propia

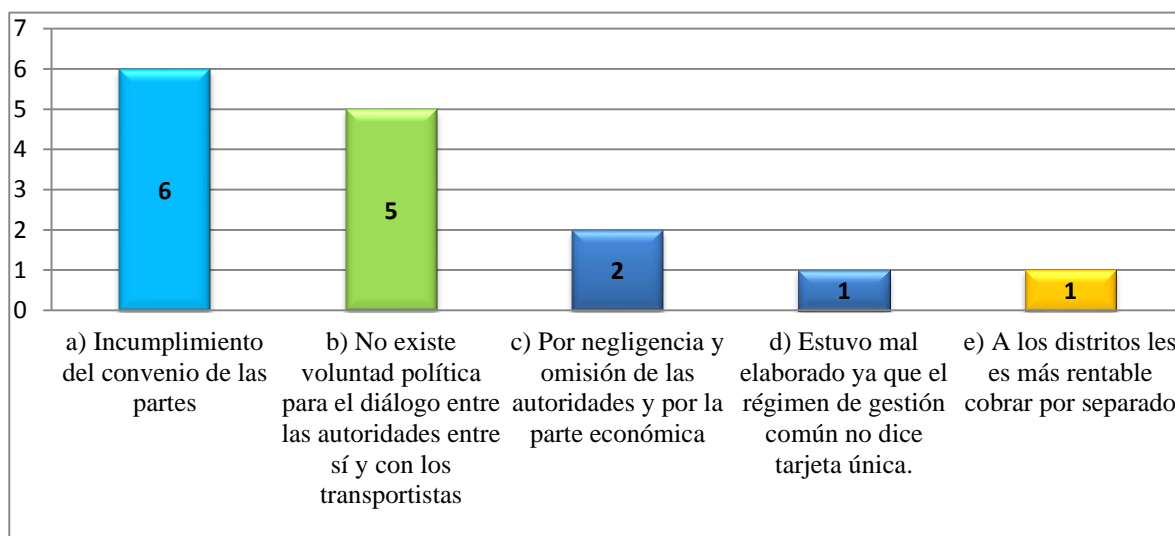
Interpretación: Acerca de los aspectos beneficiosos de un nuevo Régimen de Gestión Común sobre la libre competencia de operadores autorizados, se ha obtenido que un 7% de representantes señalaron que mejorarán los servicios y precios para la captación de más afiliados, la productividad e innovación en el mercado lo que repercutiría en el servicio de transporte, un 20% de representantes señalaron que el Régimen de Gestión Común no interfiere en la libre competencia, un 13% de representantes señalaron que favorecería en que los operadores del servicio con una sola inscripción al parque automotor sea de Huacho o de Hualmay u otros distritos puedan prestar el servicio, un 7% de representantes señalaron que sería el control a los afiliados de forma práctica y fácil para la actividad de las unidades en todos los distritos, un 7% de representantes señalaron que la empresa exigiría a sus afiliados dar un mejor servicio, fiscalizar su tarjeta de propiedad y otros, y un 7% de representantes señalaron que tendría solo un cuadro de control, un 7% de representantes señalaron que el trámite se realizaría en una sola municipalidad y económicamente solo los operadores autorizados pueden realizarlos tramites, un 7% de representantes señalaron que beneficiaría la libre circulación de 4 o más distritos y un 20% de representantes no respondieron.

Tabla - 11. Motivos que han impedido la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común.

Pregunta 11	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
De su opinión, ¿Cuáles cree que serían los motivos por los cuales hasta el momento no se ha suscrito un nuevo Régimen de Gestión Común para el servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros de vehículos menores?	a) Incumplimiento del convenio de las partes	6	40%
	b) No existe voluntad política para el diálogo entre las autoridades entre sí y con los transportistas	5	33%
	c) Por negligencia y omisión de las autoridades y por la parte económica	2	13%
	d) Estuvo mal elaborado ya que el régimen de gestión común no dice tarjeta única.	1	7%
	e) A los distritos les es más rentable cobrar por separado	1	7%
TOTAL		15	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 11. Motivos que han impedido la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común.



Nota: Elaboración propia

Interpretación: Respecto a los motivos por los cuales hasta el momento no se ha suscrito un nuevo Régimen de Gestión Común para el servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros de vehículos menores, se ha obtenido que un 40% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalo que el motivo es el incumplimiento del convenio de las partes, un 33% de representantes de vehículos menores señalo que el motivo es que no existe voluntad política para el diálogo entre las autoridades entre sí y con los transportistas, un 13% de representantes de los operadores

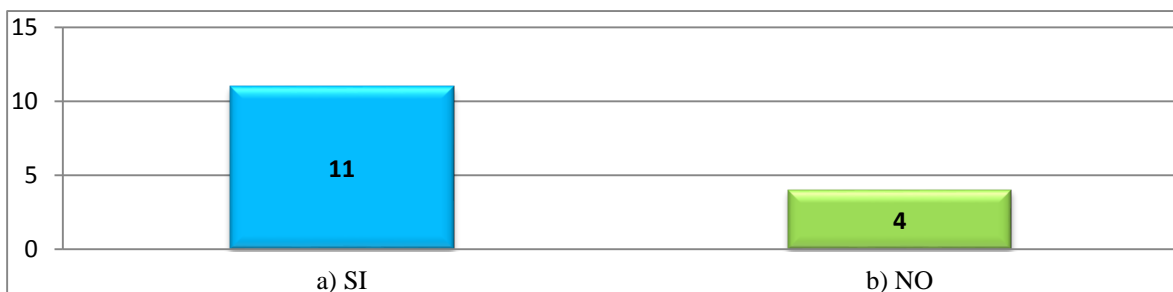
autorizados de vehículos menores señalo que el motivo es por negligencia y omisión de las autoridades y por la parte económica, un 7% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalo que el motivo es que estuvo mal elaborado ya que el régimen de gestión común no dice tarjeta única y un 7% de representantes de los operadores autorizados de vehículos menores señalo que el motivo que los distritos les es más rentable cobrar por separado.

Tabla - 12. Contribución en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores.

Pregunta 12	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
¿Considera que la aplicación de un Régimen de Gestión Común contribuiría en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho?	a) SI	11	73%
	b) NO	4	27%
TOTAL		15	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 12. Contribución en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores.



Nota: Elaboración propia

Interpretación: Respecto a si el uso del sistema de gestión conjunta ayudará a organizar el transporte público de vehículos pequeños en Huacho, se entiende que el 73% de los representantes de los operadores autorizados de vehículos pequeños dijo “sí”, lo que ayudará a organizar al público. transporte. transporte de vehículos menores en Huacho y el 27% de representantes de operadores autorizados de vehículos menores dijeron que no ayudará a regular el transporte público de vehículos menores en Huacho

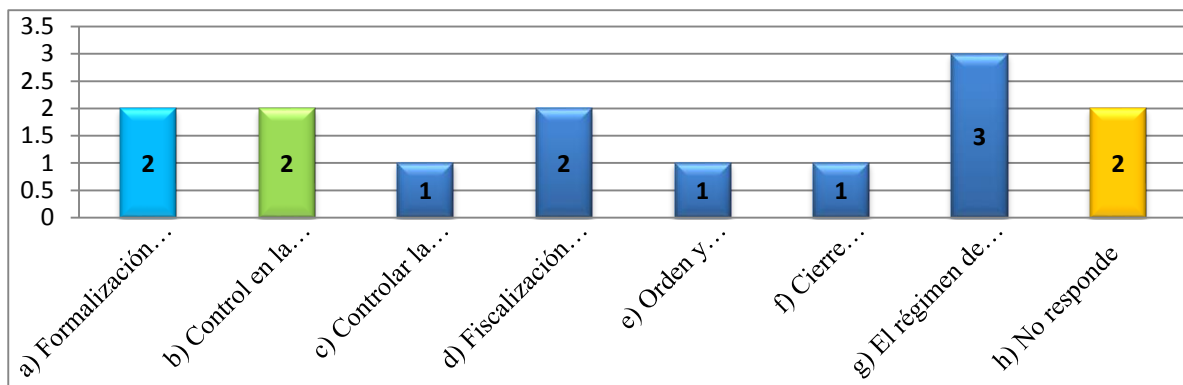
Tabla - 13. Aspectos que contribuiría la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común.

Pregunta 13	Respuestas	Frecuencia	Porcentaje
-------------	------------	------------	------------

De ser afirmativa su respuesta en la pregunta N° 12, ¿En qué aspectos considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común contribuiría en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho?	a) Formalización e identificación de todas las unidades vehiculares.	2	14%
	b) Control en la emisión del certificado de operaciones en cada unidad.	2	14%
	c) Controlar la circulación de vehículos menores y fortalecer la seguridad de los usuarios	1	7%
	d) Fiscalización seria mancomunada y organizada por las municipalidades	2	14%
	e) Orden y seguridad para la ciudad.	1	7%
	f) Cierre definitivo del parque automotor	1	7%
	g) El régimen de gestión común no contribuirá al ordenamiento	3	23%
	h) No responde	2	14%
	TOTAL	15	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura - 13. Aspectos que contribuirá la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común.



Nota: Elaboración propia

Interpretación: Respecto a los aspectos que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común contribuiría en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, se ha obtenido que un 14% de representantes señalo que es la formalización e identificación de todas las unidades vehiculares, un 14% de representantes señalo que es el control en la emisión del certificado de operaciones en cada unidad, un 7% de representantes señalo que es controlar la circulación de vehículos menores y fortalecer la seguridad de los usuarios, un 14% de representantes señalo que es la fiscalización seria mancomunada y organizada por las municipalidades, un 7% de representantes señalo que es el orden y seguridad para la ciudad, un 7% de representantes señalo que se requiere el cierre definitivo del parque automotor, un 23% de representantes señalo que el régimen de gestión común no contribuirá al ordenamiento y un 14% de representantes no responde.

4.1.3. Resultados de la encuesta aplicada a los transportistas de vehículos menores

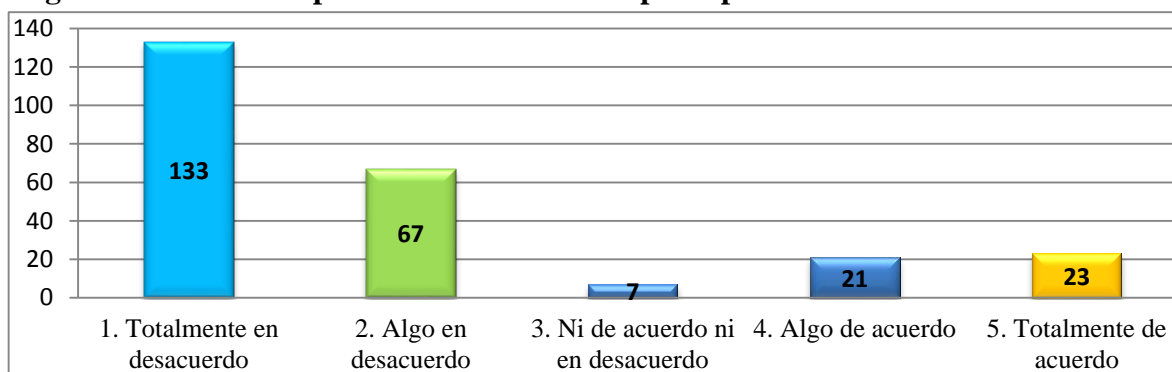
RESULTADO DEL CUESTIONARIO PARA MEDIR LA VARIABLE RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN

Tabla 1. Normativa para el servicio de transporte público en vehículos menores.

Ítem 1	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
Las entidades ediles de la ciudad de Huacho han emitido la normativa adecuada para el servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).	1. Totalmente en desacuerdo	133	53%
	2. Algo en desacuerdo	67	27%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	7	3%
	4. Algo de acuerdo	21	8%
	5. Totalmente de acuerdo	23	9%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 1. Normativa para el servicio de transporte público en vehículos menores.



Nota: Elaboración propia

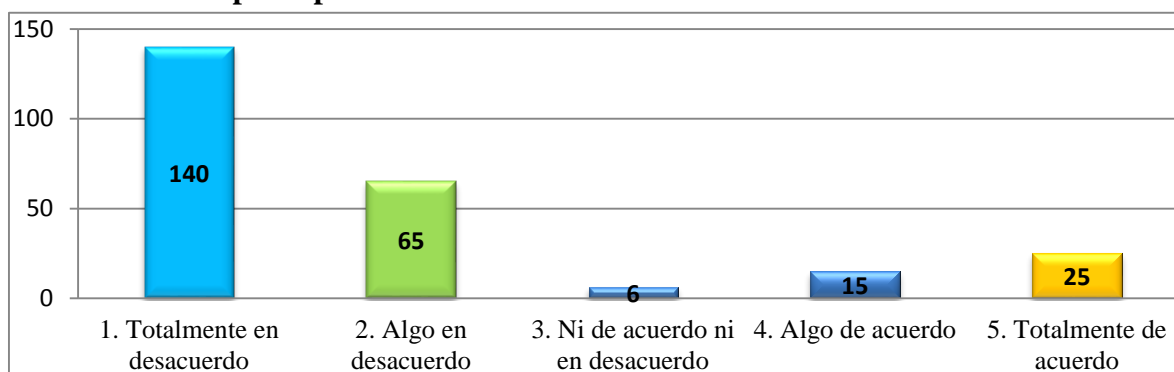
Interpretación: Acerca de la emisión de la normativa adecuada para el servicio de mototaxis por las entidades ediles de la ciudad de Huacho, se ha obtenido que un 53% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 27% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 3% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 8% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 9% de transportistas de vehículos menores encuestados están en totalmente de acuerdo, entonces el gran porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo que las entidades ediles de la ciudad de Huacho hayan emitido la normativa adecuada para el servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).

Tabla 2. Emisión adecuada de autorizaciones, permisos y reglamentos para el servicio de transporte público en vehículos menores.

Ítem 2	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
Las entidades ediles de la ciudad de Huacho emiten de forma adecuada las autorizaciones, permisos y reglamentos para el servicio de transporte público en vehículos menores.	1. Totalmente en desacuerdo	140	56%
	2. Algo en desacuerdo	65	26%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	6	2%
	4. Algo de acuerdo	15	6%
	5. Totalmente de acuerdo	25	10%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 2. Emisión adecuada de autorizaciones, permisos y reglamentos para el servicio de transporte público en vehículos menores.



Nota: Elaboración propia

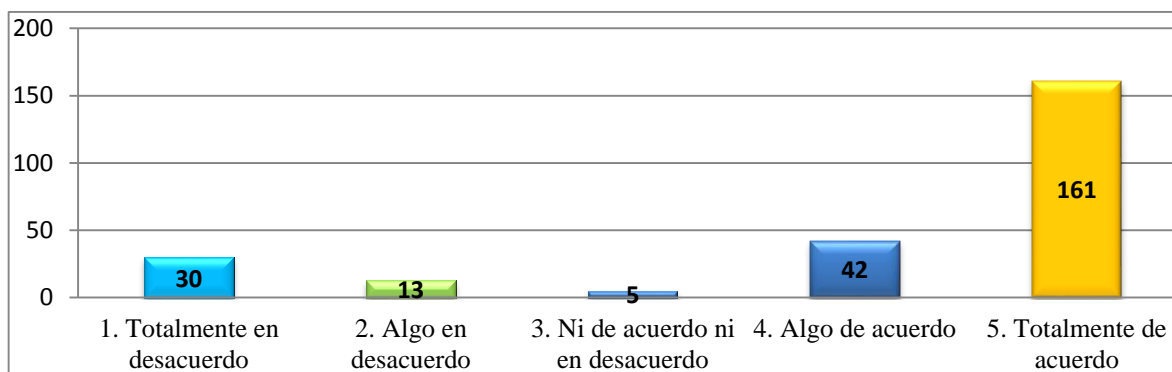
Interpretación: Respecto a la emisión adecuada de autorizaciones, permisos y reglamentos para el servicio de transporte público en vehículos menores por las entidades ediles de la ciudad de Huacho, se ha obtenido que un 56% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 26% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 2% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 6% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 10% de transportistas de vehículos menores encuestados están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo que las entidades ediles de la ciudad de Huacho emiten de forma adecuada las autorizaciones, permisos y reglamentos para el servicio de transporte público en vehículos menores.

Tabla 3. Participación de los transportistas en la emisión de la normativa del servicio de transporte público en vehículos menores.

Ítem 3	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
Las entidades ediles de la ciudad de Huacho deben solicitar la participación de los usuarios y transportistas para la emisión de la normativa del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).	1. Totalmente en desacuerdo	30	12%
	2. Algo en desacuerdo	13	5%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	2%
	4. Algo de acuerdo	42	17%
	5. Totalmente de acuerdo	161	64%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 3. Participación de los transportistas en la emisión de la normativa del servicio de transporte público en vehículos menores.



Nota: Elaboración propia

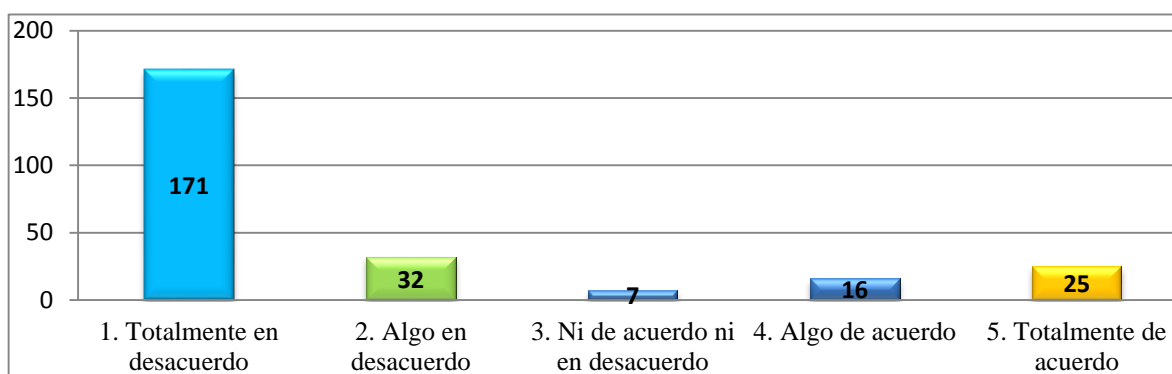
Interpretación: Respecto a si las entidades ediles de la ciudad de Huacho deben solicitar la participación de los usuarios y transportistas para la emisión de la normativa del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis), se ha obtenido que un 12% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 5% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 2% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 17% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 64% de transportistas de vehículos menores están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente de acuerdo que las entidades ediles de la ciudad de Huacho deben solicitar la participación de los usuarios y transportistas para la emisión de la normativa del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).

Tabla 4. Gestión del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).

Ítem 4	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
En la ciudad de Huacho, las entidades ediles realizan una adecuada gestión del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).	1. Totalmente en desacuerdo	171	68%
	2. Algo en desacuerdo	32	13%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	7	3%
	4. Algo de acuerdo	16	6%
	5. Totalmente de acuerdo	25	10%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 4. Gestión del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).



Nota: Elaboración propia

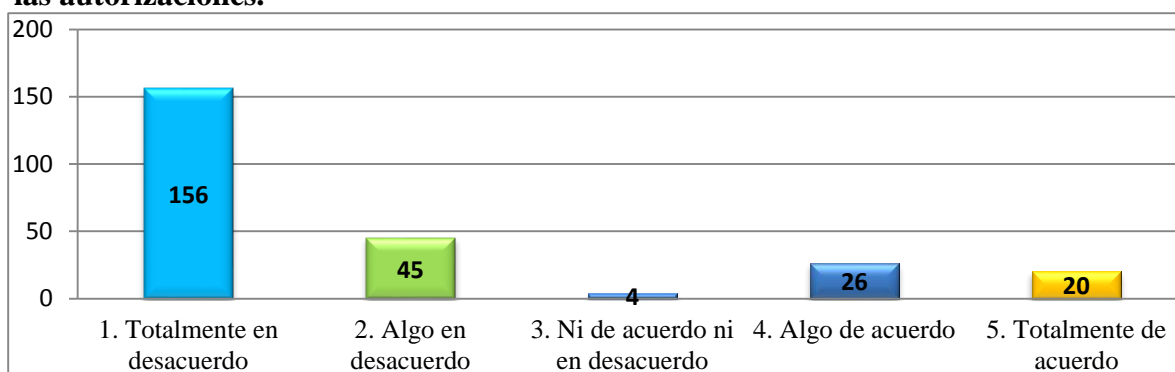
Interpretación: Respecto a la adecuada gestión del servicio en mención, se ha obtenido que un 68% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 13% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 3% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 6% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 10% de transportistas de vehículos menores están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo que En la ciudad de Huacho, las entidades ediles realizan una adecuada gestión del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).

Tabla 5. Administración de la infraestructura de la vía pública y otorgamiento de las autorizaciones.

Ítem 5	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
En la ciudad de Huacho, las entidades ediles administran de forma adecuada la infraestructura de la vía pública y otorgan las autorizaciones correspondientes.	1. Totalmente en desacuerdo	156	62%
	2. Algo en desacuerdo	45	18%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	4	2%
	4. Algo de acuerdo	26	10%
	5. Totalmente de acuerdo	20	8%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 5. Administración de la infraestructura de la vía pública y otorgamiento de las autorizaciones.



