

UNIVERSIDAD PRIVADA ANTONORRIGO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

“Deficiencia normativa de las disposiciones emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018-2019”

Área de Investigación:
Derecho Administrativo

Autora:

Br. Alvarez Alburqueque, Raysa María

Jurado Evaluador:

Presidente: Dr. Chanduví Cornejo, Víctor Hugo

Secretaria: Dra. Tapia Díaz, Jessie Catherine

Vocal: Ms. Amaya Mego, Laurent Dayanna

Asesor:

Dra. Rincón Martínez, Ángela María

Código Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-4208-951X>

PIURA – PERÚ

2022

Fecha de sustentación: 2022/04/26

Dedicatoria

Al padre celestial porque sin él nada sería posible, a mis amados padres y hermano, por aquel impulso, apoyo incondicional, y deseo de superación que me han inculcado desde siempre.

A mi abuela Paula y mi tía Amada, por su cariño inmenso.

Agradecimiento

Mi eterno agradecimiento a todos mis docentes, que gracias a sus conocimientos han coadyuvado en mi formación profesional.

A todas aquellas personas que me han brindado la información necesaria para encaminar mi investigación.

A mi asesora de tesis por su paciencia y tiempo brindado en absolver mis dudas.

Resumen

El presente estudio trata un tema que resulta ser una problemática no sólo en Piura, sino a nivel nacional e internacional, siendo necesaria su atención a través de documentos que sean técnicos-normativos, dicho trabajo de investigación lleva por título: “Deficiencia normativa de las disposiciones emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018-2019”. Pretendiendo determinar las razones por las que los dispositivos legales emitidos resultan deficientes.

Los métodos utilizados en este estudio han sido métodos lógicos, siguiendo un análisis deductivo, inductivo, analítico- sintético y comparativo, asimismo, se ha recurrido a los métodos jurídicos, permitiéndonos interpretar hermenéuticamente la Constitución Política del Perú; la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 y los Decretos Supremos N° 016-2009-MTC y D.S. N° 017-2009-MTC.

La principal conclusión a la que se arriba es que no hay armonía normativa entre las ordenanzas municipales piuranas emitidas durante los años 2018-2019 en materia de transporte urbano con la Ley N° 27181 y demás reglamentos nacionales.

Palabras clave: Transporte urbano, ordenanzas municipales, deficiencia normativa.

Abstract

This study deals with an issue that turns out to be a problem not only in Piura, but also at a national and international level, requiring its attention through documents that are technical-normative, said research work is entitled: “Normative deficiency of the provisions issued by the Provincial Municipality of Piura on urban transport during the years 2018-2019”. Aiming to determine the reasons why the legal devices issued are deficient.

The methods used in this study have been logical methods, following a deductive, inductive, analytical-synthetic and comparative analysis. Likewise, legal methods have been used, allowing us to hermeneutically interpret the Political Constitution of Peru; the General Law of Transportation and Land Traffic, Law No. 27181 and Supreme Decrees No. 016-2009-MTC and D.S. N ° 017-2009-MTC.

The main conclusion reached is that there is no normative harmony between the Piura municipal ordinances issued during the years 2018-2019 on urban transport with Law No. 27181 and other national regulations.

Keywords: Urban transport, municipal ordinances, regulatory deficiency.

Presentación

Señores miembros del jurado. –

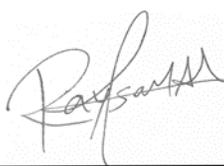
De mi especial consideración:

RAYSA MARÍA ALVAREZ ALBURQUEQUE, con el grado de Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas de esta casa de estudios superiores, en acatamiento de las directivas actuales para la presentación, aprobación y sustentación de Tesis de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Privada Antenor Orrego, tengo el honor de presentar ante ustedes la presente investigación denominada: “Deficiencia normativa de las disposiciones emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018-2019”, elaborado según las pautas metodológicas aplicables a la naturaleza propia de esta investigación.

En ese sentido, dejo a su acertado criterio la evaluación de esta Tesis, esperando que reúna los méritos suficientes para su oportuna aprobación y sustentación.

Aprovecho la oportunidad para expresarles las muestras de mi especial consideración y estima.

Atentamente,



Bach. Raysa María Álvarez Alburqueque

ÍNDICE

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	11
1.1. Problema de investigación	11
a) Descripción de la realidad problemática	11
b) Formulación del problema	14
1.2. Objetivos	14
a) Objetivo General	14
b) Objetivos Específicos	14
1.3. Justificación del estudio	14
a) Justificación jurídica	15
b) Justificación social	15
CAPITULO II: MARCO DE REFERENCIA	16
2.1. Antecedentes del estudio	16
2.1.1. Antecedentes internacionales	16
2.1.2. Antecedentes nacionales	17
2.2. Marco teórico	18
2.2.1. Transporte público urbano como derecho fundamental	18
2.2.2. Transporte Terrestre	19
2.2.3. Servicio de transporte terrestre	20
2.2.3.1. Definición	20
2.2.3.2. Clasificación	20
2.2.4. Autoridades competentes	21
2.2.4.1. Competencia del Ministerio de Transporte y Comunicaciones:	21
2.2.4.2. Competencia de los Gobiernos Regionales:	21
2.2.4.3. Competencia de los Gobiernos Provinciales:	21
2.2.5. Competencia exclusiva de la fiscalización	22
2.2.6. Transporte público	22
2.2.6.1. Definición	22
2.2.6.2. Características	23
2.2.6.3. Clasificación	23