Nota: Elaboración propia

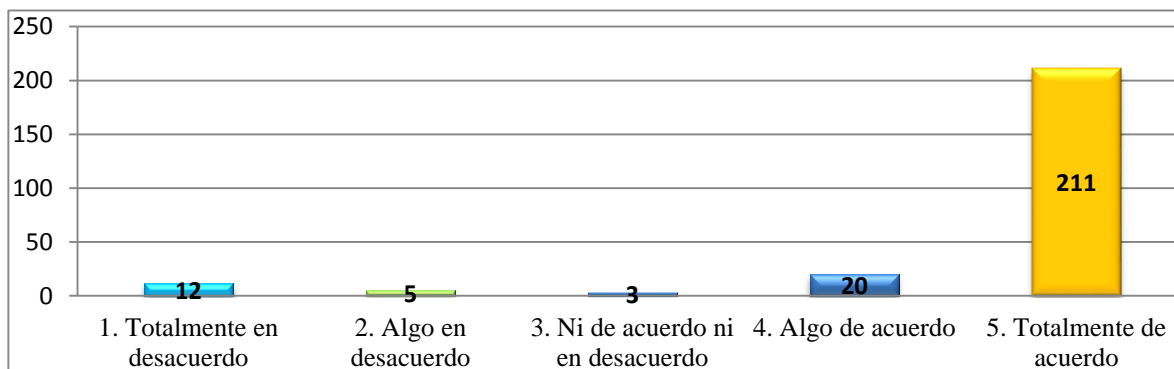
Interpretación: Respecto a la administración adecuada la infraestructura de la vía pública y otorgan las autorizaciones correspondientes por las entidades ediles en la ciudad de Huacho, se ha obtenido que un 62% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 18% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 2% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 10% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 8% de transportistas de vehículos menores están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo que en la ciudad de Huacho, las entidades ediles administran de forma adecuada la infraestructura de la vía pública y otorgan las autorizaciones correspondientes.

Tabla 6. Tarjeta de circulación única para la gestión del servicio de transporte público en vehículos menores.

Ítem 6	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
El otorgamiento de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura permitirá una adecuada gestión del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).	1. Totalmente en desacuerdo	12	5%
	2. Algo en desacuerdo	5	2%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	1%
	4. Algo de acuerdo	20	8%
	5. Totalmente de acuerdo	211	84%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 6. Tarjeta de circulación única para la gestión del servicio de transporte público en vehículos menores.



Nota: Elaboración propia

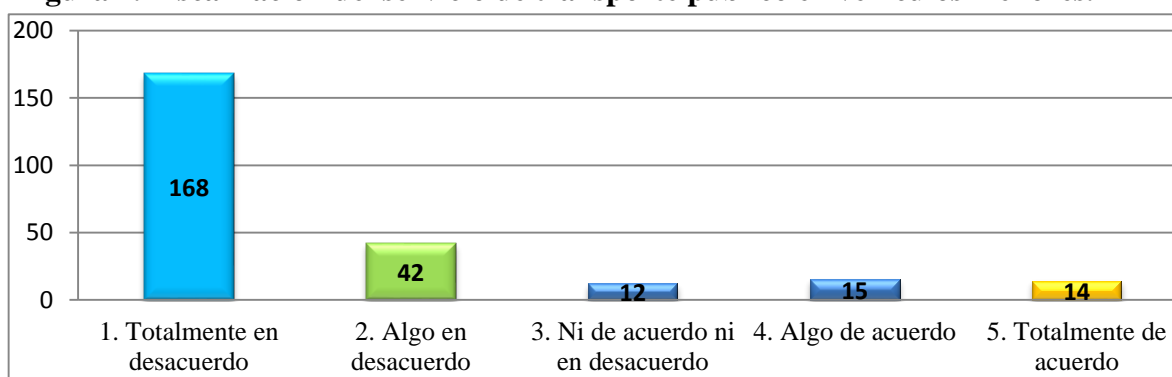
Interpretación: Respecto al otorgamiento de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura para una adecuada gestión del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis), se ha obtenido que un 5% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 2% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 1% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 8% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 84% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente de acuerdo que el otorgamiento de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura permitirá una adecuada gestión del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).

Tabla 7. Fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores.

Ítem 7	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
En la ciudad de Huacho y los distritos colindantes existe una adecuada fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).	1. Totalmente en desacuerdo	168	67%
	2. Algo en desacuerdo	42	17%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	12	5%
	4. Algo de acuerdo	15	6%
	5. Totalmente de acuerdo	14	5%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 7. Fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores.



Nota: Elaboración propia

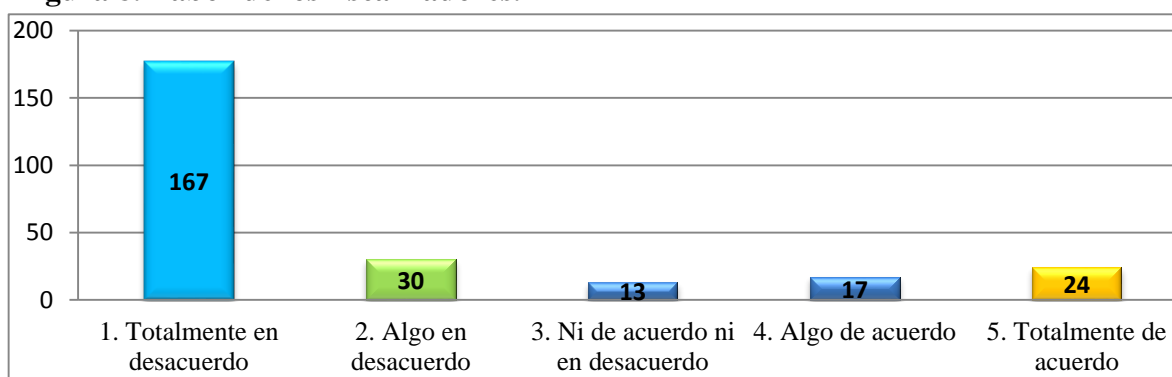
Interpretación: Respecto a la adecuada fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis) en la ciudad de Huacho y los distritos colindantes, se ha obtenido que un 67% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 17% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 5% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 6% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 5% de transportistas de vehículos menores están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo que en la ciudad de Huacho y los distritos colindantes existe una adecuada fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).

Tabla 8. Labor de los fiscalizadores.

Ítem 8	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
Los fiscalizadores municipales realizan una adecuada fiscalización del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).	1. Totalmente en desacuerdo	167	68%
	2. Algo en desacuerdo	30	11%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	13	5%
	4. Algo de acuerdo	17	7%
	5. Totalmente de acuerdo	24	9%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 8. Labor de los fiscalizadores.



Nota: Elaboración propia

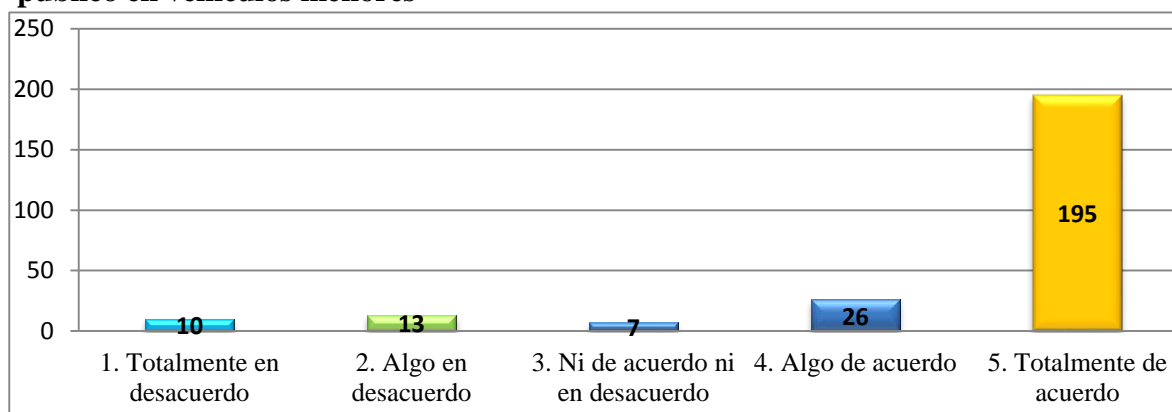
Interpretación: Respecto a si los fiscalizadores municipales realizan una adecuada fiscalización del transporte de mototaxi., se ha obtenido que un 68% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 11% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 5% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 7% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 9% de transportistas de vehículos menores encuestados están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo que los fiscalizadores municipales realizan una adecuada fiscalización del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).

Tabla 9. Tarjeta de circulación única para la fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores.

Ítem 9	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
En la ciudad de Huacho hay un excesivo parque automotor menor; es decir, existe demasiados vehículos menores (mototaxis).	1. Totalmente en desacuerdo	10	4%
	2. Algo en desacuerdo	13	5%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	7	3%
	4. Algo de acuerdo	26	10%
	5. Totalmente de acuerdo	195	78%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 9. Tarjeta de circulación única para la fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores



Nota: Elaboración propia

Interpretación: Respecto a la obtención de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura para una adecuada fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis), se ha obtenido que un 4% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 5% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 3% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 10% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 78% de transportistas de vehículos menores están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo que la obtención de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura permitirá una adecuada fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).

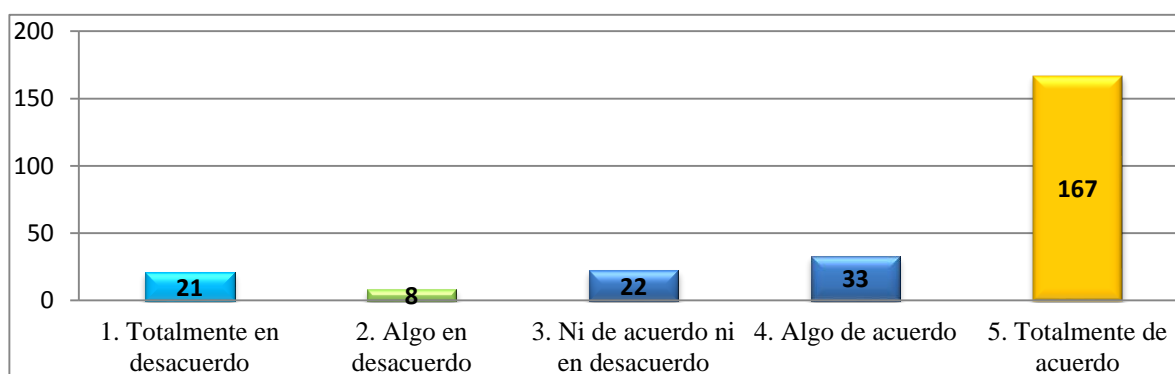
**RESULTADOS DEL CUESTIONARIO PARA MEDIR LA VARIABLE
ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE
PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES**

Tabla 10. Existencia de un excesivo parque automotor menor en la ciudad de Huacho.

Ítem 1	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
En la ciudad de Huacho hay un excesivo parque automotor menor; es decir, existe demasiados vehículos menores (mototaxis).	1. Totalmente en desacuerdo	21	8%
	2. Algo en desacuerdo	8	3%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	22	9%
	4. Algo de acuerdo	33	13%
	5. Totalmente de acuerdo	167	67%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho

Figura 10. Existencia de un excesivo parque automotor menor en la ciudad de Huacho.



Nota: Elaboración propia

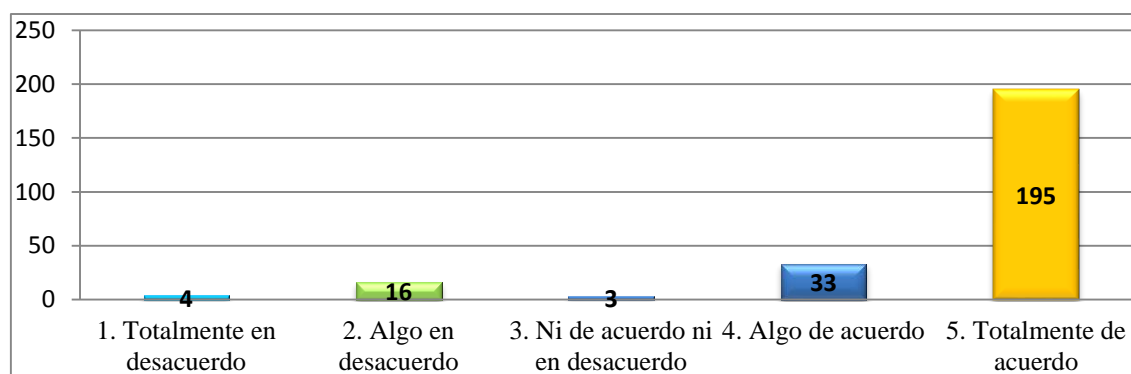
Interpretación: Respecto a la existencia de un excesivo parque automotor menor en la ciudad de Huacho, se ha obtenido que un 8% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 3% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 9% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 13% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 67% de transportistas de vehículos menores encuestados están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente de acuerdo que en la ciudad de Huacho hay un excesivo parque automotor menor; es decir, existe demasiados vehículos menores (mototaxis).

Tabla 11. Efecto de la gran cantidad de vehículos menores sobre el desarrollo de sus actividades diarias.

Ítem 2	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
La gran cantidad de vehículos menores (mototaxis) en la ciudad de Huacho afecta el desarrollo de sus actividades diarias.	1. Totalmente en desacuerdo	4	2%
	2. Algo en desacuerdo	16	6%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3	1%
	4. Algo de acuerdo	33	13%
	5. Totalmente de acuerdo	195	78%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho

Figura 11. Efecto de la gran cantidad de vehículos menores sobre el desarrollo de sus actividades diarias.



Nota: Elaboración propia

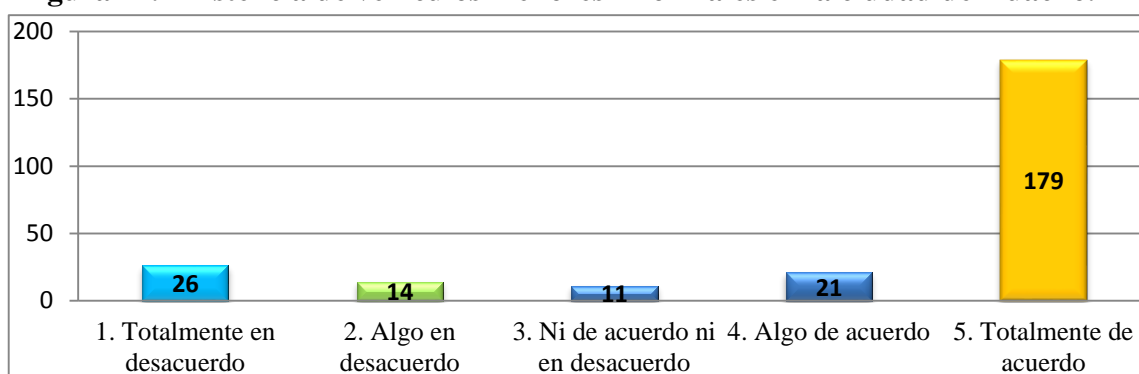
Interpretación: Respecto al efecto de la gran cantidad de mototaxis en la ciudad de Huacho sobre el desarrollo de sus actividades diarias, se ha obtenido que un 2% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 6% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 1% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 13% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 78% de transportistas de vehículos menores encuestados están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo que la gran cantidad de vehículos menores (mototaxis) en la ciudad de Huacho afecta el desarrollo de sus actividades diarias.

Tabla 12. Existencia de vehículos menores informales en la ciudad de Huacho.

Ítem 3	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
En la ciudad de Huacho existe una gran cantidad de vehículos menores (mototaxis) que trabajan de manera informal, sin paraderos fijos y sin los permisos correspondientes.	1. Totalmente en desacuerdo	26	10%
	2. Algo en desacuerdo	14	6%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	11	5%
	4. Algo de acuerdo	21	8%
	5. Totalmente de acuerdo	179	71%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 12. Existencia de vehículos menores informales en la ciudad de Huacho.



Nota: Elaboración propia

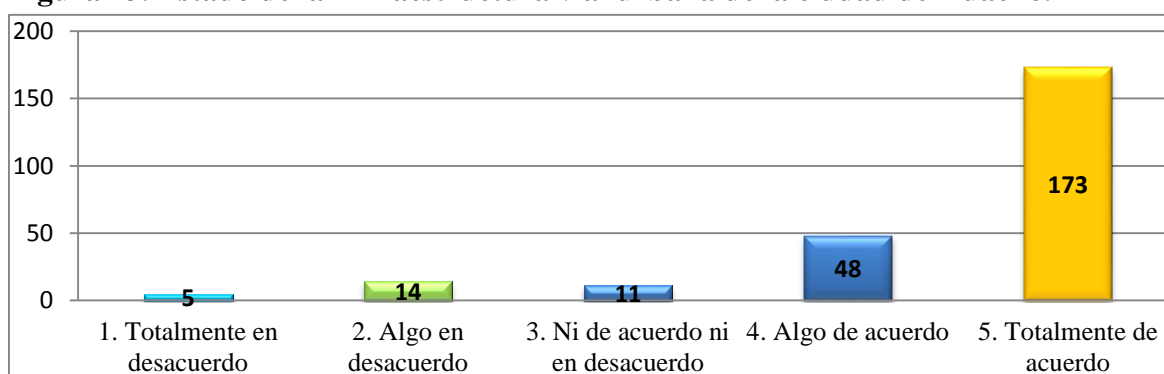
Interpretación: Respecto a la existencia de una gran cantidad de vehículos menores (mototaxis) que trabajan de manera informal, sin paraderos fijos y sin los permisos correspondientes en la ciudad de Huacho, se ha obtenido que un 10% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 6% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 5% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 8% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 71% de transportistas de vehículos menores encuestados están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente de acuerdo que en la ciudad de Huacho existe una gran cantidad de vehículos menores (mototaxis) que trabajan de manera informal, sin paraderos fijos y sin los permisos correspondientes.

Tabla 13. Estado de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.

Ítem 4	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
La infraestructura vial urbana (asfaltado, semáforos, señalizaciones y rampas) de la ciudad de Huacho y distritos aledaños se encuentra en un estado muy deficiente.	1. Totalmente en desacuerdo	5	2%
	2. Algo en desacuerdo	14	6%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	11	4%
	4. Algo de acuerdo	48	19%
	5. Totalmente de acuerdo	173	69%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho

Figura 13. Estado de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.



Nota: Elaboración propia

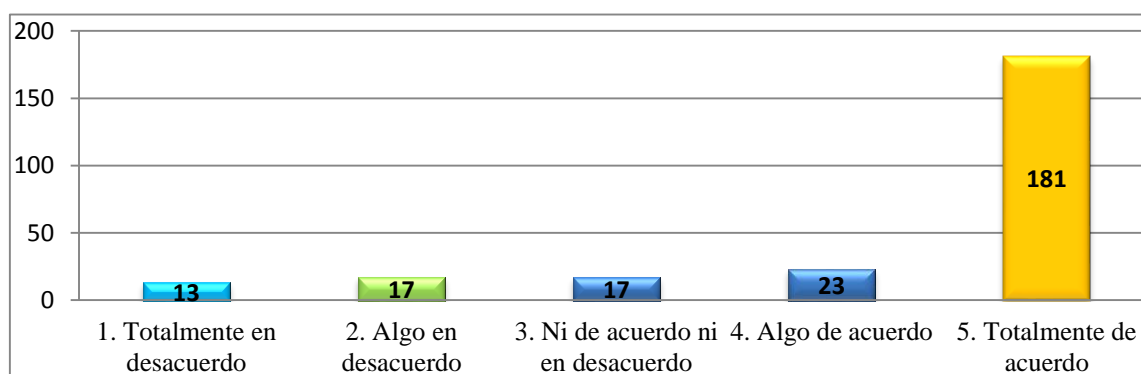
Interpretación: Respecto al estado muy deficiente de la infraestructura vial urbana (asfaltado, semáforos, señalizaciones y rampas) de la ciudad de Huacho y distritos aledaños, se ha obtenido que un 2% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 6% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 4% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 19% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 69% de transportistas de vehículos menores encuestados están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente de acuerdo que la infraestructura vial urbana (asfaltado, semáforos, señalizaciones y rampas) de la ciudad de Huacho y distritos aledaños se encuentra en un estado muy deficiente.

Tabla 14. Efecto del estado deficiente e inadecuado de la infraestructura vial urbana en la ciudad de Huacho

Ítem 5	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
El estado deficiente e inadecuado de la infraestructura vial urbana en la ciudad de Huacho afecta el desarrollo de sus actividades.	1. Totalmente en desacuerdo	13	5%
	2. Algo en desacuerdo	17	7%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	17	7%
	4. Algo de acuerdo	23	9%
	5. Totalmente de acuerdo	181	72%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho.

Figura 14. Efecto del estado deficiente e inadecuado de la infraestructura vial urbana en la ciudad de Huacho



Nota: Elaboración propia

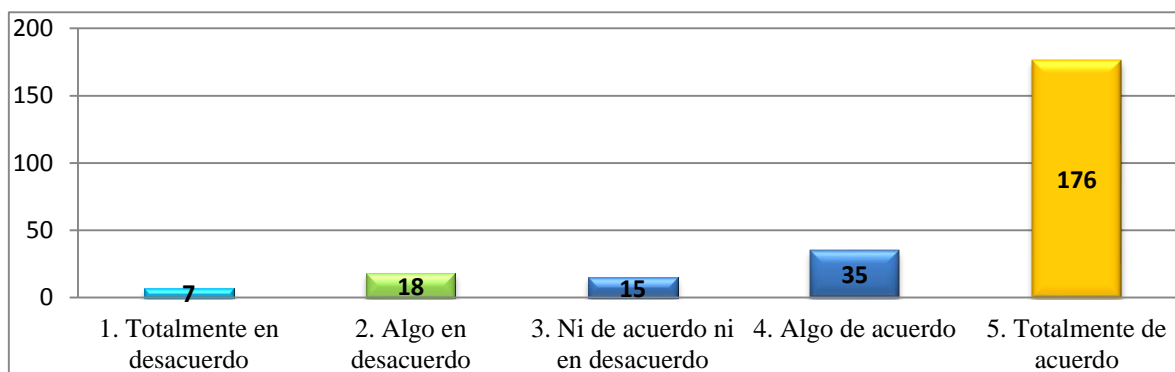
Interpretación: Respecto al efecto del estado deficiente e inadecuado de la infraestructura vial urbana en la ciudad de Huacho sobre el desarrollo de sus actividades, se ha obtenido que un 5% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 7% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 7% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 9% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 72% de transportistas de vehículos menores están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente de acuerdo que el estado deficiente e inadecuado de la infraestructura vial urbana en la ciudad de Huacho afecta el desarrollo de sus actividades.

Tabla 15. Principales problemas de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.

Ítem 6	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
La falta de señalización, los desniveles, rajaduras y/o grietas en el asfalto son los principales problemas de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.	1. Totalmente en desacuerdo	7	3%
	2. Algo en desacuerdo	18	7%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	15	6%
	4. Algo de acuerdo	35	14%
	5. Totalmente de acuerdo	176	70%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho

Figura 15. Principales problemas de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.



Nota: Elaboración propia

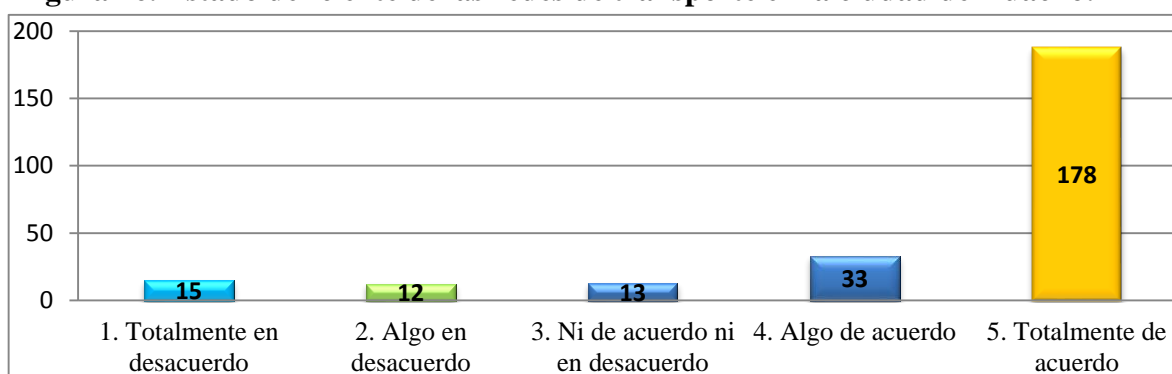
Interpretación: Respecto a la falta de señalización, los desniveles, rajaduras y/o grietas en el asfalto como los principales problemas de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho, se ha obtenido que un 3% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 7% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 6% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 14% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 70% de transportistas de vehículos menores encuestados están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente de acuerdo que la falta de señalización, los desniveles, rajaduras y/o grietas en el asfalto son los principales problemas de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.

Tabla 16. Estado deficiente de las redes de transporte en la ciudad de Huacho.

Ítem 7	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
En la ciudad de Huacho las redes de transporte (paraderos, rutas, señalizaciones) se encuentran en un estado deficiente.	1. Totalmente en desacuerdo	15	6%
	2. Algo en desacuerdo	12	5%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	13	5%
	4. Algo de acuerdo	33	13%
	5. Totalmente de acuerdo	178	71%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho

Figura 16. Estado deficiente de las redes de transporte en la ciudad de Huacho.



Nota: Elaboración propia

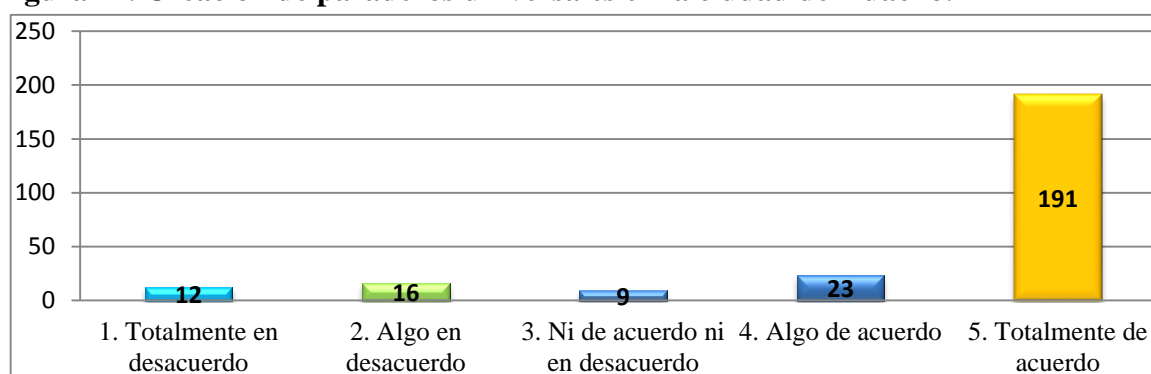
Interpretación: Respecto al estado deficiente de las redes de transporte (paraderos, rutas, señalizaciones) en la ciudad de Huacho, se ha obtenido que un 6% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 5% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 5% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 13% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 71% de transportistas de vehículos menores encuestados están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo que en la ciudad de Huacho las redes de transporte (paraderos, rutas, señalizaciones) se encuentran en un estado deficiente.

Tabla 17. Creación de paraderos universales en la ciudad de Huacho.

Ítem 8	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
La creación de paraderos universales en la ciudad de Huacho ayudaría al reordenamiento de los vehículos menores (mototaxis).	1. Totalmente en desacuerdo	12	5%
	2. Algo en desacuerdo	16	6%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	9	4%
	4. Algo de acuerdo	23	9%
	5. Totalmente de acuerdo	191	76%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho

Figura 17. Creación de paraderos universales en la ciudad de Huacho.



Nota: Elaboración propia

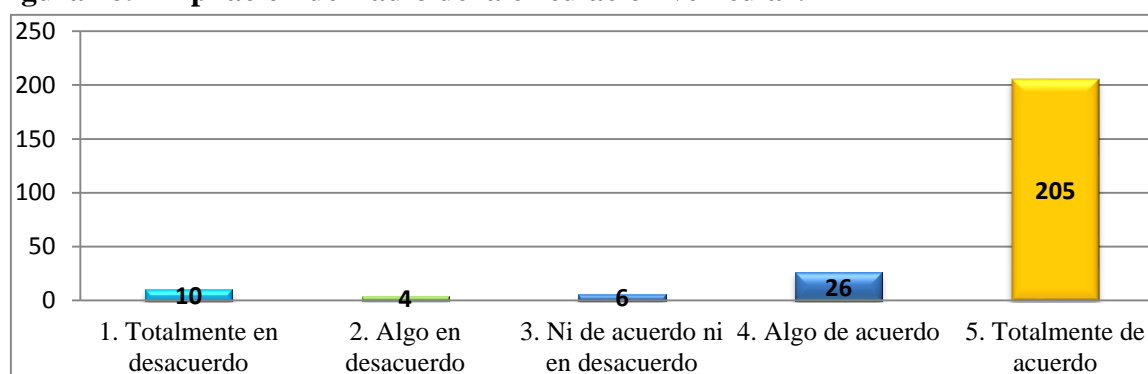
Interpretación: Respecto a la creación de paraderos universales en la ciudad de Huacho ayudaría al reordenamiento de los vehículos menores (mototaxis), se ha obtenido que un 5% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 6% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 4% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 9% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 76% de transportistas de vehículos menores encuestados están en total de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente de acuerdo que la creación de paraderos universales en la ciudad de Huacho ayudaría al reordenamiento de los vehículos menores (mototaxis)

Tabla 18. Ampliación del radio de la circulación vehicular.

Ítem 9	Escala de calificación	Frecuencia	Porcentaje
La obtención de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura, ampliaría el radio de su circulación vehicular.	1. Totalmente en desacuerdo	10	4%
	2. Algo en desacuerdo	4	2%
	3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo	6	2%
	4. Algo de acuerdo	26	10%
	5. Totalmente de acuerdo	205	82%
TOTAL		251	100%

Fuente: Encuesta aplicada en setiembre de 2022 en la ciudad de Huacho

Figura 18. Ampliación del radio de la circulación vehicular.



Nota: Elaboración propia

Interpretación: Respecto a la obtención de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura para la ampliación del radio de circulación vehicular, se ha obtenido que un 4% de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente en desacuerdo, un 2% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo en desacuerdo, un 2% de transportistas de vehículos menores encuestados están ni de acuerdo ni en desacuerdo, un 10% de transportistas de vehículos menores encuestados están algo de acuerdo y un 82% de transportistas de vehículos menores encuestados están en totalmente de acuerdo, por lo que el porcentaje mayoritario de transportistas de vehículos menores encuestados están totalmente de acuerdo que la obtención de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura, ampliaría el radio de su circulación vehicular.

4.2. Contrastación de hipótesis

4.2.1 Aspectos generales

Se realizará una comparación o prueba de hipótesis utilizando un coeficiente estadístico que determine la fuerza de la relación lineal entre dos variables, conocido como: “coeficiente de correlación de Spearman” ρ (rho); este coeficiente ayuda a determinar la relación entre dos variables aleatorias. Por eso tenemos soporte para un programa de estadísticas informáticas llamado SPSS versión 24.0.

El coeficiente de Spearman, se proyecta en la siguiente formula:

$$\rho = 1 - \frac{6 \sum D^2}{N(N^2 - 1)}$$

Interpretación

El valor del índice de correlación varía en el intervalo [-1,1]

$r = 1$ Correlación positiva perfecta

$0 < r < 1$ Correlación positiva moderada

$r = 0$ No existe relación lineal

$-1 < r < 0$ Correlación negativa moderada

$r = -1$ Correlación negativa perfecta

4.2.2. Contrastación de hipótesis general

El régimen de gestión común tiene una relación significativa con el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.

Tabla - A. Contrastación de la hipótesis general

Correlaciones

		RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN	ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES
Rho de Spearman	RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,714**
		N	251
	ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES	Coeficiente de correlación	,914**
		Sig. (bilateral)	1,000
		N	251

** . La correlación es significativa en el nivel 0,914 (bilateral).

Interpretación: Se advierte en la tabla de correlación, la existencia de correlación significativa entre las variables al nivel de 0.914 (bilateral), lo que nos permite confirmar nuestra hipótesis general, debido a que la variable del sistema de gestión pública tiene una correlación positiva significativa con el especial sistema de pasajeros de transporte público de vehículos pequeños. La correlación es positiva, con un valor de 0,914 (dos colas). Por lo tanto, el sistema de gestión conjunta tiene un efecto positivo en la puesta en servicio del transporte público especial de pasajeros para vehículos pequeños en la ciudad de Huacho; es decir, la implantación de un sistema de gestión unificado permitirá la implantación de servicios especiales de transporte público de viajeros para vehículos pequeños.

Asimismo, nuestra hipótesis general se corrobora porque de la encuesta a los representantes de los operadores autorizados de vehículos menores, se ha obtenido que un 73% de representantes señalo que la aplicación de un Régimen de Gestión Común sí contribuiría en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho.

4.2.2. Contrastación de hipótesis específicas

a) Nuestra primera hipótesis específica se dieron bajos ciertos parámetros: La normativa del servicio de transporte público tiene una relación significativa con el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.

Tabla - B. Contrastación de la hipótesis específica N° 1

		Correlaciones	
		Normativa del servicio de transporte público	ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES
Rho de Spearman	Coeficiente de correlación	1,000	,852**
	Normativa del servicio de transporte público	Sig. (bilateral)	,000
	N	251	251
ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES	Coeficiente de correlación	,852**	1,000
	Sig. (bilateral)	,000	.
	N	251	251

** . La correlación es significativa en el nivel 0,852 (bilateral).

Interpretación: Se advierte sobre las variables una correlación significativa en el nivel 0,852 (bilateral), lo que nos permite corroborar nuestra primera hipótesis específica, pues entre la normativa del servicio de transporte público tiene una RELACIÓN SIGNIFICATIVA POSITIVA con la variable de ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022. El grado de correlación es positiva, pues el valor numérico de 0,852 (bilateral). En consecuencia, la normativa del servicio de transporte puede incidir de forma positiva en el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en la ciudad de Huacho; es decir, la adecuada emisión de normativa en materia de transporte

público podrá permitir que se logre el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.

b) Nuestra segunda hipótesis específica es la siguiente: La gestión del servicio de transporte público tiene una relación significativa con el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.

Tabla - C. Contrastación de la hipótesis específica N° 2

		Correlaciones	
		Gestión del servicio de transporte público	ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES
Rho de Spearman		Coeficiente de correlación	1,000
	Gestión del servicio de transporte público	Sig. (bilateral)	,924**
		N	,000
			251
	ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES	Coeficiente de correlación	,924**
		Sig. (bilateral)	1,000
		N	,000
			251

** . La correlación es significativa en el nivel 0,924 (bilateral).

Interpretación: De tabla de correlaciones se desprende que entre las variables es una correlación significativa en el nivel 0,924 (bilateral), lo que nos permite corroborar nuestra segunda hipótesis específica, pues la gestión del servicio de transporte público tiene una RELACIÓN SIGNIFICATIVA POSITIVA con la variable ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores. El grado de correlación es positiva, pues el valor numérico de 0,924 (bilateral). En consecuencia, la gestión del servicio de transporte público puede incidir en el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores; es decir, la adecuada gestión del servicio de transporte público por parte de las entidades ediles permitirá el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores

c) Nuestra segunda hipótesis específica es la siguiente: La fiscalización del servicio de transporte público tiene una relación significativa con el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.

Tabla - D. Contrastación de la hipótesis específica N° 3

			correlaciones	
			Fiscalización del servicio de transporte público	ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES
Rho de Spearman	Fiscalización del servicio de transporte público	Coeficiente de correlación	1,000	,784**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	91	91
	ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS MENORES	Coeficiente de correlación	,784**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	91	91

** . La correlación es significativa en el nivel 0,794 (bilateral).

Interpretación: Se desprende que entre las variables es una correlación significativa en el nivel 0,7944 (bilateral), lo que nos advierte nuestra tercera hipótesis específica, pues la fiscalización del servicio de transporte público tiene una **RELACIÓN SIGNIFICATIVA POSITIVA** con la variable ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores. El grado de correlación es positiva, pues el valor numérico de 0,794 (bilateral). En consecuencia, la fiscalización del servicio de transporte público puede incidir en el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores; es decir, la adecuada fiscalización del servicio de transporte público por parte de las entidades ediles permitirá el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN

5.1. Discusión de resultados

Se tiene el contraste de dos posiciones, posteriormente su confrontación de los resultados obtenidos a raíz de esta investigación donde se utilizó teorías más sustanciales en la materia y los antecedentes de investigación,

Respecto nuestro objetivo general se ha obtenido como resultado que el régimen de gestión común tiene una relación significativa positiva con el ordenamiento del transporte público de vehículos menores, la misma que está en el nivel 0,914 (bilateral); por lo tanto, se puede sostener que la implementación de un régimen de gestión común permitirá que se logre el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores; aunado a ello, de la encuesta a los representantes de vehículos menores, se ha obtenido que un 73% de representantes señalo que la aplicación de un Régimen de Gestión Común SI contribuiría en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho.

Es así que dicho resultado es apoyado por lo que manifiesta Gordillo (2021) quien en su investigación brinda una conclusión:

“(…) planteando Régimen de gestión Común (...) Apoyaríamos con disminuir con el deshacinamiento vehicular que tenga como localización en una sola provincia, de ese modo afrontaríamos otros problemas de orden social como seguridad ciudadana, etc.” (p.81).

Sobre la importancia de implementar medidas para ordenar el transporte público, debemos resaltar, lo sostenido Torres (2018) en su investigación quien concluye que:

(...) Con la Ordenanza Municipal se busca lograr un orden de la ciudad, no obstante, hasta ahora no es posible, por lo que se cree conveniente crear

una sola autoridad en la capital del Perú, que tenga como función la regulación técnica de pasajeros (...). (p. 111)

Respecto a nuestro primer objetivo específico se ha obtenido que la normativa del servicio de transporte público tiene una relación significativa positiva con la variable de ordenamiento del transporte público de vehículos menores, la misma que se encuentra en el nivel 0,852 (bilateral); por lo tanto, la adecuada emisión de normativa en materia de transporte público podrá permitir que se logre su ordenamiento.

Asimismo, en opinión del Sub Gerente de la Sub Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura, ha obtenido que para este especialista la suscripción de un nuevo régimen de gestión común es necesario considerar aspectos políticos, asimismo, se debe considerar aspectos técnicos, pues este último es necesario contar con cuadros técnicos suficientes en los municipios y aspectos logísticos para poder abastecer de materiales y recurso humano a fin de llevar a cabo los objetivos planteados en un nuevo régimen de gestión común.

Respecto a la normativa del servicio resulta de suma importancia para su ordenamiento, lo que puede complementarse con lo sostenido por Hernández (2010) quien concluye que: *La susceptibilidad de las entidades locales sobre la capacidad y efectividad del diseño (...) en la entidad pública se ha integrado con una infraestructura vial, sin considerar diagnósticos integrales (p. 221)*

Respecto a nuestro segundo objetivo específico, se concluye que la gestión del servicio tiene una relación positiva significativa con la variable orden de transporte público de vehículos pequeños, que es igual al nivel 0.924 (dos colas); la gestión del servicio de transporte permitirá ordenarlo.

De igual modo, se ha obtenido sobre la gestión del servicio de transporte público de la entrevista aplicada al Sub Gerente de la Sub Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura, ha obtenido que para este especialista la emisión de la Tarjeta Única de Circulación sí podría incidir en la regulación de la sobrepoblación del parque automotor menor, porque al emitirse una Tarjeta Única de Circulación se podría tener un mejor control de las unidades vehiculares en la ciudad de Huacho; por otro lado, señalo que la emisión de la Tarjeta Única de Circulación sí podría incidir en la lucha contra la informalidad e inseguridad ciudadana en el transporte menor, pues se logrará una plena identificación de las unidades vehiculares que circulan por la ciudad de Huacho y los distritos colindantes, podríamos también identificar a sus conductores, sus propietarios y operadores autorizados que los representan.

Es así que habiendo establecido la importancia de una adecuada gestión del transporte público, donde establezcan de forma adecuada las redes de transporte y se administren la infraestructura vial, debemos acuñar lo señalado por Torres (2017) en su investigación, quien concluye que:

Los representantes ediles de cada comunidad, mayormente el movimiento cotidiano de sus vecinos (p. 309)

Respecto a nuestra tercera medida específica, se concluye que la inspección de los servicios de transporte público tiene una relación positiva significativa con el seguimiento de la variable de transporte público de vehículos más pequeños al nivel de 0.7944 (dos colas), la inspección completa de las unidades ediles de transporte público, el servicio le permitirá ordenarlo.

Asimismo, respecto a la fiscalización del servicio de transporte público se ha obtenido para el Sub Gerente de la Sub Gerencia de Transporte de la Municipalidad

Provincial de Huaura entrevistado el principal inconveniente en los operativos de fiscalización por no contar con un régimen de gestión común, y al no contar con una Tarjeta Única de Circulación, las unidades vehiculares nuevas que tienen el permiso del distrito de Hualmay e ingresan a la jurisdicción de Huacho, son intervenidas por los fiscalizadores y sancionados con el internamiento del vehículo

La importancia de que se realice una adecuada fiscalización del servicio de transporte público radica en que la informalidad de los conductores ocasiona un desorden en el transporte público, as respecto debemos resaltar lo sostenido en la investigación de López (2021) quien concluye que es necesario que el los fiscalizadores sean adecuadamente capacitados, para que pueda desarrollar sus funciones de manera óptima, así se podrá reducir la informalidad y el ordenamiento vehicular.

CAPÍTULO VI: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

Una vez expuestos los resultados de la presente investigación y luego de una contrastación de las hipótesis, vamos a arribar a las conclusiones siguientes:

1. Se concluye que el régimen de gestión común tiene una relación significativa positiva con el ordenamiento del transporte público de vehículos menores, pues entre dichas variables se presenta una correlación significativa en el nivel 0,914 (bilateral); por lo tanto, la implementación de un régimen de gestión común permitirá que se logre el ordenamiento del transporte público de vehículos menores, toda vez que se requiere que las entidades ediles de la ciudad de Huacho emitan la normativa, realicen la gestión y fiscalización adecuada del servicio en mención; ello en razón de que la infraestructura vial urbana (asfaltado, semáforos, señalizaciones y rampas) de la ciudad de Huacho y

distritos aledaños se encuentra en un estado muy deficiente, hay un excesivo parque automotor menor y las redes de transporte (paraderos, rutas, señalizaciones) se encuentran de forma deficiente; por último, para la suscripción régimen de gestión común se deben tener en cuenta aspectos políticos, técnicos y logísticos.

2. Se concluye que la normativa del servicio de transporte público tiene una relación con la variable de ordenamiento del transporte público de vehículos menores, pues entre las referidas se presenta una correlación significativa en el nivel 0,852 (bilateral); por lo tanto, la adecuada emisión de normativa en materia de transporte público podrá permitir que se logre el ordenamiento del transporte público de vehículos menores, toda vez que las entidades ediles de la ciudad de Huacho no emiten de forma adecuada, oportuna ni organizada las autorizaciones, permisos y reglamentos ni mucho menos solicitan la participación de los usuarios y transportistas para la emisión de la normativa del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).
3. Se concluye que la gestión del servicio de transporte público tiene una relación con la variable ordenamiento de transporte público de vehículos menores, pues entre las referidas se presenta una correlación significativa en el nivel 0,924 (bilateral); por lo tanto, la adecuada gestión del servicio de transporte público por parte de las entidades ediles permitirá el ordenamiento del transporte público de vehículos menores, toda vez que en la ciudad de Huacho, las entidades ediles deberían administrar de forma más eficiente y adecuada la infraestructura de la vía pública; así como realizar el otorgamiento de una tarjeta de circulación única para que los transportistas menores puede transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura, asimismo, permitirá la regular la

sobrepoblación del parque automotor menor y luchar contra la informalidad e inseguridad ciudadana en el transporte menor.