2.2.7. Transporte público urbano	25
2.2.7.1. Definición	25
2.2.7.2. Organización administrativa	25
2.2.7.3. Operación	26
2.2.7.4. Ventajas	27
2.2.8. Políticas públicas y regulación del transporte público urbano en el derecho comparado	27
2.2.8.1. Políticas públicas y regulación del transporte público urbano en Colombia	27
2.2.8.2. Políticas públicas y regulación del transporte público urbano en Chile	31
2.2.8.3. Políticas públicas y regulación del transporte público urbano en Ecuador	33
2.2.9. Derechos vulnerados actualmente con el servicio de transporte público urbano en Piura	35
2.2.9.1. Derecho a la vida	36
2.2.9.2. Derecho a la salud y a la integridad personal.....	36
2.2.9.3. Derecho a un digno desarrollo de la vida y a un ambiente balanceado	37
2.2.10. Desarrollo sostenible.....	38
2.2.11. Plan Maestro de Movilidad Urbano Sostenible	39
2.2.11.1. Definición	39
2.2.11.2. Objetivo	39
2.2.11.3. Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura	39
2.2.11.3.1. Metas estratégicas	40
2.2.12. Estado de la cuestión- Piura provincia	43
2.2.12.1. Estructura geográfica y territorial	43
2.2.12.2. Situación demográfica	43
2.2.12.3. Pronóstico del crecimiento de la movilidad	45
2.2.13. Armonía normativa	48
2.2.13.1. Definición	48
2.2.13.2. Características	48
2.2.13.3. Tipos.....	48
2.2.14. Marco normativo municipal sobre el transporte en la ciudad de Piura 2018-2019	49
2.2.14.1. Ordenanzas municipales emitidas por la comuna piurana respecto al transporte público urbano: 2018-2019	49

2.3. Marco conceptual	56
2.4. Sistema de hipótesis	59
2.5. Variables e indicadores	59
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA EMPLEADA	61
3.1. Tipo y nivel de investigación	61
a) De acuerdo a la orientación o finalidad	61
b) De acuerdo a la técnica de contrastación	61
3.2. Población y muestra de estudio.....	61
3.3. Diseño de investigación	61
3.4. Técnicas e instrumentos de investigación	62
3.4.1. Técnica.....	62
3.4.2. Instrumentos	62
3.5. Procesamiento y análisis de datos	63
3.5.1. Procesamiento de datos.....	63
3.5.2. Análisis de datos.....	63
CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN DE RESULTADOS	65
4.1. Análisis e interpretación de resultados	65
4.1.1. Análisis jurídico de las ordenanzas municipales emitidas durante los años 2018-2019	65
4.1.1.1. Ordenanza N° 235-00-CMPP	65
4.1.1.2. Ordenanza N° 254-00-CMPP	67
4.1.1.3. Ordenanza N° 257-00-CMPP	70
4.1.1.4. Ordenanza N° 260-01-CMPP	72
4.1.1.5. Ordenanza N° 215-01-CMPP	75
4.1.1.6. Ordenanza N° 242-01-CMPP	77
4.1.1.7. Ordenanza N° 277-00-CMPP	79
4.1.1.8. Ordenanza N° 250-01-CMPP	80
4.2. Docimasia de hipótesis.....	82
4.2.1. Presentación de resultados.....	82
4.2.1.1. No hay armonía normativa entre las ordenanzas municipales con la Ley N°27181 y demás reglamentos nacionales.	83
4.2.1.2. No se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible.	85
4.2.1.3. Los dispositivos legales no son emitidos desde una visión integral de movilidad	87

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS	89
CONCLUSIONES	103
RECOMENDACIONES	105
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	106

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1	43
Figura 2	44
Figura 3	44
Figura 4	46

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	49
Tabla 2	59
Tabla 3	89

CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN

1.1. Problema de investigación

a) Descripción de la realidad problemática

El embotellamiento vehicular es una de las dificultades que afrontan diversas localidades del mundo y el Perú no está al margen.

Un adecuado Sistema Integrado de Transporte (en adelante SIT) que vaya de la mano de normas legales es lo que hace falta en muchas ciudades no solo peruanas y latinoamericanas sino a nivel mundial, por ello varias de estas ciudades han implementado ciertas políticas públicas, pero los avances han sido muy pequeños y aún se está lejos de alcanzar lo que se necesita, es decir, calidad en este servicio y menor congestión vehicular.

Algunas ciudades latinoamericanas cuentan con una serie de buenas prácticas en planificación de movilidad, infraestructura y normatividad, ejemplo de ello es Belo Horizonte en Brasil, esta ciudad tenía tendencia a la motorización por lo que se dio un enfoque de movilidad urbana en su normatividad, el mismo que se ha propuesto mirar desde la óptica del usuario hacia una dinámica de la ciudad.

Las líneas de intervención del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de esta ciudad han sido: Aumento en la calidad del transporte colectivo, medidas normativas para contener el crecimiento y uso del transporte privado, articulación del sistema de transporte metropolitano, articulación de la visión de futuro de la ciudad (planificación de la ciudad en los ámbitos económicos, sociales y urbanos) con la movilidad, entre otros.