4. Se concluye que la fiscalización del servicio de transporte público guarda relación con la variable ordenamiento del transporte público de vehículos menores, debido a la correlación- considerable en el nivel en el nivel 0,7944 (bilateral), la adecuada fiscalización del servicio de transporte público por parte de las entidades ediles permitirá el ordenamiento del transporte público de vehículos menores, toda vez que los fiscalizadores municipales deben realizar una adecuada fiscalización pues se busca de reducir el desorden y la informalidad, pudiendo ser como incentivo la entrega de una tarjeta de circulación única una medida óptima para alcanzar dicho objetivo.

6.2. Recomendaciones

Creemos necesario exponer respectivas arribadas:

1. Se recomienda que los distritos contiguos de Hualmay, Huacho, Caleta de Carquín y Santa María de forma articulada implementen un régimen de gestión común para el ordenamiento vial de las mototaxis, ello con el objetivo de alcanzar el ordenamiento del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, reducir la informalidad que a su vez genera oportunidad para la criminalidad, aumento de accidentes de tránsito, contaminación ambiental, estrés y demás problemas de salud en la ciudadanía, pagos excesivos por parte de los transportistas de vehículos menores a los municipios, entre otros.
2. Se recomienda que las entidades ediles de la provincia de Huaura-Huacho a momento de emitir la normativa para el servicio de mototaxis, soliciten y fomenten la participación de los usuarios, transportistas y representantes de

los gremios, debido a que son ellos los principales actores, pues se requiere que todas las normativas emitidas estén acordes con la realidad.

3. Se recomienda que las entidades ediles de la provincia de Huaura de forma articulada implementen un plan de administración conjunta de la infraestructura vial y para el otorgamiento de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura, ello con el objetivo de realizar una correcta gestión sobre el servicio en mención, pues mediante dicho instrumento se logrará que haya un registro y mejor control del parque automotor de vehículos menores (mototaxis).
4. Se recomienda que las entidades ediles de la provincia de Huaura realicen constantes capacitaciones al personal que laboran como fiscalizadores del transporte público; pues son ellos los encargados de luchar contra la informalidad, el desorden y los diferentes problemas que se pudieran suscitarse en el marco del servicio de mototaxis.

REFERENCIAS

7.1. Fuentes documentales

Congreso de la República del Perú (2009). Reglamento Nacional de Administración de Transporte – Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.

Congreso de la República del Perú (2010). Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados - Decreto Supremo N° 055 – 2010 – MTC.

Congreso de la República del Perú (1999). Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre

Poder Ejecutivo de la República del Perú (2018). Decreto Legislativo N° 1451 - Decreto legislativo que fortalece el funcionamiento de las entidades del gobierno nacional, del gobierno regional o del gobierno local, a través de precisiones de sus competencias, regulaciones y funciones.

Poder Ejecutivo de la República del Perú (2002). Ley N° 27795 - Ley de Demarcación y Organización Territorial

7.2. Fuentes bibliográficas

Hernández-Sampieri, R. & Mendoza, C (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Editorial Mc Graw Hill Education

Islas, V. y Lelis, M. (2007). *Análisis de los sistemas de transporte. Vol I: Conceptos básicos*. Secretaria de Comunicaciones y Transportes Instituto Mexicano del Transporte.

Marcial, M & Elmer, C. (2019). *Teoría esencial del ordenamiento jurídico peruano*. Fondo Editorial.

Valderrama Mendoza, S. (2018) *Paso para elaborar proyectos de investigación científica Cuantitativa, cualitativa y Mixta*. Novena reimpresión. Lima: Editorial San Marcos.

7.3. Fuentes hemerográficas

Acosta, A. y Suarez, J. (2020). *La rentabilidad de la actividad trimovil en la ciudad de Tingo Maria*. Balance's. Tingo María, (Perú), 8(12): 27-39,

Martín, P., Ruiz, A. y Sánchez, J. (2012). *El sistema de transporte público en España: una perspectiva interregional*. Cuadernos de Economía, 31(58), 195-228.

Mundó, J. (2002). *El Transporte Colectivo Urbano: Aplicación del Enfoque de Sistemas para un mejor Servicio Fermentum*. Revista Venezolana de Sociología y Antropología, vol. 12 (34), 2002, 285-302

Navarro, I., Galilea, P., Hidalgo, R. y Hurtubia, R. (2018). *Transporte y su integración con el entorno urbano: ¿cómo incorporamos los beneficios de elementos urbanos en la evaluación de proyectos de transporte?* EURE (Santiago), 44(132), 135-153.

7.4. Fuentes electrónicas

Berrones, L. & Rosales, R. (2011). *Condiciones laborales y de salud de los choferes y microbús del Distrito Federal*. pp. 18 – 25.
<https://www.researchgate.net/publication/292607619> Condiciones laborales y de salud de los choferes de taxi y microbus del Distrito Federal

CEEI Burgos. (2015). *Subvención para el autoempleo del Ayuntamiento de Burgos*. Ceeiburgos.es. <https://www.ceeiburgos.es/publicaciones/subvencion-para-el-autoempleo-del-ayuntamiento-de-burgos?language=es>

Figuroa, A. (2005). *Teoría económica y Desarrollo Social – Exclusión, desigualdad y democracia*. Fondo Editorial PUCP.

https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/46609/teoria_economica_desarrollo_social.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Gordillo, V. (2021). *El Régimen de Gestión Común para dinamizar el transporte público especial – Taxi en las provincias de Chiclayo y Lambayeque* [Tesis de Título Profesional, Universidad Señor de Sipán]. Repositorio Institucional USS.

<https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/8726/Gordillo%20Mi%c3%b1ope%20Vanessa%20Alejandra.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Hernández, V. (2010). *Evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: Ciudad Juárez, México, 2008-2010*. [Tesis Doctoral en Ciencias Sociales con Especialidad en Estudios Regionales, El Colegio de la Frontera Norte]. Repositorio COLEF. [El Colegio \(coleg.mx\)](http://colegio.mx)

López, C. (2021). *Relación entre la capacitación y desempeño laboral de los fiscalizadores contra la informalidad, de una institución pública, Lima 2021* [Tesis de título profesional, Universidad San Ignacio de Loyola]. Repositorio institucional USIL.

<https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/79923f3d-a4f0-41f3-bace-1c373915df1c/content>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2010). *Decreto Supremo N° 055-2010-MTC. 3. Reglamento de la Ley 27189, D.S. N° 055-2010-MTC.doc* (live.com)

Naranjo, D. (2014). *Análisis y propuesta estratégica de un nuevo modelo de gestión del servicio de matriculación vehicular orientado al mejoramiento de la atención a los usuarios dentro del distrito metropolitano de Quito*. [Tesis de Magister en Administración de Negocios, Universidad Internacional del Ecuador]. T-UIDE-0244.pdf

- Ortega, C. (2018). *Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial*.
Vol. N° 39. pp. 10 – 17.
https://www.researchgate.net/publication/325130617_Analisis_del_transporte_publico_a_nivel_mundial
- Torres, C. (2018). *Regulación de prestación de servicio de transporte público, Lima Metropolitana, 2016* [Tesis de Doctorado, Universidad César Vallejo].
Repositorio Institucional
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/20473/Torres_RC_V.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Torres, L. (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] En:
<https://www.thesisred.net/bitstream/handle/10803/403757/Tmetc1de1.pdf>
- Yañez-Pagans, P. Martínez, D., Mitnik, O., Scholl, L. y Vasquez, A. (2018). *Sistemas de Transporte Urbano en América Latina y el Caribe: Desafíos y Lecciones Aprendidas*. Documento de discusión No. 11812 de IZA, SSRN:
<https://ssrn.com/abstract=3253470>

ANEXOS

Anexo 01: Guía de entrevista semi estructurada para el sub gerente de la Sub Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura

Perfil del informante

Tesis: Régimen de gestión común y el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho, 2022.

Informante: Guía formulada a efectos de entrevistar a un actor clave:

- a. **Sub Gerente de la Sub Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura**

Guía para la entrevista

-Modelo de entrevista semiestructurada-

El propósito de esta guía de entrevista en profundidad es comprender los aspectos regulatorios, administrativos y de inspección del sistema de cogestión del mototaxi, un servicio de transporte público especial para pasajeros de vehículos pequeños en la ciudad de Huacho. Consta de tres preguntas abiertas que tienen como objetivo comprender las dimensiones normativas, reglamentarias y de inspección de un acuerdo de gestión conjunta para proporcionar servicios de transporte público exclusivo para pasajeros con vehículos pequeños: mototaxis en la ciudad de Huacho.

INICIO

Estimado, agradezco el tiempo brindado a esta entrevista la cual tiene por objeto entender la dinámica de las dimensiones del Régimen de Gestión Común, así como identificar la incidencia de este convenio en el ordenamiento de servicio de transporte público especial de pasajeros de vehículos menores - mototaxis en la ciudad de Huacho.

Esta entrevista es parte de una investigación que busca mejorar el orden del transporte público menor en la ciudad de Huacho en beneficio de los transportistas y la comunidad en general.

DATOS GENERALES

- Nombre:
- Cargo:

PARTE I. Sobre la dimensión normativa

Considerando que el Régimen de Gestión Común entre los distritos de Huacho, Hualmay, Santa María y Caleta de Carquín tuvo la vigencia de 2016 al 2019 y no se renovó hasta la fecha.

- 1. ¿Qué aspectos se tomarían en consideración para la suscripción de un nuevo régimen de gestión común?**

- 2. ¿Considera que existen limitaciones para la aprobación de la ordenanza municipal que apruebe el convenio de régimen de gestión común? De ser el caso, ¿cuáles serían?**

PARTE II. Sobre la dimensión de gestión

Se puede advertir que, en el convenio de Régimen de Gestión Común suscrito en el año 2016, las municipalidades distritales de Hualmay, Santa María y Caleta de Carquín delegaron su competencia exclusiva de gestión del servicio de transporte público en vehículos menores a la Municipalidad Provincial de Huaura, para que esta, otorgue los Títulos Habilitantes de manera exclusiva dentro de la jurisdicción de los cuatro distritos.

En tal sentido, posteriormente a la suscripción de dicho convenio empezó a emitirse la denominada Tarjeta Única de Circulación – TUC hasta el año 2019, la cual permitía a los transportistas de vehículos menores – a través de sus operadores autorizados – prestar el servicio de transporte público en los cuatro distritos integrantes realizando un único pago anual, así como un solo trámite administrativo. No obstante, debido a la vigencia del convenio el cual expidió el 31 de diciembre de 2019, este título habilitante dejó de emitirse.

- 3. ¿Cuáles serían las consecuencias en los transportistas de vehículos menores al no contar con la Tarjeta Única de Circulación?**

- 4. ¿Cuáles serían las consecuencias en el ordenamiento del transporte público menor al no emitirse la Tarjeta Única de Circulación?**

- 5. ¿Considera que la emisión de la Tarjeta Única de Circulación podría incidir en la regulación de la sobrepoblación del parque automotor menor? ¿Por qué?**

6. **¿Considera que la emisión de la Tarjeta Única de Circulación podría incidir en la lucha contra la informalidad e inseguridad ciudadana en el transporte menor? ¿Por qué?**

7. **¿En qué extremo un Plan Regulador de Rutas coordinado con los distritos contiguos contribuiría al desarrollo del ordenamiento del transporte público menor de la ciudad de Huacho ?**

8. **¿ En qué sentido las capacitaciones a los transportadores, propietarios y/o conductores contribuiría con el ordenamiento del transporte público menor?**

PARTE III. Sobre la dimensión de fiscalización

9. **¿Cuáles considera que son los principales inconvenientes en los operativos de fiscalización por no contar con un régimen de gestión común?**

10. **¿ En qué extremo el no reconocimiento de las unidades vehiculares registradas en el parque automotor de Hualmay afecta a los transportistas respecto a la interposición de sanciones por no contar con tarjeta de circulación?**

¡Muchas gracias!

Anexo 02: Cuestionario de encuesta dirigido a los transportistas de vehículos menores

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS



CUESTIONARIO

A. Presentación :

Estimado (a) encuestado (a), este cuestionario es parte de un estudio para determinar la relación que existe entre el régimen de cogestión y la orden pública especial de pasajeros para vehículos menores de la ciudad de Huacho.

Agradecemos su disposición en la contestación de los cuestionarios y prometemos mantener la confidencialidad de sus respuestas.

B. Indicaciones:

- ✓ Este cuestionario es anónimo . Por favor responda honestamente.
- ✓ Lea atentamente cada punto.
- ✓ Cada uno de ellos tiene cinco respuestas posibles .
- ✓ Responda las preguntas colocando una "X" en la casilla separada que crea que mejor representa o describe la premisa.
- ✓ Los criterios de evaluación son los siguientes:

1	=	Totalmente en desacuerdo
2	=	Algo en desacuerdo
3	=	Ni de acuerdo ni en desacuerdo
4	=	Algo de acuerdo
5	=	Totalmente de acuerdo

CUESTIONARIO PARA MEDIR LA VARIABLE RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN

Dim. 1	Normativa del servicio de transporte público	1	2	3	4	5
1	Las entidades ediles de la ciudad de Huacho han emitido la normativa adecuada para el servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).					
2	Las entidades ediles de la ciudad de Huacho han emitido las autorizaciones, permisos y reglamentos para el servicio de transporte público en vehículos menores.					
3	Las entidades ediles de la ciudad de Huacho solicitan la participación de los usuarios y transportistas para la emisión de la normativa del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).					
Dim. 2	Gestión del servicio de transporte publico	1	2	3	4	5
4	En la ciudad de Huacho, las entidades ediles realizan una adecuada gestión del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).					
5	En la ciudad de Huacho, las entidades ediles administran de forma adecuada la infraestructura de la vía pública y otorgan las autorizaciones correspondientes.					
6	El otorgamiento de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura permitirá una adecuada gestión del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).					
Dim. 3	Fiscalización del servicio de transporte publico	1	2	3	4	5
7	En la ciudad de Huacho y los distritos colindantes existe una adecuada fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).					
8	Los fiscalizadores municipales realizan una adecuada fiscalización del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxis).					
9	La obtención de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos distritos de la Provincia de Huaura permitirá una adecuada fiscalización del servicio de transporte público en vehículos menores (mototaxis).					

**CUESTIONARIO PARA MEDIR LA VARIABLE ORDENAMIENTO
DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULO
S'MENORES**

Dim. 1	Parque automotor menor	1	2	3	4	5
1	En la ciudad de Huacho hay un excesivo parque automotor menor; es decir, existe demasiados vehículos menores (mototaxis).					
2	La gran cantidad de vehículos menores (mototaxis) en la ciudad de Huacho afecta el desarrollo de sus actividades diarias.					
3	En la ciudad de Huacho existe una gran cantidad de vehículos menores (mototaxis) que trabajan de manera informal, sin paraderos fijos y sin los permisos correspondientes.					
Dim. 2	Infraestructura vial	1	2	3	4	5
4	La infraestructura vial urbana (asfaltado, semáforos, señalizaciones y rampas) de la ciudad de Huacho y distritos aledaños se encuentra en un estado muy deficiente.					
5	El estado deficiente e inadecuado de la infraestructura vial urbana en la ciudad de Huacho afecta el desarrollo de sus actividades.					
6	La falta de señalización, los desniveles, rajaduras y/o grietas en el asfalto son los principales problemas de la infraestructura vial urbana de la ciudad de Huacho.					
Dim. 3	Red de transporte	1	2	3	4	5
7	En la ciudad de Huacho las redes de transporte (paraderos, rutas, señalizaciones) se encuentran de forma deficiente.					
8	La creación de paraderos universales en la ciudad de Huacho ayudaría al reordenamiento de los vehículos menores (mototaxis)					
9	La obtención de una tarjeta de circulación única para transitar por los distintos de la Provincia de Huaura , ampliaría el radio de su circulación vehicular.					

Gracias por tu colaboración.

Anexo 03: Cuestionario de encuesta representantes de los Operadores Autorizados de vehículos menores

“RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN Y EL ORDENAMIENTO DEL TRANSPORTE ESPECIAL DE PASAJEROS DE VEHÍCULOS MENORES EN LA CIUDAD DE HUACHO, 2022”

Cuestionario de preguntas semi abiertas a ser aplicado a representantes de los Operadores Autorizados de vehículos menores registrados en la Municipalidad Provincial de Huaura–Huacho

Apellidos y nombres: _____

Empresa que representa: _____

Estimado/a encuestado/a, para responder el presente cuestionario debe tener en consideración lo siguiente :El propósito de este estudio es comprender si la aplicación de un sistema de cogestión ayudará a la ordenación del transporte público de vehículos pequeños en la ciudad de Huacho en el año 2022. Durante el desarrollo de nuestra investigación han surgido diversas interrogantes científicas, las cuales nos gustaría ofrecer para ayudar a esclarecer, desde ya muchas gracias.

Marca una sola respuesta con una (X)

1. Número aproximado de afiliados:

Menos de 100

De 100 a menos de 200

De 200 a menos de 300

De 300 a menos de 400

2. ¿Cuál es la antigüedad de la empresa?

Menos de 5 años

De 5 a menos 10 años

De 10 a menos de 15 años

De 15 a menos de 20 años

3. ¿En alguna oportunidad ha escuchado sobre el “Régimen de Gestión Común” para el servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros de vehículos menores?

a) Sí

b) No

4. De ser afirmativa su respuesta en la pregunta N° 3, ¿Qué entiende usted por “régimen de gestión común” para el servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros de vehículos menores?

a) Es la alianza entre solo dos municipalidades donde, a costa del bienestar de los transportistas de vehículos menores, incrementan las tarifas para poder obtener una tarjeta de circulación.

b) Es el acuerdo tomado entre los transportistas de vehículos menores motorizados para poder tener un fondo económico común que sirva de respaldo ante cualquier eventualidad

c) Convenios celebrados por municipios de territorios colindantes, que dispongan que en dichas jurisdicciones se regula, reglamenta y supervisa la prestación de servicios especiales de transporte colectivo de pasajeros con vehículos pequeños de mo-tor.

d) Ninguna de las anteriores

5. En su opinión, ¿considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a los transportistas de vehículos menores que prestan el servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho?

- a) Muy de acuerdo
- b) De acuerdo
- c) Neutral
- d) En desacuerdo
- e) Totalmente en desacuerdo

6. ¿En qué aspectos considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a los transportistas de vehículos menores que prestan el servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho?

(Puede marcar más de una respuesta)

- a) Pago único por la Tarjeta Única de Circulación
 - b) Un solo trámite administrativo
 - c) Libre circulación por los distritos partes
 - d) Ninguno
 - e) Otro:
-

7. En su opinión, ¿considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a los usuarios finales del servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho?

- f) Muy de acuerdo
- g) De acuerdo
- h) Neutral
- i) En desacuerdo
- j) Totalmente en desacuerdo

8. ¿En qué aspectos considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a los usuarios finales del servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho?

(Puede marcar más de una respuesta)

- a) Reducción de la informalidad
- b) Control del aumento del parque automotor menor
- c) Orden del transporte público menor
- d) Costo de pasaje accesible
- e) Otro: _____

9. En su calidad de representante de una empresa de transporte menor, ¿considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría a la libre competencia de operadores autorizados del servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho?

- a) Sí
- b) No

10. ¿En qué aspectos considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común beneficiaría la libre competencia de operadores autorizados del servicio de transporte público especial de pasajeros en la ciudad de Huacho?

11. De su opinión, ¿Cuáles cree que serían los motivos por los cuales hasta el momento no se ha suscrito un nuevo Régimen de Gestión Común para el servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros de vehículos menores?

12. ¿Considera que la aplicación de un Régimen de Gestión Común contribuiría en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho?

- c) Sí
- d) No

13. De ser afirmativa su respuesta en la pregunta N° 12, ¿En qué aspectos considera que la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común contribuiría en el ordenamiento del transporte público de vehículos menores en la ciudad de Huacho?

Anexo 04: Registro documental

CONSENTIMIENTO INFORMADO DE ENTREVISTA SEMI ESTRUCTURA AL SUB GERENTE DE TRANSPORTE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA



Consentimiento Informado

El presente estudio es conducido por la Sra. **Angella Antonella Changanqui Portilla**, identificada con DNI N° **75950262**, quien bachiller en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión de Huacho.

El título de la investigación, motivo de esta entrevista, es la identificación incidental del análisis normativo del Régimen de Gestión Común frente al transporte público especial de pasajeros – L5 (Huacho, 2022)

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder una entrevista que le tomará aproximadamente una (1) hora de su tiempo. La conversación será grabada para poder transcribir las ideas que usted haya expresado. Su participación será voluntaria y la información que se recoja será estrictamente confidencial y no será utilizada para ningún otro propósito que no esté contemplado en este estudio.

Si tuviera alguna duda con relación al desarrollo del estudio, usted es libre de formular las preguntas que considere pertinente. Además, puede finalizar su participación en cualquier momento del estudio sin que esto represente algún perjuicio para usted. Si se sintiera incómodo, frente a alguna de las preguntas, puede mencionarlo.

En caso de estar conforme por lo expresado en este documento, brindar la información solicitada a continuación:

Firma:.....

Nombres:..... Juan José Pérez Panana.....

Apellidos:.....

DNI N°.....

Entidad pública / Cargo: Sub Gerente de Transporte.....

CONVENIO MARCO DE RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN 2016 - 2019

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE HUAURA
ALCALDE JORGE HUMBERTO MITRAMI
ALCALDE PROVINCIAL



CONVENIO MARCO DE RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN INTERINSTITUCIONAL QUE CELEBRAN MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY, MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTA MARÍA, MUNICIPALIDAD DISTRITAL CALETA DE CARQUIN Y LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA.