Otra ciudad latinoamericana es León Guanajuato en México, esta ciudad operaba bajo el modelo concesionado “hombre – autobús”, en donde los vehículos competían por los usuarios y su operación se encontraba totalmente atomizada, pero empezó la reestructuración de todo su sistema de transporte público masivo, consistiendo en la integración tarifaria de todo el sistema y el reordenamiento de las rutas a través de sus dispositivos legales, actualmente están estructuradas en forma de corredores BRT (Bus Rapid Transit) con servicios alimentadores y auxiliares bajo el esquema de un SIT.

En las ciudades del Perú es común ver como combis, microbuses, buses, mototaxis y motolineales compiten por los pasajeros ocasionando un gran desorden de conductores y peatones. En el caso de la capital, la Municipalidad Metropolitana de Lima, con el objetivo de reordenar el transporte, desarrolló una regulación importante y creó órganos encargados de gestionarlo, como la Gerencia de Transporte Urbano y Pro Transporte. Entre las normas más importantes que ha emitido son: La Ordenanza N° 1142 del mes de mayo del año 2008, que promulga zona intangible para los servicios de transporte público, el área de influencia de la Línea 1, y que regula al Metro de Lima (Tren eléctrico).

Asimismo, la Ordenanza N° 1613 del mes de junio del año 2012, donde se aprueba el Sistema Integrado de Transporte Público de Lima Metropolitana y el Plan Regulador de Rutas, es interesante puesto que establece el alcance de interés en el ser humano y la movilidad urbana, invocando una nueva noción (Jiménez, 2019); entre otros dispositivos legales.

Lamentablemente, los dos sistemas masivos de transporte con los que cuenta Lima son gestionados por autoridades distintas y poco coordinadas, empero, como la situación cada vez se pone más crítica se ha expedido la Ley N° 30900, creando así la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) para Lima y Callao, siendo sus objetivos asegurar la operación de un SIT que posibilite trasladar a los usuarios de forma eficiente, sustentable, asequible, certero, limpia y de amplia cobertura, se espera que la ATU sea la alternativa de solución.

Trujillo también hace lo propio, pues por iniciativa de su comuna se ha proyectado el transporte integrado, es así que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (en adelante MTC) alista la construcción de una línea rápida tipo Bus Rapid Transit (BRT) con un recorrido de 23,4 kilómetros.

La Municipalidad Provincial de Trujillo (2015) regula el servicio del transporte público mediante la emisión de ordenanzas municipales con el objeto de conseguir un mejoramiento en dicho servicio, en la habitabilidad de su población y la movilidad urbana, mediante el cumplimiento del servicio de transporte público asequible, seguro, efectivo y amigable con el hábitat.

En Piura, el transporte urbano e interurbano es casi sinónimo de caos y congestión, dado que los dispositivos legales emitidos por la comuna piurana no han sido suficientes para

solucionar el problema, prueba de ello son algunas noticias periodísticas que muestran la problemática de las medidas municipales (ordenanzas) en materia de transporte público urbano durante los años 2018-2019; como ejemplo se tiene a la noticia titulada “Decenas de taxistas y mototaxistas de Piura protestan contra medidas municipales” de fecha 12 de junio de 2018, en esta se evidencia que los mototaxistas protestan en contra de la Municipalidad de Piura debido a las medidas y acciones de control que ha iniciado en su contra, además, solicitan se derogue la ordenanza por la cual se aprobó la ampliación del anillo vial e imposibilita circular por esta zona (La República, 2018).

Otra de las noticias que evidencia la deficiencia de la comuna piurana para ordenar el transporte urbano es la que lleva como título “Más de 4 mil mototaxistas en Piura han sido sancionados por ordenanza de anillo vial” del 22 de julio del año 2019, en esta se desarrolla que el dirigente de los mototaxistas de Piura indica que el MTC ha cuestionado las sanciones decretadas en la ordenanza del anillo vial, dado que se estima que contradice el Reglamento de Tránsito (Radio Cutivalú, 2019).

Por ello, resulta necesario que el Plan Regulador de Rutas y todas las ordenanzas que reglan el transporte público urbano se encuentren adecuados al PMUS con el que cuenta Piura y a las normas nacionales, de modo que se puedan buscar alternativas de solución a las dificultades que padece la provincia producto de la prestación de este servicio, tales como la contaminación, el congestionamiento, la informalidad, el incremento y proliferación de mototaxis, motos lineales y taxis colectivos.

Acceder a un servicio de transporte público tanto urbano como interurbano debería ser un derecho, y regularse en la Constitución peruana, de modo que los usuarios puedan exigir el cumplimiento de estándares de calidad.

Finalmente, surge la necesidad que este tema sea tratado lo más pronto posible para que Piura pueda acceder a un transporte urbano de carácter sostenible, en el que los derechos de las personas que acceden a este servicio sean amparados, se defienda la vida, el medio ambiente y disminuya en gran medida el caos vehicular.

b) Formulación del problema

¿Cuáles son las razones de la deficiencia normativa en las disposiciones por parte de la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018-2019?