Consta por el presente documento el Convenio Interinstitucional que celebran, de una de las partes, LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY, con Registro Único de Contribuyente N° 20148241385, con domicilio en Av. Florián Díaz Nro. 499 Lima - Huaura - Hualmay, representado por su Alcalde Sr. JARA SALAZAR CRISPULO EDDIE, identificado con Documento Nacional de Identidad - DNI N° 15646398, en virtud al Acuerdo de Concejo Municipal N° 003-2017-ALC/MDH de fecha 28 de febrero del 2017, donde se autoriza a suscribir el presente convenio; MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE CALETA DE CARQUIN con Registro Único de Contribuyente N° 20188720723, con domicilio en Av. San Martín S/N Centro Poblado (Plazuela San Martín) Lima - Huaura - Caleta de Carquin, representado por su Alcalde Sr. GUERRERO PERALTA JANSSEN ESTEWAR, identificado con Documento Nacional de Identidad - DNI N° 44543437, en virtud al Acuerdo de Concejo Municipal N° 048-2016-MDCC de fecha 01 de diciembre de 2016, donde se autoriza a suscribir el presente convenio; MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTA MARÍA, con Registro Único de Contribuyente N° 20172318551, con domicilio en Av. Cruz Blanca N° 2006 Lima - Huaura - Santa María, representado por su Alcalde Sr. REYES SILVA JOSÉ CARLOS, identificado con Documento Nacional de Identidad - DNI N° 15733320, en virtud al Acuerdo de Concejo Municipal N° 020-2017-MDSM, de fecha 31 de Marzo 2017 donde se autoriza a suscribir el presente convenio, en adelante llamados LOS INTEGRANTES, y de otra parte LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA, en adelante denominada LA MUNICIPALIDAD, con Registro Único de Contribuyente N° 20141418557, con domicilio en Calle Colón N° 150 (Plaza de Armas), representado por su Alcalde, BARBA MITRAMI JORGE HUMBERTO, identificado con Documento Nacional de Identidad - DNI N° 15601523, en virtud al Acuerdo de Concejo Municipal N° 092-2016-MPH de fecha 30 de noviembre de 2016, donde se autoriza a suscribir el presente convenio; en los términos y condiciones señalados en las siguientes cláusulas:

CLAUSULA PRIMERA: ANTECEDENTES

- 1.1 De acuerdo al Art. 3.2. y Art. 4° del Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o no Motorizados, establece que las municipalidades distritales de la jurisdicción donde se presta el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, encargada de autorizar, controlar y supervisar dicho servicio así como aplicar las sanciones por infracción al presente reglamento y a las disposiciones complementarias que dicte en el ejercicio de su función reguladora. Artículo 4° - La competencia de la Municipalidad Distrital es a). Normar.- Aprobar normas complementarias, para la Gestión y Fiscalización, b). De Gestión.- Otorgar Permisos de Operación para la prestación del servicio especial dentro de su jurisdicción, c). De Fiscalización.- Realizar acciones fiscalizadoras del servicio especial mediante la supervisión, detección de infracciones, imposición y ejecución de sanciones por incumplimiento de las disposiciones que regulan dicho servicio dentro de su jurisdicción.
- 1.2 De acuerdo al Art. 76° de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, Delegación de Competencias y Funciones Específicas. Las municipalidades pueden delegar, entre ellas o a otras entidades del Estado, las competencias y funciones específicas exclusivas establecidas en la presente ley, en los casos en que se justifique la necesidad de brindar a los vecinos un servicio oportuno y eficiente, o por economías de escala. Los convenios

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE HUACHO
LE JORGE HUMBERTO BARBA ARIBAN
AL CALDE PROVINCIAL



- 1.3 establecen la modalidad y el tiempo de delegación, así como las condiciones y causales para su revocación.
Que, mediante las actas de trabajo N° 06 de fecha 07 de Junio del 2016; Acta N° 07 de fecha 27 de Septiembre del 2016, Acta N° 08 de fecha 04 días del mes de Octubre del 2016 y Acta Final de fecha 17 de noviembre del 2016, El Comité Permanente de Régimen de Gestión Común de las municipalidades de Huacho, Hualmay, Caleta de Carquin y Santa María, acordaron Delegar la competencia de Gestión a la Municipalidad Provincial de Huaura para OTORGAR TÍTULOS HABILITANTES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES DENTRO DEL RÉGIMEN DEL GESTIÓN COMÚN el mismo que se registrá por los procedimientos establecidos en la Ordenanza Municipal Provincial N° 028-2016-MPHH y sus modificatorias compiladas en el TUPA Ordenanza Municipal Provincial N° 042-2016-MPHH y sus modificatorias conforme a los Item correspondientes.

CLAUSULA SEGUNDA: OBJETO Y FINALIDAD DEL CONVENIO

El objeto del presente convenio es establecer entre las municipalidades distritales de Hualmay, Caleta de Carquin y Santa María, pertenecientes al régimen de gestión común Autorizar a la Municipalidad Provincial de Huaura para la EMISIÓN ÚNICA DE TÍTULOS HABILITANTES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES DENTRO DEL RÉGIMEN DEL GESTIÓN COMÚN, la misma que tiene la finalidad de habilitar anualmente a cada vehículo menor a prestar el servicio dentro de la jurisdicción de los cuatro distritos firmantes.

CLAUSULA TERCERA: DURACIÓN DEL CONVENIO.

El presente Convenio entrará en vigencia en la fecha de su suscripción y tendrá una vigencia desde el día siguiente de la firma, hasta el 31 de diciembre del 2019 pudiendo ser renovado por acuerdo de las partes. Los integrantes del presente Régimen de Gestión Común municipalidades distritales de Hualmay, Caleta de Carquin, Santa María y Huacho, respetaran la vigencia de los Titulos Habilitantes emitidos dentro del marco del presente Convenio.

CLAUSULA CUARTA: OBLIGACIONES DE LOS INTEGRANTES

El presente Convenio **LOS INTEGRANTES**, delega las siguientes facultades:

- 4.1 **LOS INTEGRANTES.**- DELEGAN su competencia exclusiva de GESTIÓN del servicio de Transporte Publico en vehículos Menores a LA MUNICIPALIDAD, para que esta, otorgue los Titulos Habilitantes de manera exclusiva dentro de la jurisdicción de los Integrantes.
- 4.2 **LOS INTEGRANTES.**- Ratifican que se encuentra cerrado el parque automotor del servicio de transporte público especial para vehículos menores, conforme a la Ordenanza Municipal N° 020-2015/MPH publicado el 05 setiembre del 2015 y Ordenanza Municipal N° 006-2016/MPH publicada el 20 de marzo del 2016, conforme lo establece los parámetros establecidos por LA MUNICIPALIDAD. **No podrán ingresar al parque automotor unidades vehiculares con tarjeta de identificación vehicular posteriores al 05/09/2015.**
- 4.3 **LOS INTEGRANTES.**- Deberán ejercer de manera constante dentro de su jurisdicción su competencia de Fiscalización al servicio de transporte público especial de vehículos menores, exigiendo y verificando el cumplimiento del presente convenio de Régimen de

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAYLA
ALCALDE PROVISIONAL



- Gestión Común; como son condiciones técnicas y de operación que establece la Municipalidad.
- 4.4 **LOS INTEGRANTES.**- establecen que existe conformidad en el proyecto de estructura de costos para los procedimientos de emisión de los Títulos habilitantes del régimen de gestión común, que como anexo forman parte del presente convenio.
- 4.5 los requisitos serán simplificados conforme al Decreto Legislativo N° 1272 que modifica la Ley N° 27444 Ley del Procedimiento Administrativo General, conforme a la estructura de costos según ANEXO N° 01.

CLAUSULA QUINTA: OBLIGACIONES DE LA MUNICIPALIDAD

En cumplimiento del presente Convenio, LA MUNICIPALIDAD asume las siguientes obligaciones:

- 5.1 **LA MUNICIPALIDAD.**- Los ingresos que perciba por derecho de trámite de los títulos habilitantes a los integrantes de régimen de gestión común, el mismo que se otorgara de la siguiente manera:
- | | |
|--------------------------------------|------|
| > Distrito de Caleta de Carquin | 5 % |
| > Distrito de Santa María | 14 % |
| > Distrito de Hualmay | 23 % |
| > Municipalidad Provincial de Huaura | 58 % |
- 5.2 **LA MUNICIPALIDAD.**- Remitirá un reporte conteniendo la relación de los Títulos Habilitantes emitidos durante el mes, el primer día hábil de cada mes documento válido en la liquidación de transferencia que será remitido a cada una de **LOS INTEGRANTES** a sus áreas administrativas de transportes.
- 5.3 **LA MUNICIPALIDAD** y **LOS INTEGRANTES** Deberá aprobar un stiker que identifique al Régimen de Gestión Común, el cual deberá ser pegado en la parte delantera de las unidades vehiculares, el mismo que identificara a las unidades vehiculares con **TARJETA ÚNICA DE CIRCULACION**; todas las unidades vehiculares deberán contar con el pintado de los número de padrón otorgado de manera gratuita por la municipalidad provincial de Huaura, condición que será fiscalizado por las municipalidades distritales en sus respectivas jurisdicciones.
- 5.4. **LA MUNICIPALIDAD.**- Antes de entrar en vigencia el otorgamiento de la Tarjeta Única de Circulación se compromete entregar el padrón actualizado y/o depurado de las unidades vehiculares que se encuentra habilitadas en su parque automotor en fisco y digital conteniendo, el número de padrón, características de los vehículos habilitados, datos del propietario incluido su dirección, datos de la empresa y sus afiliados habilitados.

42/5

CLAUSULA SEXTA: TRATAMIENTO DE LAS UNIDADES VEHICULARES HABILITADAS.

LOS INTEGRANTES y **LA MUNICIPALIDAD**, darán el siguiente tratamiento a las unidades vehiculares habilitadas, la cual será de obligatorio cumplimiento:

- 6.1 **VEHÍCULOS INSCRITOS SOLO EN LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY.**
Aquellas unidades vehiculares que se encuentren solo habilitadas por la Municipalidad Distrital de Hualmay (*Habilitación según los parámetros establecidos en la OMD 231-2016-MDH*), deberán de manera obligatoria

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES

ALCALDE PROVINCIAL
DE HUACHO



solicitar su inscripción en la municipalidad provincial de Huaura, donde serán registradas, otorgándole un número de padrón según sistema de transporte, cumpliendo las exigencias de la Ordenanza Municipal 028-2015-MPH; debiendo abonar por derecho de tramite la diferencia existente entre el pago realizado en la Municipalidad Distrital de Hualmay y el que se pagara en la Municipalidad provincial de Huaura, otorgándole el certificado único de circulación hasta la fecha que vence la tarjeta única de circulación emitida por la Municipalidad distrital de Hualmay.

6.2 AQUELLOS VEHÍCULOS INSCRITOS SOLO EN LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA

Aquellas unidades vehiculares que se encuentren habilitados solo por la Municipalidad Provincial de Huaura, esto es que cuenten con su CERTIFICADO DE CIRCULACIÓN vigente, esta tendrá validez para circular dentro de los distritos que forman parte del régimen de gestión común (Carquin, Santa María y Hualmay); vencida la vigencia del certificado, deberá renovarse con la tarjeta o certificado único de circulación; las unidades vehiculares deberán en todo momento mantener las condiciones exigidas por la ordenanza Municipal 028-2015-MPH (número de padrón debidamente pintado, contar con los instrumentos de seguridad, usar el uniforme de la empresa, prohibido el uso de lunas oscuras o polarizadas, portar los títulos habilitantes en todo momento del servicio, etc); cada municipalidad ejercerá de manera independiente dentro de su jurisdicción su competencia de fiscalización.

6.3 AQUELLOS VEHÍCULOS QUE CUENTEN CON LAS DOS TARJETAS ÚNICAS DE CIRCULACIÓN (HUACHO- HUALMAY - CARQUIN)

Aquellas unidades vehiculares que se encuentren debidamente habilitadas (cuenten con certificado de operaciones vigente) en la Municipalidad Provincial de Huaura y Municipalidad Distrital de Hualmay o Carquin, deberán canjear de manera gratuita con el Certificado Único de Circulación del Régimen de Gestión Común, el mismo que tendrá vigencia a la autorización de mayor vigencia.

CLAUSULA SETIMA: ALCANCES DEL CONVENIO

El presente Convenio es de alcance de las jurisdicciones de los Distritos de Huacho, Hualmay, Caleta de Carquin y Santa María, y los funcionarios, servidores y los Inspectores Municipales de Transporte se encuentran autorizados para ejercer su autoridad conforme a ley y las normas complementarias de cada municipalidad incluyendo las emitida por la Municipalidad Provincial de Huaura.

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE HUACHO
ALCALDE PROVINCIAL



La instituciones Públicas con personería jurídica, personas jurídicas privadas, propietarios de unidades vehiculares y conductores que prestan el servicio de transporte público dentro de los distritos de Hualmay, Caleta de Carquin, Santa María y Huacho, deberán cumplir de manera obligatoria el presente convenio y las normas que regulan el Régimen de Gestión Común.

LOS INTEGRANTES y LA MUNICIPALIDAD.- Validan las actas de reunión del Comité Permanente del Régimen de Gestión Común, Acta N° 06 de fecha 07 de Junio del 2016; Acta N° 07 de fecha 27 de Septiembre del 2016 y Acta N° 08 de fecha 04 de Octubre del 2016

CLAUSULA OCTAVA: ÓRGANOS DE COORDINACIÓN.

LOS INTEGRANTES como **LA MUNICIPALIDAD.**- El Gerente de Transporte o quien haga sus veces representan a cada institución quien se encargaran de las funciones siguientes:

- 8.1 Coordinar la ejecución de trabajos en conjunto en la labor de fiscalización, para el cumplimiento de las leyes y normas complementarias garantizando un buen servicio al pasajero y seguridad ciudadana.
- 8.2 Coordinar la implementación de las recomendaciones que remita **LOS INTEGRANTES** o **LA MUNICIPALIDAD**, a través del Comité Permanente de Régimen de Gestión Común.

CLAUSULA NOVENA: RESOLUCIÓN DEL CONVENIO.

- 9.1 Por incumplimiento de **LA MUNICIPALIDAD** o de cualquiera de **LOS INTEGRANTES**, las obligaciones asumidas mediante el presente Convenio y las que de manera reglamentaria se emitan por Resolución, Decretos y/o Ordenanzas, el afectado expresara por escrito y Solicita una reunión con carácter de URGENTE ante la Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura, Comité Permanente de Régimen de Gestión Común, solicitando una reunión con un plazo de quince (15) días naturales contados a partir del día siguiente de Recepcionado la Solicitud de afectación.
- 9.2 La Resolución Convenio Marco de Régimen de Gestión Común Interinstitucional Que Celebran Municipalidad Distrital de Hualmay, Municipalidad Distrital de Santa María, Municipalidad Distrital Caleta de Carquin y la Municipalidad Provincial de Huaura, no afectará a los transportadores autorizados u operadores (propietarios) que se hayan habilitado dentro del presente convenio, las Municipalidades respetaran la fecha de vigencia de la Tarjeta Única de Circulación

CLAUSULA DECIMA: COMUNICACIONES

- 10.1 Todas las notificaciones entre las partes, incluyendo notificaciones de cambio de dirección, se realizarán por escrito a las direcciones que se consignan en la parte introductoria del presente Convenio.
- 10.2 Cualquiera de las partes podrá modificar su domicilio, informando al respecto a los demás integrantes del presente Régimen de Gestión común por escrito con una anticipación no menor a cinco (05) días útiles.

CLAUSULA DECIMA PRIMERA: DISPOSICIONES GENERALES

- 11.1 **LA MUNICIPALIDAD Y LOS INTEGRANTES** GESTIONARAN la elaboración de un Plan Regulador de Rutas para el servicio de Transporte Público en Vehículos Menores, que abarcara las jurisdicciones de los integrantes del presente convenio.
- 11.2 **LA MUNICIPALIDAD Y LOS INTEGRANTES** promoverán cursos de capacitación en Seguridad vial, Normas de Transito y ordenanzas Municipales a los Transportadores, Propietarios y/o Conductores que se encuentren registrados dentro del Parque Automotor.

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES



En señal de conformidad, las partes suscriben el presente documento en cuatro ejemplares originales, en Huacho a los 21 días del mes de abril del 2017

[Handwritten signature]
[Handwritten initials]

[Handwritten signature]

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL
DE HUACHO
[Handwritten signature]
Lic. JORGE ARMENTO BARBAMITRANI
ALCALDE PROVINCIAL

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES

ACUERDOS DEL RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES, ENTRE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY Y LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA

ANEXO I

ACUERDOS DEL REGIMEN DE GESTION COMUN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO ESPECIAL DE VEHICULOS MENORES, ENTRE LAS MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY Y MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA

- a) ACTA DE ACUERDO N° 001-2016-MPH-MDH, desarrollado a las 10:00 horas del día 16 de marzo de 2016, se acordó lo siguiente:

Acuerdan que a la firma del presente acuerdo se determinaran los equipos técnicos - legales de trabajo conjunto, los mismos que serán ratificados por resolución de Alcaldía.

1.- Los equipos desarrollaran los temas siguientes:

- ✓ Condiciones de acceso para el otorgamiento de autorizaciones de los servicios de transporte.
- ✓ Determinación del tratamiento de los servicios de transporte autorizados con anterioridad al acuerdo adoptado.
- ✓ Condiciones de operación de los servicios de transporte.
- ✓ Fiscalización del servicio de transporte.
- ✓ Plazo de vigencia del Régimen de Gestión Común del Transporte y fórmulas de renovación, actualización o modificación.
- ✓ Penalizaciones por incumplimiento de los términos de la Gestión Común del Transporte.
- ✓ Otros que sean necesarios.

2.- El objetivo del régimen de gestión común, es fortalecer la formalización del transporte dentro de los distritos de Hualmay y Huacho, así como cerrar definitivamente el parque automotor del servicio de transporte público especial de vehículos menores entre los distritos que integran dicho régimen; fortalecer la seguridad para los usuarios del servicio de transporte y sobre todo establecer parámetros de calidad de servicio en beneficio de los usuarios.

- b) ACTA DE ACUERDO N° 002-2016-MPH-MDH, desarrollado a las 12:00 horas del día 16 de marzo de 2016, se acordó lo siguiente:

ACUERDO PRIMERO: Determinar los equipos de trabajo del desarrollo del Régimen de Gestión Común, la misma que quedara conformada de la siguiente manera:

✓ **POR LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY:**

- CPC. DANIEL MISAEL CHANGANA ALMEIDA – Gerente Municipal
- Lic. JUAN JAVIER ZAVALA NIÑO – Sub Gerente de Servicios Públicos de la MDH
- Sr. ADRIANO GARCIA BARBOZA – Jefe de la Oficina de Viabilidad y Transporte y

✓ **POR LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA:**

- Abg. LILIANA FUENTES RIVERA VEGA – Gerente de Transporte
- Ing. JAVIER JESUS HINOSTROZA MARTINEZ – Sub Gerente de Ingeniería del Tránsito y
- Abg. JULIO ERNESTO VALLADARES VILLARREAL- Sub Gerente de Regulación y Fiscalización del Tránsito y Transporte

- c) ACTA DE ACUERDO N° 003-2016-MPH-MDH, desarrollado a las 15:00 horas del día 16 de marzo de 2016, se acordó lo siguiente:





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA

ACUERDO PRIMERO: RESPECTO A LAS CONDICIONES DE ACCESO PARA EL OTORGAMIENTO DE AUTORIZACIONES DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO ESPECIAL DE PERSONAS EN VEHICULOS MENORES, respecto al presente punto luego de debate y opiniones de ambos equipos técnicos, se llega al siguiente acuerdo:

LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY, solo permitirá el ingreso a su parque automotor de aquellas unidades vehiculares que se encuentren debidamente autorizadas por la Municipalidad Provincial de Huaura, esto es, que solo inscribirá aquellas unidades que cuenten con **CERTIFICADO DE OPERACIÓN, vigente,** con número de Padrón y que cumplan con los requisitos de acceso y permanencia establecido por la Municipalidad Provincial y municipalidad distrital. Queda terminantemente prohibido la inscripción de vehículos automotores que tengan fecha de adquisición según la tarjeta de identificación vehicular posterior al 05/09/2015.

LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA, se compromete a brindar a la municipalidad distrital de Hualmay el padrón de vehículos habilitados, según los padrones que cuenta la Gerencia de Transporte, en el plazo 24 horas, quedando pendiente de entregar aquellas unidades que se inscriban dentro de la O.M. 006-2016-MPH.

LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY, se compromete a brindar a la municipalidad provincial de Huaura el padrón de vehículos habilitados, según los padrones que cuenta la oficina de Transporte, en el plazo 24 horas.

El presente acuerdo se funda en la necesidad del cierre definitivo de inscripción de vehículos en parque automotor en los distritos de Huacho y Hualmay; tomando en cuenta que aquellos vehículos que circulan en el distrito de Hualmay son aquellos que están inscritos en los padrones del distrito de Huacho, padrón que fue debidamente cerrado con la Ordenanza Municipal provincial N° 020-2015-MPH y Ordenanza Municipal 028-2015-MPH.

LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA, en caso la Municipalidad distrital de Hualmay, antes de la firma del presente acuerdo tenga **AUTORIZADO** unidades vehiculares que no se encuentren inscritas en los padrones municipales de la gerencia de transporte, **PERMITIRA** a dichas unidades debidamente identificadas, **CIRCULAR** y prestar el servicio de transporte dentro del distrito de Huacho, para lo cual la municipalidad provincial de Huaura, se compromete a inscribirlas dentro de su parque automotor, cumpliendo con los procedimientos exigidos para tal inscripción.

- d) **ACTA DE ACUERDO N° 004-2016-MPH-MDH,** desarrollado a las 10:33 horas del día 17 de marzo de 2016, se acordó lo siguiente:

ACUERDO PRIMERO: DE LAS CONDICIONES DE OPERACIÓN DE LOS SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL EN VEHICULOS MENORES.

LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY, deberá inscribir a aquellas unidades vehiculares que cuenten con tarjeta de identificación vehicular hasta el 05/09/2015, SOAT o AFOCAT vigente, pintado de los números en la parte lateral, frontal, superior y posterior exigidos por la OM 028-2015-MPH, contar con implementos de seguridad, tener Las cintas retroreflectivas exigidas por ley y no tener lunas o micas oscuras o polarizadas de ningún tipo; haber pasado su constatación de características y tener vigente su certificado de operaciones provincial.

LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA, brindara asesoría especializada para la redacción, sustentación, aprobación y capacitación de la Ordenanza municipal distrital del servicio de transporte público de personas y carga de vehículos menores en la jurisdicción del distrito de Hualmay, **HOMOLOGANDO** los procedimientos, requisitos y exigencias establecidas en la Ordenanza Municipal 028-2015-MPH, así como la tabla de infracciones y sanciones.





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA

LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY, permitirá la circulación de unidades vehiculares dentro de su jurisdicción que cuenten con la autorización de dicho distrito, debiendo dicha municipalidad identificar las unidades que ellos habilitan, sin obstruir las identificaciones tanto de los números de padrón como de empresa dado por la Municipalidad Provincial de Huaura.

ACUERDO SEGUNDO: DE LA FISCALIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE VEHICULOS MENORES.

LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY, cuenta con su cuadro de inspectores y se compromete a tenerlos habilitados y capacitados para la detección, llenado de actas de control y aplicación de infracción y sanciones dentro de su jurisdicción.

A requerimiento de la Municipalidad Distrital de Hualmay, se autorizara a los inspectores de la municipalidad provincial de Huaura, realizar operativos dentro de su jurisdicción, como apoyo y de manera conjunta con su cuadro de inspectores, teniendo facultades de fiscalización dentro de dicha jurisdicción; las actas de control que se utilizara será aquella aprobado por la municipalidad distrital de Hualmay, así como el cobro del mismo y el procedimiento sancionador; de igual manera cuando la Municipalidad Provincial de Huaura, requiera el apoyo de los inspectores municipales de la municipalidad distrital de Hualmay, se autorizara a dichos inspectores para brindar apoyo en el procedimiento de fiscalización que realice la Municipalidad provincial, dentro de su procedimiento sancionador.

Ambas Municipalidades, deben contar con su respectivo Depósito Municipal debidamente habilitado para la ejecución de las medidas preventivas de internamiento vehicular.

ACUERDO TERCERO: DEL PLAN REGULADOR, PARADEROS Y/O ZONAS DE TRABAJO.

La Municipalidad Provincial de Huaura, de manera conjunta con la Municipalidad distrital de Hualmay, realizaran un plan regulador de rutas para el servicio de transporte de vehículos menores, el cual luego de su presentación por los técnicos especialistas, deberá ser aprobado por el consejo municipal de cada municipalidad, donde se señalara las vías de acceso al servicio según cada distrito, los paraderos y/o zonas de trabajo, deberá entenderse como jurisdicción del plan regular la sumatoria de los dos distritos, siendo un plan regulador integral, que será de uso de todos los transportadores autorizados, vehículos y conductores que se encuentren habilitados según distrito.

El otorgamiento de los paraderos o zonas de trabajo, señaladas en el plan regulador será entregado por concurso o licitación pública a los transportadores que participen, la licitación o concurso será realizado por cada municipalidad, según el paradero o zona de trabajo.

Sin perjuicio de lo establecido en el párrafo anterior, y según el plan regulador y a discreción de cada entidad municipal se podrá crear paraderos universales, en las zonas que según estudio técnico así se señale.

ACUERDO CUARTO: DEL COMITÉ PERMANENTE DE REGIMEN DE GESTION COMUN.

La Municipalidad provincial de Huaura y la Municipalidad distrital de Hualmay, designaran 3 representantes para la conformación del comité permanente del régimen de gestión común, debiendo ser de manera obligatoria los Gerentes de transporte de cada municipalidad o el que haga sus veces, respecto a la Municipalidad provincial de Huaura, participaran los sub gerentes de la gerencia de





MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA

transporte (Sub Gerencia de Regulación y Fiscalización del Tránsito y Transporte y el Sub Gerente de Ingeniería del Tránsito); así mismo deberán participar los presidentes de la comisión de transporte de cada comuna, quienes tendrán función fiscalizadora.

El comité podrá, proponer modificaciones, aclaración o cumplimiento de los acuerdos pactados en la presente acta, las propuestas deberán ser aprobadas por los respectivos consejos municipales, para su vigencia

ACUERDO QUINTO: PLAZO DE VIGENCIA DEL RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN DEL TRANSPORTE Y FÓRMULAS DE RENOVACIÓN, ACTUALIZACIÓN O MODIFICACIÓN.

El régimen de gestión común, tendrá una vigencia de 5 años, a partir de la firma del presente acuerdo o de su aprobación, pudiendo renovarse automáticamente, si no existe observación alguna al presente.

- e) ACTA DE ACUERDO N° 005-2016-MPH-MDH, desarrollado a las 11:00 horas del día 22 de marzo de 2016, se acordó lo siguiente:

ACUERDO PRIMERO: PENALIDADES POR INCUMPLIMIENTO DE LOS TÉRMINOS DE LA GESTIÓN COMÚN DEL TRANSPORTE.

Para el presente Régimen de Gestión Común, no se aplica penalidades, entre municipalidades, sin embargo el incumplimiento de lo acordado en el presente régimen por los funcionarios o servidores públicos acarreará responsabilidades administrativas, las mismas que serán sancionadas por el órgano competente de cada entidad municipal.

ACUERDO SEGUNDO: DE LO NO PREVISTO

Todo lo no establecido en el presente régimen, serán tratados en las reuniones del comité permanente, el cual quedara instalado a la emisión de la respectiva Ordenanza Municipal que lo apruebe.

ACUERDO TERCERO: DE LAS SANCIONES DE CANCELACIÓN E INHABILITACIONES DE LAS UNIDADES VEHICULARES

Las sanciones de cancelación y/o inhabilitaciones debidamente consentidas en vía administrativa, impuesta por cualquiera de las municipalidades serán puestas de conocimiento a la municipalidad que no sanciona, para que esta pueda proceder a sancionar según corresponda, siempre que la sanción impuesta se encuentre contemplada como sanción en el cuadro de sanciones de la otra entidad municipal.

DISPOSICIÓN FINAL: DE LA APROBACION DE LOS ACUERDOS

Se establece que los acuerdos aprobados por los representantes de cada entidad municipal, serán de fiel cumplimiento para las entidades municipales una vez aprobados mediante Ordenanza Municipal, los firmantes se comprometen a gestionar en el plazo más próximo la aprobación de los acuerdos adoptados en el presente régimen de gestión común ante su respectiva entidad municipal.




MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA
Lic. JORGE HUMBERTO BARBA MITRANI
ALCALDE PROVINCIAL

“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

MEMORIAL

Sr. HUGO ECHEGARAY VIRU
ALCALDE DE LA PROVINCIA DE HUAURA

Los suscritos, Gerentes de las diferentes Empresas de Transportes de Vehículos menores, pertenecientes al Distrito de Huacho, Provincia de Huaura, Departamento de Lima, nos presentamos ante su honorable despacho para expresar lo siguiente:

- **PRIMERO:** Que los conductores de vehículos menores, vienen siendo víctimas de constantes operativos por parte de los inspectores de tránsito y efectivos policiales, y que se viene realizando en las diferentes calles de la Provincia de Huaura, y vulnerando el derecho al trabajo toda vez que se les esta sancionando con papeletas por portar licencias de conducir aduciendo que son falsas, sin considerar el D.S. 011-2022-MTC y D.L. 008-2022-MTC; que amplía la vigencia de las licencias de conducir y así mismo la ampliación del registro de las licencias de conducir en el sistema del MTC. Hasta el 31 de diciembre del 2022. Por ello solicitamos la suspensión de los operativos que se vienen realizando diariamente, toda vez que es un atropello a nuestros derechos.
- **SEGUNDO:** Venimos esperando la Ordenanza Municipal en donde anuncie el inicio de la INSCRIPCIÓN y REINSCRIPCIÓN de vehículos menores, toda vez que la ciudad se ha convertido en caos e informalidad por parte de los vehículos no empadronados, sin poder ser controlados e infringiendo las buenas costumbres haciendo uso indebido (robos), toda vez no se les puede reconocer ya que no cuentan con número de padrón, por lo expuesto solicitamos, se acelere y se dé inicio lo más pronto la INSCRIPCIÓN y REINSCRIPCIÓN de los vehículos.
- **TERCERO:** Así mismo la Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura viene haciendo caso omiso al D.S. 011-2022 y D.L. 008-2022-MTC, toda vez que hasta la fecha no registra en el sistema del MTC la relación de licencias de conducir emitidas por vuestra gerencia, es por ello que también requerimos de forma urgente se viabilice la tramitación y de esa forma conste en el sistema del MTC.
- **CUARTO:** Las vías de tránsito vehicular de nuestra ciudad se han convertido en lugares intransitables toda vez que no cuentan con mantenimiento y se encuentran con deterioros graves, así mismo los semáforos son un peligro ya que en muchas oportunidades se encuentran malogrados, es por ello que solicitamos de forma urgente la solución a este problema que aqueja al trabajador del transporte en forma diaria.
- **QUINTO:** De la misma forma vemos a diario a los Inspectores Municipales de Transporte, que en innumerables oportunidades les falta criterio y hacen abuso de autoridad sin considerar ni tener algo de empatía hacia el mototaxista, es por ello que viendo las circunstancias solicitamos que se les capacite unipersonal y grupal de cómo comportarse ante diferentes circunstancias.
- **SEXTO:** Así mismo todos estamos conscientes que el precio del combustible y repuestos de nuestros vehículos se viene elevando contantemente y ante ello nos vemos limitados en poder hacer gastos extras tales como tramitar tarjeta de circulación en varias municipalidades, así como viene ocurriendo en nuestra actualidad es por ello que solicitamos que por necesidad se retorne a la tarjeta única de circulación (Gestión

Común) ya que con este acto ayudaría de forma enorme a la canasta familiar y por ende a los propietarios de mototaxis quienes invirtieron y generaron una fuente de trabajo para los ciudadanos de nuestra Provincia.

➤ **SEPTIMO:** Viendo la urgencia de la problemática que nos aqueja pedimos a la Municipalidad Provincial de Huaura la solución inmediata a nuestros requerimientos en un plazo no mayor de **48 horas** una vez recepcionada la presente, caso contrario se optará con medidas de fuerza.

Estamos convencidos de que su autoridad permitirá solucionar de forma inmediata la problemática mostrada en este memorial en beneficio del amplio grupo trabajador mototaxista de nuestra tan hermosa ciudad. Esperamos obtener una respuesta positiva de su parte.

Huacho 30 de junio del 2022

Firman:

EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES
KELAR WY SAC

EMP. TRANSP Y SERVICIOS
PALCO EXPRESS S.R.L.

AURORA COCA BAZALAR
GERENTE GENERAL

EMP. TRANSP. SERVICIOS MULTIPLES
NORTE CHICO E.I.R.L.

Jose H. Palma Bollo
TITULAR GERENTE

EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES
KELAR WY SAC

RAFAEL ARIAS GONZALES
GERENTE GENERAL

E.T.S. PALCO PERMANENTE E.I.R.L.

SERGIO ANDRE PALMA COCA
TITULAR GERENTE

EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS
JHAMSORI

RICHAR PLACER VALVERDE LAMINQUEZ
GERENTE GENERAL

JC EMPRESA DE TRANSPORTES
Y SERVICIOS MULTIPLES S.A.C.

Rafael Arias Gonzales
GERENTE GENERAL

EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS
HERACLIO TOLENTINO S.A.C.

Claudio Alberto Bedon Rodriguez
GERENTE GENERAL

EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS
JHAMSORI

RICHAR PLACER VALVERDE LAMINQUEZ
GERENTE GENERAL

EMPRESA DE TRANSPORTES
MORENO MOTORS EXPRESS SAC

Héctor Luis Moreno Roman
GERENTE GENERAL

E.T. EL SOL MOTORS EXPRESS SAC

Hector Luis Moreno Roman
GERENTE GENERAL

EMPRESA "J & R" S.A.C.

JHON Y. MEZA CHAMPA
GERENTE

EMP. DE TRANSP. DE TRABAJADORES DE MOTOTAXISTAS
DE LA PROVINCIA DE HUACHO S.A.C.

KATIA RIOS LOPEZ
GERENTE GENERAL

E.T. MOTOR HUACHO S.A.C.

JACOBO T. QUIROZ CASTRO
GERENTE

EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS
LUIS ENRIQUE E.I.R.L.

YESSICA PORTELLA GUERRERO
GERENTE

TRANSPORTES HUACHO S.A.C.

JHOSYLYN ANA MARQUEZ
GERENTE GENERAL

Emp. de Moto-taxistas y más S.A.C.

EMILIANO A. TORRES COTIGUANCO
GERENTE GENERAL

EMP. DE TRANSP. Y SERVI
"PURO CORAZON" SA

Juan Mariano Capachi
GERENTE

ACTA DE REUNIÓN

En la ciudad de Huacho, Provincia de Huaura Departamento de Lima, siendo las 11:30 am del 27 de junio del 2022, reunidos los Gerentes de las Empresas de Vehículos Menores de la Provincia de Huaura; en donde se precisó que la reunión se llevó a cabo para viabilizar la solución problemática que viene aquejando al sector de transporte de vehículos menores y en donde arribó a los siguientes acuerdos:

ACUERDOS:

- Exigir que se respete el D.S. 011-2022-MTC y D.L. 008-2022-MTC; que amplía la vigencia de las licencias de conducir y así mismo la ampliación del registro de las licencias de conducir en el sistema del MTC.
- La suspensión de los operativos (MUNICIPAL Y POLICIAL).
- Solicitar la aceleración de la ordenanza de inscripción y reinscripción.
- Pedir el registro de las licencias de conducir emitidos por la MPH en el listado del MTC.
- Pedir el mantenimiento de pistas y semáforos de las principales calles de nuestra ciudad.
- Solicitar que se capacite al personal de inspectores de transportes de la MPH.
- Se expuso la necesidad de retornar a la tarjeta única de circulación (Gestión Común)
- Dar un plazo de 48 horas a la Municipalidad Provincial de Huaura, una vez recepcionada la presente para el cumplimiento de los requerimientos, caso contrario se optará con medidas de fuerza.

Siendo las 13:50 del día 27 de junio damos por concluido la reunión con la asistencia de las siguientes empresas:

EMP. TRANSP. Y SERVICIOS PALCO EXPRESS S.R.L.
AURORA COCA BAZALAR
GERENTE GENERAL

EMP. TRANSP. SERV. UNIDOS NORTE CHICO E.I.R.L.
José H. Palma Bello
TITULAR GERENTE

EMP. DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES MAROJO
ROMÁN FELIX MORALIS
GERENTE GENERAL

EMPRESA DE TRANSPORTE Y SERVICIOS MULTIPLES VELAR Y SAC
RAÚL RAYMUND ARIAS GONZALEZ
GERENTE GENERAL

E.T.S. PALCO HERMANOS E.I.R.L.
SERGIO ANDRÉ PALMA COCA
TITULAR GERENTE

EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS JHAMSORI El Seguro y el Seguro
RICHAR RUBEN VALVERDE DOMINGUEZ
GERENTE GENERAL

EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES S.A.C.
Raúl Randall Arias Gonzalez
GERENTE GENERAL

EMPRESA DE TRANSPORTE MULTIPLES LUIS ENRIQUE ESTE
WEBERICA PORRILLA CUELLERERO
GERENTE

EMPRESA DE TRANSPORTES MORENO MOTORS EXPRESS SAC
Héctor Luis Moreno Román
GERENTE GENERAL

E.T. EL SOL MOTORS EXPRESS SAC.
Hector Luis Moreno Roman
GERENTE GENERAL

INTERCOMUNICACIONES Y SERVICIOS DE SEGUROS S.A.C.
TANIA RIOS LOPEZ
GERENTE

EMPRESA "J & P" S.A.C.
JHONY MEZA CHAMPA
GERENTE

EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES S.A.C.
TANIA RIOS LOPEZ

RESPUESTA AL MEMORIAL 1



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA
SUB GERENCIA DE TRANSPORTE
"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

SIGGEDO	
REG. DOC.	1612692
REG. EXP.	576819

Huacho, 08 de julio del 2022

CARTA N° 033 -2022-GT/MPH

Señor:

[REDACTED]

Presente. -

Asunto : ANALISIS SITUACIONAL Y MEDIDAS PARA CONTRARRESTAR

De mi mayor consideración:

La presente tiene por finalidad hacerle llegar nuestros cordiales saludos a nombre de la Sub Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial de Huaura y hacerle de conocimiento lo siguiente, detallado a continuación, con respecto al MEMORIAL SOBRE LA PROBLEMÁTICA DE LOS VEHICULOS MENORES con DOC N°: 01609174 EXP N° 00576819.

• Que, con respecto al punto N°1:

Los Inspectores Municipales del Tránsito y Transporte en materia de fiscalización, cumplen con la ordenanza vigente para su correcta imposición de sanción, contemplada en la TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE VEHICULOS MENORES de la Ordenanza Municipal N°028-2015 - REGLAMENTO QUE REGULA EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL DE PASAJEROS Y CARGA EN VEHÍCULOS MENORES, EN LA JURISDICCIÓN DEL DISTRITO DE HUACHO.

Asimismo, otra disposición, como la Resolución Directoral N° 008-2022-MTC/18 - *Aprobación del Cronograma de Integración de las Licencias de Conducir de la Clase B al Sistema Nacional de Conductores*, el cual dicho cronograma estipula que las municipalidades de capitales NO departamentales tienen plazo máximo hasta el **09 de enero de 2023**, y la integración y puesta en funcionamiento del SNC-B hasta el **10 de enero de 2023**.

Que, ante esa situación los Inspectores Municipales del Tránsito y Transporte; antes de imponer una sanción correspondiente a presuntas licencias de conducir adulteradas; realizan la *fiscalización de gabinete (revisión o verificación con el sistema de la Sub Gerencia de Transporte)* por medio de llamadas telefónicas a fin de realizar un control en la fiscalización.

Del mismo modo a través del OFICIO 000060MPH/ST con fecha **07/07/2022** se presentó a través de mesa de partes de la Comisaría Cruz Blanca el ESTADO SITUACIONAL DE LAS LICENCIAS DE CONDUCIR, con el objetivo de que los policías de tránsito tengan en cuenta que nuestra presente entidad edil aún se encuentra en la etapa de migración del registro histórico de las licencias de conducir de la clase B en todas sus categorías; **precisando** que las licencias de conducir emitidas por nuestra entidad, que se encuentren vigentes a la fecha en curso, **gozan de validez**, así estas no registren en la página "https://licencias-tramite.mtc.gob.pe/frmlB_Consulta.aspx". Sin embargo, esta excepción no aplica para las licencias de conducir que se encuentren vencidas o que no se amparen a una prórroga de vigencia.

En consecuencia, la petición de suspender los operativos, no esta dentro de los planes de la presente dependencia ya que conllevaría al aumento de la informalidad en su máxima expresión y descontrol de las unidades que conforman el parque automotor de nuestra jurisdicción. Sin embargo, se exhortará a nuestro órgano de fiscalización (Inspectores Municipales del Tránsito y Transporte) **mejorar el buen criterio antes de imponer una sanción sin vulnerar, desconocer, ni transgredir la ordenanza vigente y otras disposiciones.**

• Que, con respecto al punto N°2:

La publicación mediante ordenanza de reapertura del parque automotor (reinscripción e inscripción) depende de un estudio técnico sobre el estado del parque automotor de los vehículos menores, el cual conlleva



SUB GERENCIA DE TRANSPORTE
Malecón Roca, Huacho - Huaura - Lima
Telf. 2324272 - 2392842 - Huacho

Siempre
con el pueblo



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA
SUB GERENCIA DE TRANSPORTE

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

en analizar los tipos de vías, flota habilitada por cada transportador autorizado y la capacidad de unidades de vehículos menores que pueden transitar dentro de la jurisdicción.

Que, mediante el INFORME N°537-2022/MPH se le remite a la Gerencia de Control de la Ciudad el informe técnico de aprobación del proyecto de ordenanza de "apertura excepcional de inscripción y reinscripción del parque automotor del transporte público especial de vehículos menores en la jurisdicción del distrito de huacho"

Del mismo modo se seguirá optando a través de mesas de trabajo con todos los transportadores autorizados las coordinaciones de los planes que tiene nuestra dependencia a favor del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores. Ya que un aumento del parque automotor, podría ser significativo para las unidades vehiculares que presten el servicio de transporte público en otras modalidades de servicio.

• Que, con respecto al punto N°3:

Actualmente, se viene asumiendo la responsabilidad de funcionarios públicos de la Sub Gerencia de Transporte que hicieron caso omiso a las prórrogas de los cronogramas de la migración del registro de las licencias de conducir de la clase B en todas sus categorías.

Asimismo, el sistema de la Sub Gerencia de Transporte (SIGAVE) no cuenta con la información necesaria requerida por el MTC, dificultando el procedimiento de migración. Por lo que, se optó por desarchivar todos los expedientes de licencias de conducir emitidas con anterioridad por la presente dependencia, como medida para contrarrestar la falta de información que alberga el SIGAVE.