1.2. Objetivos

a) Objetivo General

Determinar las razones por las que las disposiciones normativas emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura resultan deficientes para ordenar el transporte urbano.

b) Objetivos Específicos

1. Describir la normatividad vigente emitida por la Municipalidad Provincial de Piura durante los años 2018-2019 en materia de transporte urbano.
2. Analizar la armonía normativa entre la Ley N° 27181, Reglamentos nacionales, y las ordenanzas emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura.
3. Comparar las políticas públicas y marco normativo sobre transporte público urbano con los países de Colombia, Chile y Ecuador.
4. Proponer recomendaciones para la efectividad del Plan de Movilidad Urbana Sostenible en la Provincia de Piura.

1.3. Justificación del estudio

Este estudio se excusa, en la envergadura que le deberían dar las Municipalidades, en este caso la comuna piurana, a la búsqueda de un SIT, basándose en promulgar ordenanzas que sean netamente técnicas y no políticas, las mismas que vayan de la mano con el PMUS; la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito y demás Reglamentos nacionales, de tal forma que se dé fin al problema del transporte público urbano.

Concorde a la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, mediante las ordenanzas emitidas por las municipalidades provinciales y distritales se admite, entre otros temas, la regularización y control de servicios públicos, es decir, estas entidades cumplen un rol muy importante pues tienen competencia sobre el transporte y tránsito terrestre, en consecuencia, la comuna piurana debería procurar que se adecúen al PMUS con el que cuenta Piura.

Es imprescindible que se ejerzan acciones tempranas para que el PMUS surta efectos a futuro y como consecuencia tener una provincia que cuente con un sistema de transporte público

integrado en el que los piuranos accedan a un modo de transporte confiable, seguro, eficaz y accesible para todos.

Asimismo, es necesario que se trabaje en implementar estrategias de movilidad sostenible en los gobiernos locales, para lograrlo tienen que trabajar de forma conjunta los alcaldes mediante la emisión de las ordenanzas adecuadas al PMUS (marco legal y técnico), promoción del mensaje para el cambio del comportamiento tanto en los ciudadanos como en las autoridades competentes a través de campañas, formación técnica y/o gobernanza, y finalmente participación ciudadana.

Entre las permanentes dificultades que destacan en Piura en relación al transporte público urbano-interurbano, son la pésima infraestructura vial, el ineficiente SIT, la falta de implementación de buses de mejor calidad y modernos, carencia de educación vial, la no continuidad en cuanto a la política del transporte, servicio deficiente del transporte público en todas sus modalidades, falta de implementación de planes en cuanto al transporte público, generando ello un alto índice de congestión, y por último, pero no el menos importante, la falta de implementación de normas que regulen el transporte público netamente llevado desde un enfoque técnico.

Con los resultados conseguidos en este estudio se verán favorecidos todos los habitantes piuranos, pues se lograría identificar las deficiencias en los dispositivos legales para así plantear estrategias que logren ordenar el transporte urbano.

a) Justificación jurídica

Es sumamente útil, puesto que nos permite conocer y entender los por qué de la ineficacia de las ordenanzas municipales durante los años 2018-2019 en materia de transporte urbano y a partir de ello poder plantear posibles soluciones.

b) Justificación social

Porque es imprescindible, ya que hasta ahora no se han establecido recomendaciones jurídicas para que las ordenanzas emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte no solo ordenen el flujo vehicular, sino que logren que el PMUS logre ser un documento vivo y se mantenga a través de los años, regulando en protección del peatón, usuario, medio ambiente y la ciudad en general.

CAPITULO II: MARCO DE REFERENCIA

2.1. Antecedentes del estudio

En este punto del trabajo de investigación es indispensable rever análisis precedentes con el propósito de encontrar idóneos aportes al presente estudio. Es así que se estima:

2.1.1. Antecedentes internacionales

García (2019), en su estudio para obtener el grado de Magister en Desarrollo Urbano, titulada “La Gestión del transporte urbano. Una oportunidad para un modelo integrado de transporte en Santiago de Chile” sustentada en la Pontificia Universidad Católica de Chile, una de sus conclusiones es *“es recomendable que exista una autoridad única de transporte, pues se reconoce como una alternativa deseable, en el sentido que el gobierno nacional debiera velar por otros temas. La función que actualmente adelanta lo distrae y le quita tiempo para pensar en temas del orden nacional. Contar con una única autoridad permitiría coordinar simultáneamente temas urbanos, como los usos del suelo, con las necesidades de transporte. Además, de permitir una mirada integral de todos los modos de transporte y sobre el territorio donde opera o debiera operar.”*

En lo referente a ello, se considera apropiada la conclusión, pues la existencia de autoridades que no coordinan entre sí y que trabajan de forma aislada no conllevan a lograr un SIT, sumado a ello, se hacen más fuertes limitantes como la participación, financiamiento y alcances, factores importantes que deben estar presentes para afrontar el problema del transporte público urbano.

Mejía (2016), en su estudio titulado “Transporte público y desigualdades sociales en Bogotá: Una óptica a partir de la ecuanimidad” concluye que: *“es preferente integrar el transporte público y ejecutar un sistema categorizado según su funcionamiento y lugar de destino, con unidades vehiculares que causen un servicio de calidad, con seguridad, confiabilidad y amable con el hábitat (...) de manera que ayude a liquidar la sobreoferta de transporte público y así poseer un impacto sobre la disminución del congestionamiento, contaminación, accidentalidad, ruina del pavimento y la rectificación en la sostenibilidad financiera de la actividad”*.