Aunado a lo expuesto, cabe precisar que este es un procedimiento delicado y con mucha responsabilidad, por lo que, NO se ejecutaran acciones volátiles que perjudiquen la imagen de la Sub Gerencia de Transporte.

Que, por consiguiente, a la fecha en curso se vienen realizando la verificación correspondiente de cada expediente de licencia de conducir, teniendo en cuenta la Resolución Directoral N° 008-2022-MTC/18 - Aprobación del Cronograma de Integración de las Licencias de Conducir de la Clase B al Sistema Nacional de Conductores, el cual dicho cronograma estipula que las municipalidades de capitales NO departamentales tienen plazo máximo hasta el **09 de enero de 2023**, y la integración y puesta en funcionamiento del SNC-B hasta el **10 de enero de 2023**

• Que, con respecto al punto N°4:

Las vías intransitables, se hace de conocimiento que dentro de jurisdicción no existe ninguna vía intransitable como señalan en el documento, asimismo no indican la ubicación para ejecutar el mantenimiento ipso facto.

Que, a la fecha en curso existe un proyecto de recapeo y asfaltado por la Sub Gerencia de Estudios, Proyectos y Obras Públicas, el cual es el área usuaria de dar el mantenimiento correspondiente de las vías de nuestra jurisdicción.

Asimismo, se estaría elaborando un plan de trabajo para el mantenimiento correctivo y preventivo de los 40 semáforos de nuestra provincia. A causa de que los semáforos son antiguos, se viene realizando la verificación del funcionamiento en las intersecciones de forma continua. Del mismo modo, cabe mencionar que existe una proyección de ordenanza relacionado a ello, y se encuentra en el despacho de la Gerencia de Control de la Ciudad; dicha ordenanza permitiría cambiar los semáforos antiguos y al mismo tiempo se estandarizaría la compra de semáforos con especificaciones técnicas modernas, generando que a futuro no se pueda adquirir semáforos con especificaciones técnicas antiguas.

• Que, con respecto al punto N°5:

La presente dependencia nunca estará a favor del abuso y atropello de los derechos hacia los conductores; el objetivo principal de los controles de fiscalización es respetar la normativa vigente para optimizar el sistema de transporte público de la jurisdicción. Por ende, se identificaría al personal (Inspector Municipal de Tránsito y



SUB GERENCIA DE TRANSPORTE
Malecón Roca, Huacho - Huaura - Lima
Telf. 2324272 - 2392842 - Huacho

Siempre
con el pueblo



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA
SUB GERENCIA DE TRANSPORTE

"Decreto de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Transporte) que no esté de acuerdo con la misión, visión y principios, culminando el vínculo con la presente entidad edil. Igualmente, cabe destacar que en el transcurso de estos días se estaría comunicando a nuestro personal sobre una capacitación, con el siguiente temario **Técnicas de intervención en la fiscalización del transporte público, procedimientos en la fiscalización, responsabilidad penal**, con la finalidad de seguir reforzando los conocimientos de acuerdo a la coyuntura del transporte público y aplicación del buen criterio antes de la imposición de la sanción.

- Que, con respecto al punto N°6:

Nuestra jurisdicción esta de acuerdo que se retome el régimen de gestión común, ya que facilitaría la prestación del servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados o no motorizados de los distritos de alta presencia de movilidad, como Hualmay, Caleta de Carquin y Santa María


Por tal motivo, se estaría remitiendo documentos a las municipalidades distritales mencionadas para establecer un nuevo régimen de gestión común, de acuerdo con la realidad problemática actual del transporte público.

Que, en caso no exista respuestas inmediatas de las municipalidades de estos distritos contiguos, se procederá a establecer los nuevos términos de gestión común; dicha acción se ejecutaría bajo al amparo del artículo 18°. - De las competencias de las Municipalidades Distritales, de la LEY 27181 - LEY GENERAL DE TRANSITO TERRESTRE, el inciso 18.2 establece "En el caso en que dos distritos contiguos requieran una gestión conjunta de transporte y tránsito terrestre, las municipalidades correspondientes deben establecer un régimen de gestión común. **En caso de no establecerse dicho régimen corresponde a la municipalidad provincial fijar los términos de gestión común**".

Que, por lo expuesto en los acápites precedentes, se hace imprescindible, retomar las coordinaciones con vuestro grupo de transportadores autorizados a fin de ejecutar acciones inmediatas.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para expresarle las muestras de mi consideración y estima.

Atentamente,


Abg. JUAN JOSÉ PÉREZ PANANA
SUB GERENTE DE TRANSPORTE
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL HUAURA



SUB GERENCIA DE TRANSPORTE
Malecón Roca, Huacho - Huarura - Lima
Telf. 2324272 - 2322842 - Huacho



Siempre
con el pueblo

MEMORIAL 2

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Lima, 13 de julio de 2022

MEMORIAL 02

Señor
HUGO ECHEGARAY VIRU
Alcalde de la Provincial de Huaura
Presente. –

Ref.: Exp. Memorial de fecha 04 de julio de 2022

De mi consideración:

Me dirijo a usted, para saludarlo cordialmente, a la vez ponerle en su conocimiento que conforme a la Asamblea General Mototaxista realizada con fecha 12 de julio de 2022, los suscritos, Gerentes de las diferentes Empresas de Transportes de Vehículos menores y la comisión de apoyo al mototaxista, pertenecientes al Distrito de Huacho, Provincia de Huaura, Departamento de Lima y, en relación al documento de la referencia, sumamos a nuestra plataforma de lucha los siguientes puntos:

- **PRIMERO:** EXHORTAMOS a la Municipalidad Provincial de Huaura a cumplir con todas las exigencias de Ley a efectos de volver a emitir las licencias de conducir y no vernos obligados a trasladarnos a otras provincias para realizar dicho trámite, siendo un perjuicio constante para el transportista menor.
- **SEGUNDO:** EXHORTAMOS se tomen las acciones inmediatas para la delimitación de los paraderos universales debidamente señalizados y técnicamente calificados a efectos de contar con un servicio de transporte menor más ordenado; asimismo, solicitamos tome en consideración la no exigencia de la desinfección a los vehículos menores debido al retorno progresivo a la normalidad.
- **TERCERO:** SOLICITAMOS que la Tarjeta de Circulación tenga la vigencia por un periodo de tres años.

En la confianza de encontrar una debida atención al presente.

Atentamente,

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Lima, 12 de julio de 2022

ACTA DE ASAMBLEA

Siendo las 17:00 horas del día martes 12 de julio de 2022 se llevó a cabo la Asamblea General de Mototaxistas en la Plazuela Víctor Raúl Haya de la Torre de la ciudad de Huacho, provincia de Huaura, departamento de Lima, la cual contó con la participación de los Gerentes de las diferentes Empresas de Transportes de Vehículos menores y a su vez, con transportistas de vehículos menores de dicha jurisdicción.

En ese contexto, se dio inicio a la mencionada asamblea con la lectura del memorial presentado por los citados representantes con fecha 04 de julio de 2022, ante la Municipalidad Provincial de Huaura – Expediente N° 1609174 (Doc. 576819), posteriormente se llegó a los siguientes puntos de acuerdo:

1. En consideración a lo expuesto por los transportistas de vehículos menores participantes se dispone añadir al citado memorial, lo siguiente: Tarjeta de Circulación vigente por un periodo de tres años, emisión de las licencias de conducir por la Municipalidad Provincial de Huaura, delimitación de paraderos universales y tomar en consideración la no exigencia de la desinfección a los vehículos menores.
2. Se conformó la Comisión de Apoyo al Mototaxista a elección de los transportistas de vehículos menores participantes, siendo conformada por los/as siguientes ciudadanos/as:
 - Mirian Marlene Collantes Ramos
 - José Martín Salvador Natividad
 - Juan Carlos Mundaca Palacios
 - Raúl Antonio De La Cruz Núñez
 - Pedro Eyzaguirre Cáceres
3. Por último, se acordó por amplia mayoría convocar a un paro provincial para las fechas lunes 18 y martes 19 de julio del presente debido a no llegar a un acuerdo con la comuna provincial.

Sin más que hacer constar se de por terminada la presente acta en la misma ubicación siendo las 18:30 horas y se procede a firmar por los presentes gerentes de las empresas de vehículos menores y representantes de la Comisión de Apoyo al Mototaxista.

Atentamente,

MEMORIAL 3

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Lima, 03 de agosto de 2022

MEMORIAL 03

Señor
HUGO ECHEGARAY VIRU
Alcalde de la Provincial de Huaura
Presente. –

Ref.: Acta de acuerdos y compromisos
de fecha 16 de julio de 2022

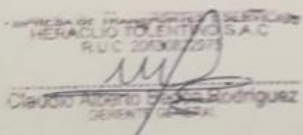
De mi consideración:

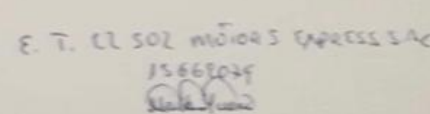
Me dirijo a usted, para saludarlo cordialmente, y a la vez, en conformidad a lo dispuesto en el documento de la referencia que determina los acuerdos y compromisos arribados en la reunión de fecha 16 de julio de 2022 sostenida entre las autoridades de la Municipalidad Provincial de Huaura, los representantes de las empresas de transporte menor de la ciudad de Huacho y los miembros de la Comisión de Apoyo al Mototaxista, solicitamos a su despacho lo siguiente:

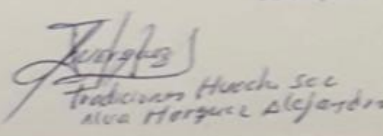
- Conformación de una Mesa de Trabajo a efectos de tratar **CON CARÁCTER DE URGENCIA** la problemática del sector del transporte menor de la Provincia de Huaura; así mismo donde se pueda debatir la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común, la modificación de la tabla de infracciones de la Ordenanza Nº 028-2015-MPH que aprueba el Reglamento que regula el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores, en la jurisdicción del Distrito de Huacho, entre otros.
- En tal sentido, solicitamos que, **al más breve plazo**, seamos notificados sobre la fecha convocada por su representada a efectos de llevar a cabo la referida Mesa de Trabajo.


En la confianza de encontrar una debida atención al presente.

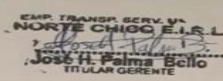
Atentamente,

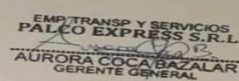

Claudio Alberto Torres Rodríguez
GERENTE GENERAL



E. T. EL SOL mejores express SAC
15662049
Rafael

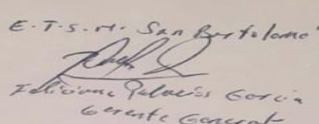

Tradiciones Huacho S.a.c
Alva Hertzuel Alejandra


KATYA RIOS LOPEZ
GERENTE GENERAL


JOSE H. PALMA SULLO
TITULAR GERENTE


AURORA COCA BAZALAR
GERENTE GENERAL


SERGIO ANDRÉ PALMA COCA
TITULAR GERENTE


E.T.S. de San Bartolome
Feliziana Palacios Corcuera
Gerente General

ACTA DE ACUERDOS Y COMPROMISOS

ACTA DE ACUERDOS Y COMPROMISOS

En la ciudad de Huacho siendo las 11:00 horas del día 16 de julio del 2022, se reunieron en las instalaciones de la Municipalidad Provincial de Huaura – Huacho el Sr. HUGO ECHEGARAY VIRU en su calidad de Alcalde de la Municipalidad de Provincial de Huaura – Huacho, el Ing. HEBERT ROOSBELT SAENZ RIOS en su calidad de Gerente de Control de la Ciudad y el Abg. JUAN JOSE PEREZ PANANA en su calidad de Sub Gerente de Transporte en representación de la Municipalidad Provincial de Huaura Huacho, así mismo se encuentran presentes en este acto, los señores JOSE HUMBERTO PALMA BELLO, JESUS JHONY MEZA CHAMPA, RICHARD VELASQUEZ DOMINGUEZ, JUAN A. ARAMBULO JUNCO y FLOR VALDIVIA CARBAJAL, representantes de las Empresas de Vehículos Menores y los representantes de la Comisión de Apoyo al Mototaxista de la ciudad de Huacho MIRIAN MARLENE COLLANTES RAMOS, JUAN CARLOS MUNCADA PALACIOS y RAUL ANTONIO DE LA CRUZ NUÑEZ.

La presente tiene como objetivo establecer acuerdos y compromisos como consecuencia del memorial presentado por un grupo de dirigentes de transporte de vehículos menores respecto a la problemática de los vehículos menores en la ciudad de Huacho.

En tal sentido, con la finalidad de poder establecer medidas que coadyuven al mejor desempeño de los vehículos menores (mototaxis) dentro del distrito de Huacho, así como el compromiso por parte de la Municipalidad Provincial de Huaura – Huacho, para que impulse las ordenanzas que busquen garantizar un transporte seguro y el Interés superior de todos los ciudadanos, los presentes establecen los siguientes acuerdos y compromisos:

1. Que, la Municipalidad Provincial de Huaura – Huacho se compromete seguir capacitando de manera continua a los Inspectores Municipales de Transporte, con la finalidad que puedan realizar con mejor criterio y socialización el control y fiscalización del transporte de vehículos menores y mayores y así evitar futuros abusos que se pudieran cometer en contra de los transportistas.
2. Que, el representante de las Empresas de Vehículos Menores y los representantes de la Comisión de Apoyo al Mototaxista, se comprometen a que sus vehículos y conductores cuenten con todos los requisitos que establece la normativa de Transporte, a efecto de otorgarle mayor seguridad y calidad de servicio a los ciudadanos del distrito de Huacho.
3. Que, como es de conocimiento de los dirigentes presentes en este acto, la Municipalidad Provincial de Huaura - Huacho viene trabajando EL PROYECTO DE ORDENANZA DE "APERTURA EXCEPCIONAL DE INSCRIPCIÓN Y REINSCRIPCIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE TRANSPORTE PUBLICO ESPECIAL DE VEHÍCULOS MENORES EN LA JURISDICCIÓN DEL DISTRITO DE HUACHO", ello con la finalidad de garantizar un transporte seguro y la reducción de la informalidad en nuestra ciudad, en tal sentido, esta comuna provincial se compromete a impulsar la misma a través de sus áreas administrativas con el propósito de que en el mas breve plazo pueda ser debatida ante el pleno de concejo municipal.

4. Con respecto a las licencias de conducir, como es conocimiento de los dirigentes presentes en este acto, esta comuna provincial a través de la Subgerencia de Transporte hizo de conocimiento a la Comisaría de Cruz Blanca mediante Oficio N° 060-2022-SGT/MPH de fecha 06 de julio de 2022, la validez de las licencias de conducir que ha expedido la Municipalidad Provincial de Huaura, así mismo esta comuna provincial se compromete a seguir los procedimientos administrativos a efectos que las licencias que han sido expedidas puedan ser registradas en el Sistema Nacional de Conductores del MTC
5. Respecto a la deficiente infraestructura vial, se puso de conocimiento del representante de las Empresas de Vehículos Menores y los representantes de la Comisión de Apoyo al Mototaxista, que la Municipalidad Provincial de Huaura - Huacho viene realizando las mejoras respecto al asfaltado y recapeo de las principales vías de la ciudad de Huacho, así mismo la Municipalidad Provincial de Huaura - Huacho se compromete a seguir realizando el mantenimiento las pistas y semáforos, a la brevedad posible al ser una demanda constante por parte de los transportistas de la ciudad de Huacho.
6. Que el representante de las Empresas de Vehículos Menores y los representantes de la Comisión de Apoyo al Mototaxista, solicitarán formalmente a través de un documento la conformación de una Mesa de Trabajo donde se trate de manera amplia la problemática del sector de transporte menor, así mismo donde se pueda debatir la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común, la modificación de la tabla de infracciones de la Ordenanza N° 028-2015-MPH que aprueba el Reglamento que regula el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores, en la jurisdicción del Distrito de Huacho entre otros, para tal efecto, esta comuna provincial se compromete a establecer la fecha para llevar a cabo la respectiva mesa de trabajo.

A lo expuesto, por acuerdo de las partes, se resuelve suspender el paro convocado para los días lunes 18 y martes 19 de 2022, por lo que en señal de conformidad las partes firman la presente.

[Handwritten signatures and names]

Ana María Júpico Júpico

Claudio Bedón R.

Jose M. B. C. M. B.

Anexo 05: Registro audiovisual

SUSCRIPCIÓN DEL RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN 2016-2019

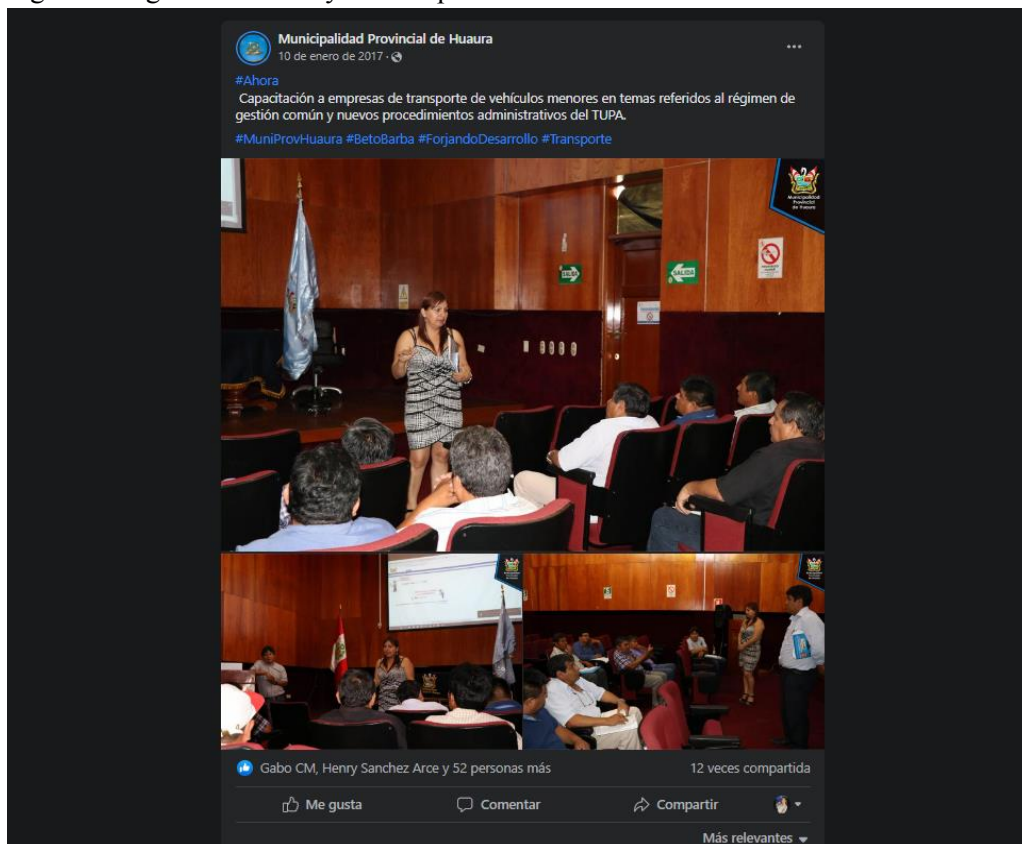
- “MOTOTAXISTAS PODRAN CIRCULAR EN DIVERSOS DISTRITOS”



Fuente: Publicación de fecha 24 de noviembre de 2016 a través de la red social Facebook del medio de comunicación virtual Red Noticias Norte Chico.

<https://www.facebook.com/RedNoticiasNorteChico/photos/a.380262952140674/719945578172408/?type=3>

- “Capacitación a empresas de transporte de vehículos menores en temas referidos al régimen de gestión común y nuevos procedimientos administrativos del TUPA”.



Fuente: Publicación de fecha 10 de enero de 2017 a través de la red social Facebook de la Municipalidad Provincial de Huaura.

Fuente: <https://www.facebook.com/MuniProvHuaura/posts/pfbid02xr3xogwxu8dvDh hbi3div5N95sQJioceh54TZnPujfGUCZdPcxqkbaTLstzCbbPl>

RESOLUCIÓN DEL RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN 2016-2019

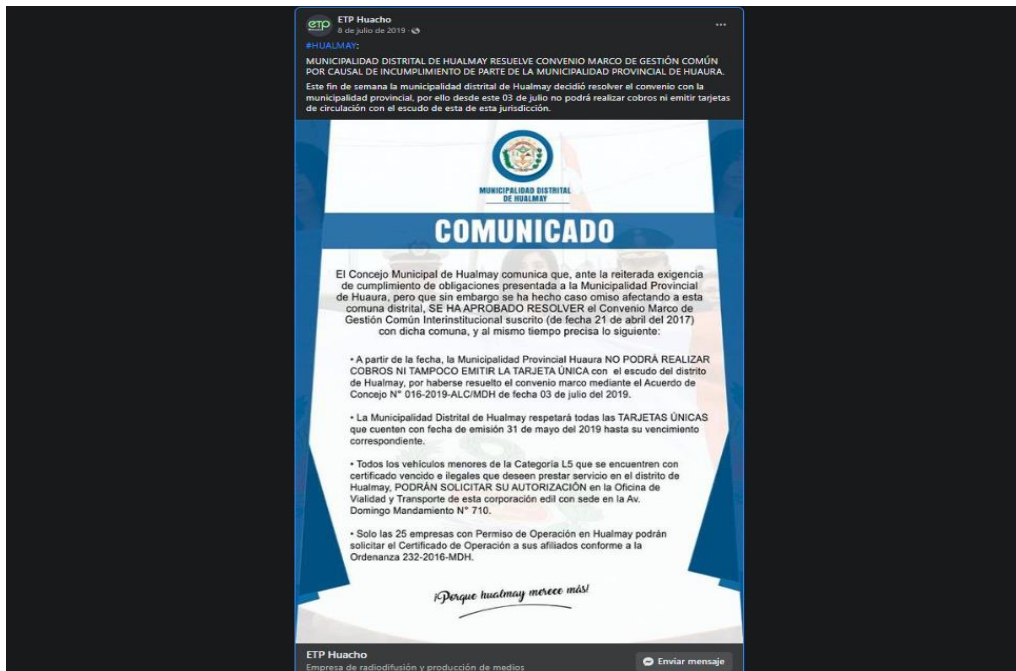
- “ALCALDES JUNTOS POR LA SEGURIDAD Y PROYECTOS”



Fuente: Publicación de fecha 08 de enero de 2019 a través de la red social Facebook del medio de comunicación virtual Red Noticias Norte Chico.