Se estima acertada su posición respecto a dos aristas, primero al precisar que el transporte público de las regiones debería preocuparse por una incorporación institucional, normativa, funcional y tarifaria, pues con ello se va a conseguir una mejora en cuanto a asequibilidad e interconexión de los diversos ámbitos, evitando demoras innecesarias en los viajes y logrando un buen servicio para los usuarios.

Segundo, al establecer que es importante implementar los subsidios con los que cuente el sistema de transporte para que se pueda tener la suficiencia al financiar las operaciones que este sistema conlleva, sobretodo, que primen intereses públicos sobre los privados y que se fijen tarifas mediante dispositivos legales para que haya un acceso real a la ciudad adaptándose a los diferentes grupos de usuarios, que al fin y al cabo deben ser la prioridad en cuanto a intereses y decisiones que se tomen.

2.1.2. Antecedentes nacionales

Molina y Torres(2014), en su investigación para adquirir la inscripción profesional de Derecho titulada “Análisis de la calaña de la prestación del servicio de transporte público urbano, Trujillo 2014” finaliza que *“La falla que existe en la fiscalización del servicio de transporte público urbano en Trujillo se patentiza en la polución ambiental, detalles técnicos de los vehículos, tráfico y apuro de pasajeros; esto generando que el servicio de transporte público tenga entre sus principales deficiencias que los asientos se encuentren en mal estado, micros antiguos, cobradores y choferes sin sus respectivos uniformes y en algunos casos agresividad de parte de los mencionados hacia los usuarios, los choferes conducen con excesiva velocidad poniendo en riesgo la vida del usuario y la seguridad vial en la ciudad y contraviniendo lo regulado en las normas legales”*.

En ese sentido, se considera acertada dicha conclusión, pues la insuficiente fiscalización por parte de las Municipalidades trae como consecuencia que el usuario no esté satisfecho con el servicio prestado, que su integridad esté en riesgo y que las empresas prestadoras de este servicio no se preocupen por renovar su flota de buses, violando de tal forma múltiples derechos de los usuarios como tales y como personas.

Inca (2017), en su estudio para alcanzar el título profesional de abogado, denominado “Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima con relación al servicio de transporte urbano en los años 2015 – 2016” ha

concluido que *“la mejora de los servicios de calidad del transporte urbano se debe a la contribución de las normas de transporte, entre ellas la Ordenanza N° 1595-MML, la cual ha modernizado el parque automotriz, de igual manera la Ordenanza 1613-MML que ha permitido también sistematizar y modernizar las infraestructura vial y autos de transporte masivo, conforme lo expresan los expertos que laboran dentro de la gerencia de transporte urbano”*.

Dicha conclusión se estima pertinente, pues con ella queda demostrado el supuesto jurídico respecto a la existencia de mejora de la calidad mediante la existencia de los lineamientos normativos.

2.2. Marco teórico

2.2.1. Transporte público urbano como derecho fundamental

Un derecho fundamental es aquel que se halla acogido y protegido como fundamental en el ordenamiento jurídico de un país; regularmente su naturaleza es general, por ello su carácter es de aplicación general en la demarcación de un Estado.

En la Constitución peruana no se regula al transporte como derecho fundamental, empero a nivel internacional sí se encuentra contemplado, ejemplo de ello es la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo (principios 1, 3, 4 y 5); el Programa 21 de la ONU (capítulos 3, 6, 7, 9); y el Protocolo de Kyoto (art. 2, 7 y 8); estos consideran como fines a mediano y largo plazo poner en funcionamiento un transporte amigable con el medio ambiente.

En el Perú, el Poder Ejecutivo ha instaurado el “Programa Nacional de Transporte Urbano Sostenible (Promovilidad)” con la finalidad de promover SIT en aquellas ciudades donde el número de pobladores sobrepase los 100, 000 y aquellas que instituyan capitales de un departamento.

Por medio del Reglamento Nacional de Administración de Transporte Terrestre , D.S.N° 017-2019-MTC; el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) busca dar un sentido de movilidad urbana sostenible y de género, bajo patrones de calidad, eficacia, confiabilidad, disponibilidad, economía, igualdad vertical y horizontal(Andina: Agencia Peruana de Noticias, 2019).

Las leyes en materia de transporte que se hallan vigentes no han regulado la reserva de esta actividad en beneficio del estado, como ejemplo de ello se tiene que, ni la Ley N° 27181, ni

el D.S.N° 017-2009-MTC, han tratado en sus artículos la reserva de esta actividad en favor del estado o la declaración del servicio de transporte urbano de personas como un servicio público.

No obstante, es importante determinar que la Ley N° 27972, en su art. 73°, numeral 2.2 al señalar que los servicios son materia de competencia de las municipalidades, está dejando claro que el tránsito, la circulación y el transporte público son servicios públicos locales; en el caso de Lima, su comuna tiene como atribuciones específicas: ceder concesiones, autorizaciones y permisos de operación para la prestación de los servicios públicos de transporte de pasajeros y carga, de ámbito urbano e interurbano (Jara y Vásquez, 2012).

En efecto, al ser el transporte público urbano de personas una actividad explotable económicamente y de interés general, sí se constituye como un servicio público merecedor de una peculiar regulación jurídico-económica propia de la clasificación a la que corresponde.

De igual forma, el Tribunal Constitucional ha declarado el “interés público” del servicio de transporte público urbano, por tal razón, pese a que no se encuentra reconocido como servicio público por el ordenamiento jurídico peruano, tal carencia no lo exime de distinguir que el servicio de transporte urbano es de “interés público” (Jara y Vásquez, 2012).

Dicha disposición permite al estado reconocer un “(...) especial deber de protección estatal a los usuarios del servicio y, con ello, una reglamentación más estricta del mismo, supervisando que la prestación se otorgue en condiciones de adecuada calidad, seguridad, oportunidad y alcance a la mayoría de la población” (Sentencia del Pleno del Tribunal Constitucional, 2005); de ahí que, una partición estatal en este servicio es concorde con la Carta Magna.

2.2.2. Transporte Terrestre

La Ley N° 27181 de 29 de noviembre de 2012; conceptualiza al transporte terrestre como el traslado en vías terrestres de mercancías y personas; mientras que el D.S.N° 016-2009-MTC lo delimita como el grupo de traslado de personas, vehículos y animales por caminos terrestres de uso público.

Hablar de transporte terrestre es hablar del transporte de bienes y personas de un lugar a otro por carreteras a través de automóviles, buses, motocicletas, etc.

2.2.3. Servicio de transporte terrestre

2.2.3.1. Definición

Es aquella acción regularizada por el MTC; esta entidad tiene funciones como legislar, facultar, fiscalizar, vigilar y regular el transporte y tránsito terrestre tanto de carga como de personas.

Las Municipalidades Provinciales y Gobiernos Regionales cuentan con determinadas atribuciones al interior de su demarcación; entre los preceptos aplicables prepondera la Ley N° 27181 y su Reglamento, aprobado por D.S.N° 033-2001-MTC, indicando que la actividad gubernamental en este tema se sitúa en la complacencia de las urgencias de los ciudadanos y en el amparo de sus situaciones de salud y seguridad, de igual modo al cuidado del entorno que nos rodea y la sociedad.

La Ley N° 27181 en el artículo 2°, inciso b) define a este servicio como la acción económica que proporciona los modos para efectuar el transporte terrestre. En otras palabras, dicho servicio viene a ser el desplazamiento por caminos terrestres de mercancías o personas, a cambio de un pago, contraprestación o para satisfacer necesidades propias.

2.2.3.2. Clasificación

El Reglamento Nacional de Administración de Transporte, Decreto Supremo N° 017-2009-MTC en el artículo 4° regula que este servicio se clasifica en:

Por el ámbito territorial. Servicio de transporte terrestre de ámbito provincial, regional y nacional.

Por el elemento transportado. Servicio de transporte terrestre de personas, de mercancías, y mixto.

Por la naturaleza de la acción desarrollada. El servicio de transporte terrestre de personas, mercancías y mixto se clasifica en:

Servicio de transporte público de personas. Aquí se encuentra el servicio de transporte regular de personas de ámbito nacional, regional y provincial, los cuales se prestan bajo la categoría de servicio estándar y servicio diferenciado.

Servicio de transporte especial de personas. Se brinda mediante la forma de servicio de transporte turístico, el cual se brinda bajo las modalidades de traslado, visita local, excursión, gira y circuito; servicio de transporte de trabajadores, de estudiantes, de transporte social, de transporte en auto colectivo y servicio de taxi (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, 2009)

2.2.4. Autoridades competentes

Lo regula el art. 8° del Decreto Supremo en mención, teniendo:

2.2.4.1. Competencia del Ministerio de Transporte y Comunicaciones:

El MTC es la institución encargada del transporte y tránsito terrestre, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre, por tanto se encarga de que se cumplan los patrones inmejorables y condiciones imprescindibles para la asistencia del mencionado servicio y está calificado para tramitar y normar el servicio de transporte en todo el País.

La Superintendencia de Transporte de Personas, Carga y Mercancías, como entidad adscrita al MTC, inspecciona y sanciona las acciones que se dan en el transporte de carga, personas y mercancías en el terreno peruano y extranjero.

Cabe resaltar que Provías Nacional, el cual es una oficina que depende del MTC, se encarga de conservar y preservar el cimiento de la Red Vial Nacional. (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, 2009), art. 9.

2.2.4.2. Competencia de los Gobiernos Regionales:

Poseen las facultades que se encuentran en el Decreto Supremo y además cuentan con facultades para promulgar normas complementarias aplicables a su demarcación, teniendo en cuenta siempre lo previsto en la Ley y reglamentos del país, ya que los últimos mencionados no pueden ser desnaturalizados.

Tienen competencia, también, respecto a la fiscalización y gestión del transporte terrestre de personas de ámbito regional, y del control del transporte de personas, mercancías y mixto de ámbito nacional, por medio de la designación de inspectores.

2.2.4.3. Competencia de los Gobiernos Provinciales:

Cuentan con las facultades estipuladas en el Decreto Supremo en mención, además tienen facultad para expedir preceptos complementarios aplicables en su demarcación, acogiéndose a la

Ley, al Decreto Supremo y a las demás normativas nacionales. Desempeñan su competencia mediante la Dirección o Gerencia respectiva. (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, 2009), art. 11.

El art. 17° de La Ley es más específico, pues señala que estas entidades tienen competencias normativas y de gestión respecto al transporte y tránsito terrestre; en cuanto a las primeras facultades se tiene que estos órganos pueden promulgar disposiciones y normas, así como desarrollar acciones imprescindibles para el cumplimiento de los Reglamentos nacionales dentro de su demarcación.