<https://www.facebook.com/RedNoticiasNorteChico/photos/a.394049290762040/1220361324797495/?type=3>

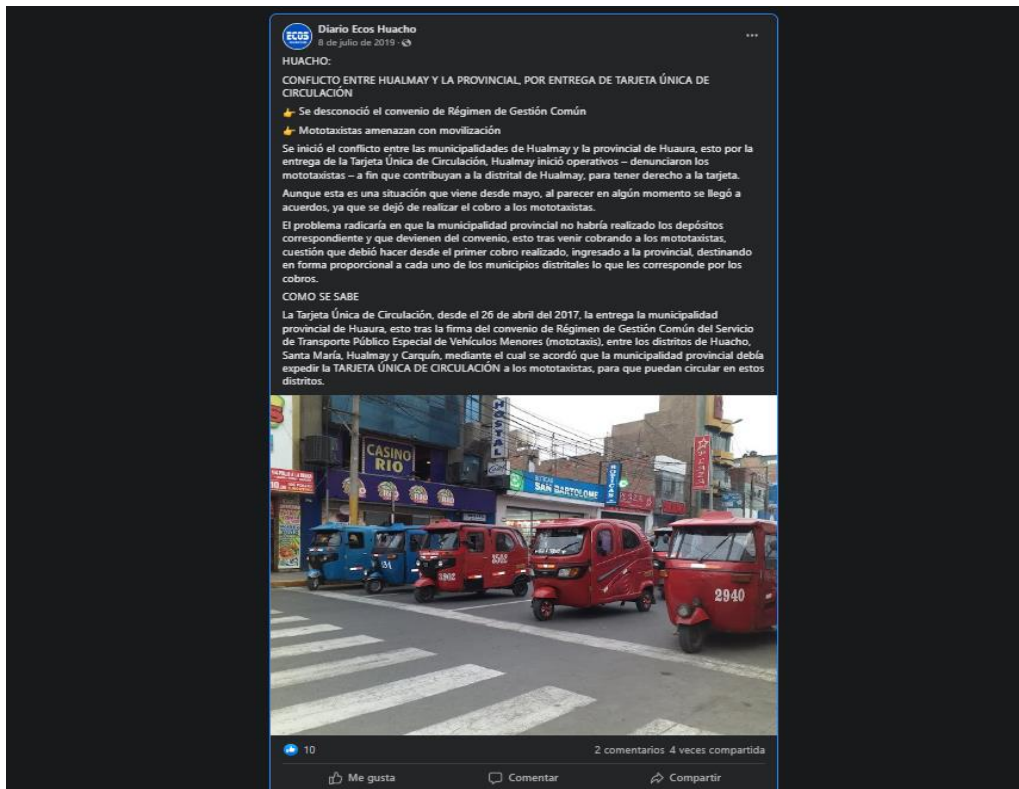
- “MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUALMAY RESUELVE CONVENIO MARCO DE GESTIÓN COMÚN POR CAUSAL DE INCUMPLIMIENTO DE PARTE DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA”.



Fuente: Publicación de fecha 08 de julio de 2019 a través de la red social Facebook del medio de comunicación virtual ETP Huacho (El Tribunal del Pueblo)

<https://www.facebook.com/136071850592042/posts/pfbid0277b1mq1oXY5o1UyKd kXFsaNJRJKouM8sbRfSSTfNXJxJGzfszibUDSPX9LxYWdl/?d=n>

- “HUACHO: CONFLICTO ENTRE HUALMAY Y LA PROVINCIAL, POR ENTREGA DE TARJETA ÚNICA DE CIRCULACIÓN”



Fuente: Publicación de fecha 08 de julio de 2019 a través de la red social Facebook del medio de comunicación virtual Diario Ecos Huacho.

<https://www.facebook.com/1391657404477666/posts/pfbid02RQEAhfinB5iQYAadPN4RH7vH4nar32ZsTKUzeSsBRoCgJkF5gRxm3kTJCwdCV7pyl/?d=n>

DEMANDA DE UNA NUEVA SUSCRIPCIÓN DEL RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN

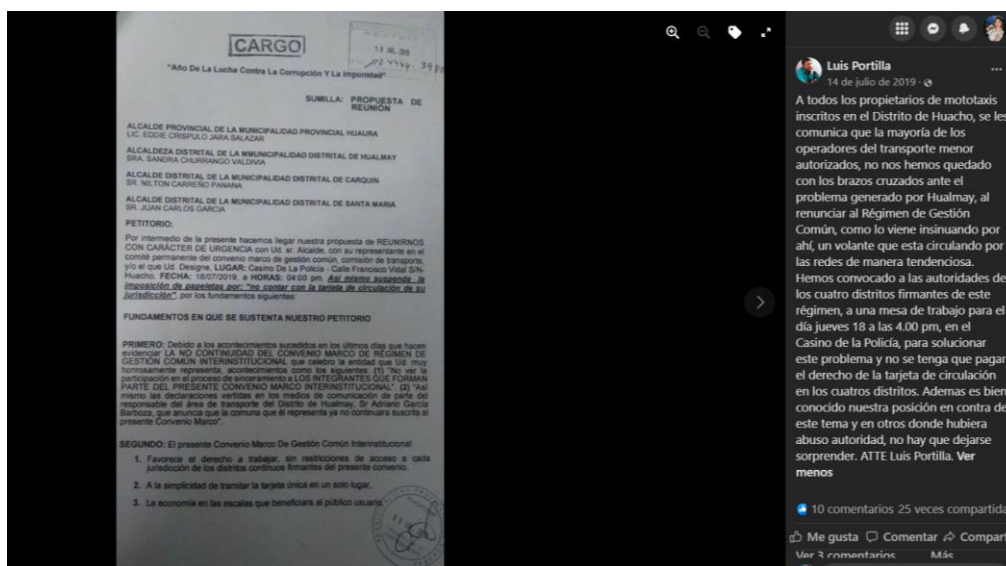
- HUACHO: MOTOTAXISTAS PREOCUPADOS PORQUE TENDRÁN QUE PAGAR EN HUACHO Y HUALMAY PARA PODER TRANSITAR LIBREMENTE



Fuente: Publicación de fecha 15 de mayo de 2019 a través de la red social Facebook del medio de comunicación virtual ETP Huacho (El Tribunal del Pueblo)

<https://www.facebook.com/136071850592042/posts/pfbid0h5QmTLRp88BMxSg2PeKE4eofRmt8i4Y3bvixhBZWoQCj9GGLJ3qW1mxqfq8W1pmLI/?d=n>

- Propuesta de reunión por parte de los dirigentes del transporte menor de Huacho para conversar con las autoridades municipales de los distritos de Hualmay, Santa María, Caleta de Carquín y Huacho, respecto a la problemática que genera la no continuidad del Régimen de Gestión Común como es el pago de los derechos municipales.



Fuente: Publicación de fecha 14 de julio de 2019 a través de la red social Facebook del dirigente de transporte menor Luis Portilla y Torres.

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=2442176039391348&set=a.1449750148633947>

- TRANSMISIÓN EN VIVO DE DIRIGENTE LUIS PORTILLA Y TORRES SOBRE PROBLEMÁTICA DEL RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN.

En fecha 03 de octubre de 2020, el dirigente de la ETM Luis Enrique EIRL, Luis Pedro Portilla y Torres, a través de una transmisión en vivo a través de su cuenta Facebook advierte lo siguiente: “A simple vista, es una funcionaria que no tiene criterio porque me dijo que simplemente se implementará, de repente, en otra gestión porque ahorita no existe la voluntad política para hacer el régimen de gestión común. Así lo ha dicho la funcionaria de transporte de Hualmay (...) Menos mal que estamos en pandemia porque si no, ya estuvieran haciendo su trabajo de fiscalización y habría un choque tremendo. No hay régimen de gestión común, Huacho no va a permitir ninguna moto que esté registrada en Hualmay, no va a permitir que estén en Huacho y Hualmay no va a permitir a las motos registradas en Huacho que circulen por su jurisdicción. Y ¿cuál va a ser el final de esto? En que todas las motos de Huacho tengan que tramitar su tarjeta de circulación de Hualmay” (...)

(...) “¿cuál es el tema entre ellos? (haciendo referencia a las autoridades municipales) No es el ordenamiento del transporte, no es que a ellos les preocupe que las calles estén

saturadas, que no estén demarcadas, que no están señalizadas. No, no, no, eso no le preocupa a Huacho, lo que les preocupa es cuánto vamos a cobrar, por eso que no se ponen de acuerdo señores. No se ponen de acuerdo para establecer de una vez por todas el régimen de gestión común y eso es preocupante, porque el final ¿quién va a pagar los platos rotos?, los transportistas señores, los transportistas, el conductor, el propietario de las mototaxis. Son ellos los que van a pagar los platos rotos de este problema que hay entre ambos distritos: Huacho y Hualmay” (...)



Fuente: Publicación de fecha 03 de octubre de 2020 a través de la red social Facebook del dirigente de transporte menor Luis Portilla y Torres.

<https://www.facebook.com/100007969279047/videos/2859962977612650>

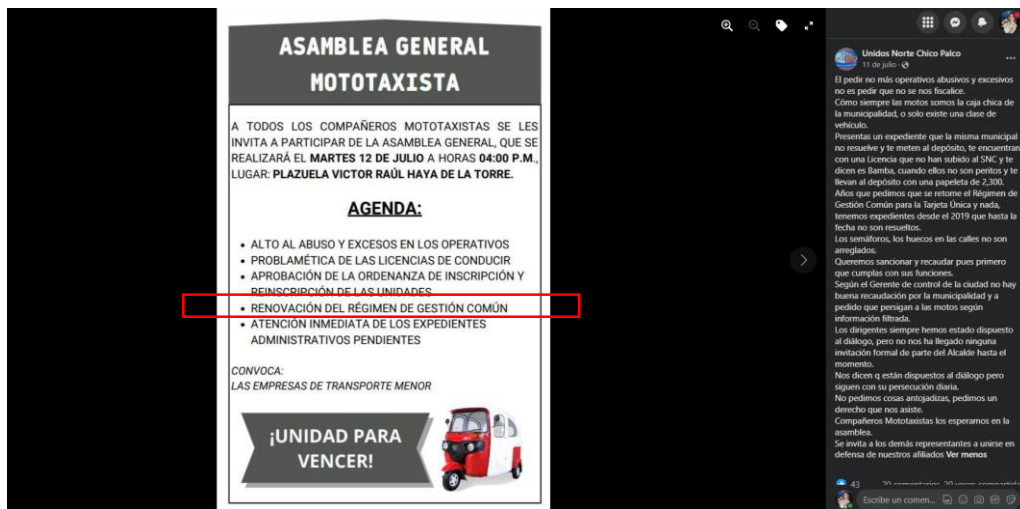
- ENTREVISTA EN VIVO AL DIRIGENTE TRANSPORTISTA MENOR JUAN ARÁMBULO SOBRE LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE MENOR “#ENVIVO: Exitosa Perú con Oscar Chilet 09/07/2022”



Fuente: Publicación de fecha 09 de julio de 2022 a través de la red social Facebook del medio de comunicación virtual Exitosa Perú – Huacho.

https://www.facebook.com/exitosahuacho/videos/3267382823586463/?extid=CL-UNK-UNK-UNK-IO5_GK0T-GK1C&ref=sharing

- CONVOCATORIA A ASAMBLEA GENERAL MOTOTAXISTA POR PARTE DE SUS DIRIGENTES DONDE UNO DE LOS PUNTOS DE AGENDA EN LA RENOVACIÓN DEL RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN



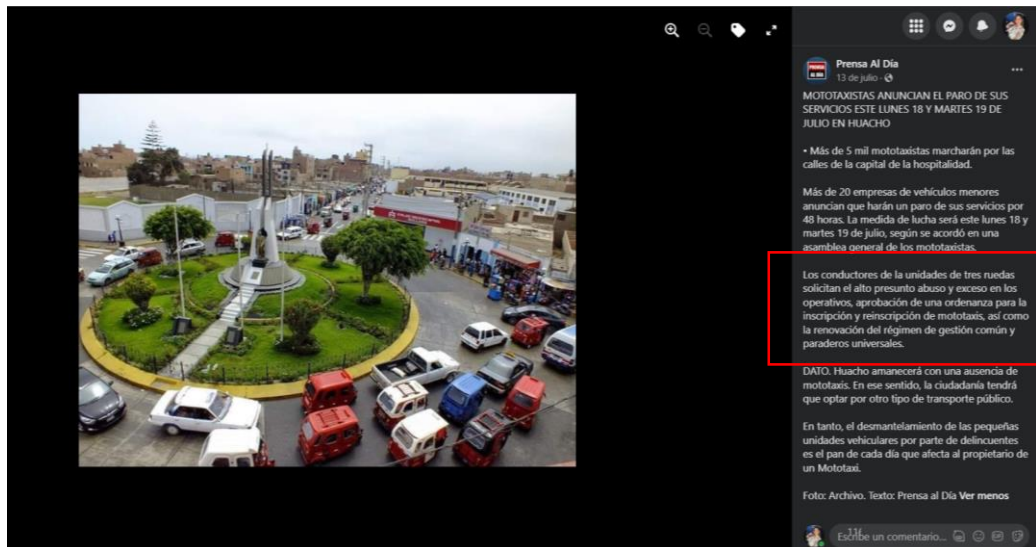
Fuente: Publicación de fecha 11 de julio de 2022 a través de la red social Facebook de la empresa de transporte menor Unidos Norte Chico Palco
<https://www.facebook.com/photo/?fbid=3291745174405887&set=a.1432118040368619>

- “JOSE PALMA: EN HUACHO HAY INSPECTORES ABUSIVOS QUE SORPRENDEN A LOS MOTOTAXISTAS”



Fuente: Publicación de fecha 14 de julio de 2022 a través de la red social Facebook del periodista Engels Ortiz Samanamud del programa Enlace Nacional.
https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid0rjmMT3mvPdXPDvxneYbKCPcXWsKQkgiHSupYLCbiLvfyelocpEowd8qSvE7PuQgl&id=100060456184459&sfnsn=mo

- “MOTOTAXISTAS ANUNCIAN EL PARO DE SUS SERVICIOS ESTE LUNES 18 Y MARTES 19 DE JULIO EN HUACHO”



Fuente: Publicación de fecha 13 de julio de 2022 a través de la red social Facebook del medio de comunicación virtual Prensa al Día.

<https://www.facebook.com/PrensadeHuacho/photos/a.597346503727603/4968530833275793/>

- “#Exitosa Huacho / Asamblea General de Mototaxista anuncian un paro de 48 horas este lunes 18 y martes 19 de julio en la ciudad de Huacho con el fin de disminuir el abuso y exceso de operativos. A la vez buscando una aprobación de ordenanza para la inscripción y reinscripción de mototaxis”.



Fuente: Publicación de fecha 13 de julio de 2022 a través de la red social Facebook del medio de comunicación virtual Exitosa Perú – Huacho.

https://m.facebook.com/story.php?story_fbid=pfbid02aEiNPtfVjrHzKiJccFiQz94k77u p1BBqUXNsKwCLTXwsf9F6WbNUdMeLMob2J6Zgl&id=112182321233426

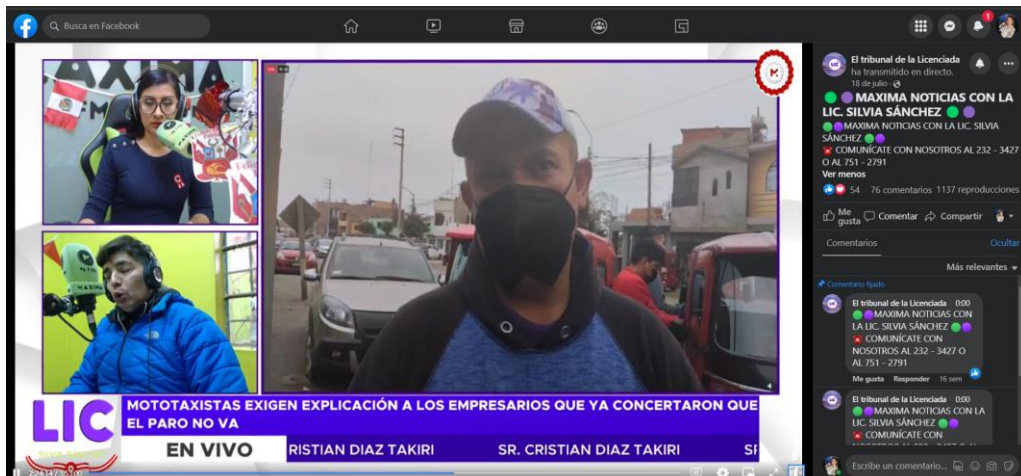
- CLAUDIO ALBERTO BEDÓN RODRÍGUEZ NOS COMENTA SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS MOTOTAXISTAS EN LA PROVINCIA DE HUAURA.



Fuente: Publicación de fecha 20 de julio de 2022 a través de la red social Facebook del periodista Engels Ortiz Samanamud del programa Enlace Nacional.

<https://www.facebook.com/engelsortiz.candidato.5/videos/2426197910854729/>

- GRUPO DE TRANSPORTISTAS EN DESACUERDO CON APROBACIÓN DE ORDENANZA MUNICIPAL SOBRE APERTURA DEL PARQUE AUTOMOTOR SIN ANTES HABER APROBADO EL NUEVO RÉGIMEN DE GESTIÓN COMÚN



Fuente: Publicación de fecha 18 de julio de 2022 a través de la red social Facebook del medio de comunicación virtual El Tribunal de la Licenciada.

https://www.facebook.com/333022723455418/videos/5294313400649208/?extid=NS-UNK-UNK-UNK-IOS_GK0T-GK1C-GK2C&ref=sharing

- “MAÑANA EN SESIÓN DE CONSEJO DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE HUAURA - HUACHO APROBARIAN LA APERTURA DEL PARQUE AUTOMOTOR DE VEHÍCULOS MENORES (MOTOTAXIS) SIN CONSIDERAR EL REGIMEN COMUN”



Fuente: Publicación de fecha 04 de agosto de 2022 a través de la red social Facebook del medio de comunicación virtual ETP Huacho (El Tribunal del Pueblo).

https://www.facebook.com/etphuacho/videos/484671976992482/?extid=CL-UNK-UNK-UNK-IOS_GK0T-GK1C&ref=sharing

- SESIÓN DE CONCEJO PROVINCIAL DE FECHA 05 DE AGOSTO DE 2022

A través de esta sesión de concejo se aprobó la Ordenanza Municipal N° 013-2022/MPH que aprueba la “Apertura excepcional del parque automotor de vehículos menores y reinscripción de los vehículos”, donde los dirigentes transportistas fundamentaron, a su vez, la necesidad de la aprobación de un nuevo régimen de gestión común como herramienta para el ordenamiento del servicio de transporte público menor en la provincia de Huaura.



Fuente: Publicación de fecha 05 de agosto de 2022 a través de la red social Facebook de la Municipalidad Provincial de Huaura.

<https://www.facebook.com/MuniProvHuaura/videos/1970051479853693>

Anexo 06: Panel fotográfico

Se llevaron a cabo reuniones entre los representantes de los operadores autorizados del transporte menor con los funcionarios de la Municipalidad Provincial de Huaura donde se trataron aspectos relacionados a la problemática del transporte menor, entre los cuales, la necesidad de la suscripción de un nuevo régimen de gestión común.



Instalaciones del auditorio del Malecón roca. Huacho, 23 de mayo de 2022.



Instalaciones del auditorio del Malecón roca. Huacho, 29 de mayo de 2022.



Reunión de coordinación con los representantes de los operadores de transporte menor. Huacho, 07 de julio de 2022.



Convocatoria a asamblea general por parte de los representantes de los operadores autorizados a los trabajadores mototaxistas. Plazuela Víctor Raúl Haya de la Torre en la ciudad de Huacho, 10 de julio de 2022.

Desarrollo de la asamblea general de trabajadores mototaxistas convocada por los representantes de los operadores autorizados del transporte menor de la ciudad de Huacho, donde se expuso los puntos críticos de la problemática de este sector. Entre los acuerdos se determinó la convocatoria a un paro provincial para los días 18 y 19 de julio de 2022. La plataforma de reclamo tenía – entre otros puntos – la suscripción de un nuevo régimen de gestión común.



Plazuela Víctor Raúl Haya de la Torre en la ciudad de Huacho, 12 de julio de 2022.



Plazuela Víctor Raúl Haya de la Torre en la ciudad de Huacho, 12 de julio de 2022.



Plazuela Víctor Raúl Haya de la Torre en la ciudad de Huacho, 12 de julio de 2022.



Posterior a la reunión realizada entre los representantes de los operadores autorizados de vehículos menores, la comisión de apoyo al Mototaxista y funcionarios donde se acordó – entre otros puntos- conformar una mesa de trabajo para el abordaje integral de la problemática del sector del transporte menor considerando la necesidad de la suscripción de un nuevo Régimen de Gestión Común. Municipalidad Provincial de Huaura, 16 de julio de 2022.