Dentro de las competencias de gestión, pueden administrar el tránsito conforme al Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir y las Normas Nacionales complementarias, recibir y tutelar los recursos procedentes del pago de sanciones por infracciones de tránsito; la instalación, mantenimiento y renovación de los sistemas de señalización de tránsito en su demarcación, acorde a los Reglamentos nacionales.

2.2.5. Competencia exclusiva de la fiscalización

La fiscalización le corresponde sólo a la autoridad calificada en el dominio de su demarcación, a menos que con otro precepto de igual rango legal se determine lo opuesto. Cabe resaltar que es probable encargar la fiscalización del servicio de transporte a entes privados con autorización.

En cuanto a la Policía Nacional del Perú, tienen la obligación de brindar apoyo y protección a la función de inspección que despliega la autoridad calificada, igualmente ejercen las competencias en el tema de tránsito que por norma le concierne.

Respecto a INDECOPI, tiene potestades respecto de la admisión al mercado, protección de los derechos del consumidor, y sobre la libre competencia que le ha otorgado el ordenamiento vigente. (Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, 2009), art. 12.

2.2.6. Transporte público

2.2.6.1. Definición

Es el traslado colectivo de pasajeros, se encuentra disponible para el público en general, quienes deben de acondicionarse a las rutas y horarios ofrecidas por el operador. Este tipo de transporte puede ser prestado por consorcios de transporte público o por una o varias empresas

privadas, el cobro se hace directo a los pasajeros; asimismo, el transporte público es subvencionado y regulado por autoridades nacionales o locales.

2.2.6.2. Características

La demanda se da por los pasajeros; y la oferta la dan los conductores, la infraestructura, los servicios y los vehículos. Además, es evaluado de diferente manera por parte del usuario, el empresario y los trabajadores; pues, el recorrido que realice una línea de transporte es distinto para los pobladores de las ciudades que están en el inicio a comparación de quienes están al final del viaje.

2.2.6.3. Clasificación

2.2.6.3.1. Servicio de transporte público

2.2.6.3.1.1. Definición

Es el traslado terrenal de mercancías, personas o mixto; además, es brindado por un transportista, el mismo que se encuentra autorizado para dicha actividad, y es quien recibe una compensación económica.

2.2.6.3.1.2. Clasificación

a) Servicio de transporte regular de personas:

Es un modo del servicio de transporte público de personas que se lleva a cabo con exactitud, constancia, e igualdad, para cumplir las necesidades colectivas que se tienen al realizar un viaje, se dice que es de carácter general porque se da mediante rutas que ya se encuentran delimitadas por medio de una resolución de aprobación. Se da mediante las formas de:

i) Servicio estándar:

Servicio brindado de origen a llegada con detenciones en paraderos de ruta y en escalas comerciales autorizadas. En la esfera provincial es entendido como aquella actividad donde se permite trasladar a personas de pie y/o sentadas; empero debe ser respetada la capacidad máxima prevista por el fabricante.

ii) Servicio diferenciado:

Es aquel servicio ofrecido de origen a destino y solo se permite el viaje de personas sentadas, lo que significa que no se puede exceder la capacidad de asientos ya señalada por el fabricante, puede darse o no la detención en escalas comerciales y en ciertos paraderos

establecidos en la ruta, asimismo, el pasajero cuenta con mayores comodidades como aire acondicionado, calefacción, servicios higiénicos, etc. Este servicio se subdivide en:

1) Servicio de transporte especial de personas:

Es un servicio no continuo, es decir, es dado con cierta regularidad. Se adjudica a los transportistas a través de una autorización y se lleva a cabo dentro del país mediante las formas de transporte turístico, transporte de alumnos y trabajadores.

También, en el ámbito regional, adicionalmente de las formas antes mencionadas, se da por medio del auto colectivo; y en el ámbito provincial por medio del servicio de taxi y por las modalidades establecidas a nivel nacional.

2) Servicio de transporte turístico terrestre:

Tiene como propósito movilizar a los viajeros por caminos terrestres hacia centros turísticos. Se brinda en vehículos que poseen comodidades especiales.

3) Servicio de transporte de trabajadores:

Se refiere al traslado de trabajadores a su centro laboral.

4) Servicio de transporte de estudiantes:

Se encarga del traslado de estudiantes, ya sea a colegios, universidades o institutos.

5) Servicio de transporte social:

Desplazamiento de personas con necesidades peculiares a través de vehículos con características especiales, estas personas pueden ser de la tercera edad, pacientes médicos, discapacitados, etc.

6) Servicio de transporte especial de personas en auto colectivo:

Tiene como fin el transporte de personas a partir de un punto de origen a uno de destino, se presta dentro de un departamento.

7) Servicio de taxi:

Se da en el ámbito provincial y se traslada a un punto de destino manifestado por quien lo contrata, el pago puede estar delimitado por un sistema de precios ya señalados, o por alguna otra modalidad permitida por ley. Lo regulan las normas complementarias que decreta la autoridad competente, así como la Ley y los Reglamentos nacionales de transporte y tránsito terrestre.

2.2.7. Transporte público urbano

2.2.7.1. Definición

Este tipo de transporte posibilita el traslado de pasajeros de un lugar a otro dentro de una zona de la ciudad, por tal motivo es primordial para esta. Además, permite la disminución de la contaminación puesto que para el traslado de las personas se utiliza menos automóviles, como el desplazamiento de personas que necesitan recorrer distancias largas y no cuentan con un auto.

No se debe perder de vista que el transporte público urbano resulta muy positivo para una ciudad, toda vez que ayuda a que tanto la contaminación como la congestión del tráfico se vean reducidas, pues se logra que haya menor cantidad de contaminantes por pasajero transportado.

El medio más usado en el transporte público urbano es el autobús, el cual constituye una opción económica, eficaz y práctica en rutas de corto y medio trecho.

Las rutas que realizan los transportistas se establecen conforme al número aproximado de pasajeros del área que se recorrerá, luego de ello, se establecen las paradas que realizarán los autobuses de esa ruta.

Empero, también presentan desventajas cuando se trata de rutas de mayor uso, puesto que al transportar una reducida capacidad de pasajeros, no resultan eficientes ya que se tendría que utilizar una mayor cantidad de autobuses lo que generaría más contaminación.

Por razones como la mencionada precedentemente es que se recomienda la implementación de Sistemas de Buses de Tránsito Rápido, ya que al llevar mayor cantidad de pasajeros se evita no solo la congestión vehicular sino también la contaminación.

2.2.7.2. Organización administrativa

Respecto a la organización administrativa tenemos tres sistemas principales:

a) El de empresa pública:

Se da mayormente en ciudades grandes, donde el Estado tuvo que intervenir para el financiamiento, puede ser administrado por el gobierno, ya sea el Estado, municipios (ejemplo de ello es Detroit, San Francisco) u organismos descentralizados (como Boston, Nueva York, Chicago, etc.).

Menor cantidad de conflictos entre obrero-patrón, exención de impuestos, financiamiento mediante emisiones de bonos con aval de fondos públicos, etc.; son algunas de las ventajas que presenta este sistema.

Algunas de sus desventajas son las pérdidas de ingresos por los impuestos, mayores primas de seguros y costos de operación por las condiciones de mano de obra.

b) El de empresa privada:

Es operado bajo el patrón industrial, es decir por una empresa privada, las cuales tienen que estar sujetas al control del Estado respecto a la calidad del servicio prestado y tarifas; en la mayoría de ciudades las diversas empresas se han asociado para evadir competencias.

c) El formado por concesionarios:

Los que administran y manejan las unidades móviles son los dueños de las mismas, encontrándose asociados en cooperativas, sindicatos, líneas, etc.

El gobierno con este sistema procura apoyar a grupos sociales necesitados, aunque sus desventajas son múltiples, algunas de ellas son la falta de dirección unificada, alto porcentaje de accidentes, baja eficiencia, entre otros.

2.2.7.3. Operación

Es imprescindible que en el sistema de transporte público urbano se tenga en cuenta la eficiencia, de tal manera que sea accesible económicamente para los usuarios y que lleguen en la menor distancia posible a su destino. Su sistema se encuentra conformado por los siguientes:

Libre. Aquel que a los usuarios no cobra tasas.

Transporte totalmente integrado. Se paga solo en la entrada o subida, facultando al usuario a tomar conexiones entre diferentes rutas sin tener que pagar extra.

Transporte integrado. El pasajero paga solo una tasa en la entrada, pero necesita desembarcar en determinados terminales para poder coger otra ruta, de lo contrario pagará extra.

Por distancia. Al pasajero se le cobra de acuerdo a su distancia que ha recorrido.

Transporte no integrado. El usuario al tomar una nueva conexión paga nuevamente.

2.2.7.4. Ventajas

2.2.7.4.1. Medio ambiente

Uno de los grandes responsables de la polución del aire son los contaminantes que son emitidos por los motores de combustión, es decir, mientras más transporte privado haya más contaminación habrá, por ello se debe priorizar trasladarse en transporte público.

2.2.7.4.2. Ahorro económico

Al hacer uso del transporte privado hay un aumento en los costes, esto se reflejaría en las cuotas de seguros que se tendrían que pagar, el combustible, mantenimiento, impuestos, el precio del vehículo que se conduce, entre otros, en síntesis, el transporte privado genera una gran inversión.

2.2.7.4.3. Disminución de accidentes

El hecho que la vía por donde circula un vehículo esté compartido con otros vehículos y/o personas siempre será un factor para que ocurran accidentes debidos a que los vehículos interaccionan en la misma vía; por ello se recomienda la implementación de transporte masivo como transporte público, por ejemplo el metro.

2.2.8. Políticas públicas y regulación del transporte público urbano en el derecho comparado

2.2.8.1. Políticas públicas y regulación del transporte público urbano en Colombia

Mayorga(2019), expresa que en el Índice de Tráfico TomTom 2018, Bogotá se posicionó segundo dentro de los territorios con mástráfico vehicular en el mundo, ello ha motivado la búsqueda de nuevas soluciones, dando lugar a que Colombia sea pionero respecto a la implementación de políticas y modos de transporte, donde se incluyen el Autobús de Tránsito Rápido (BRT) y los teleféricos urbanos.

Especialistas como Jaime Ortiz, consideran que el país en mención debe invertir en un SIT donde se tenga como estructura principal buses con carril exclusivo, una red de metro y trenes de cercanía, tal como lo planteaba el Plan Maestro de Transporte Urbano elaborado por la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (Jica), pero que no ha sido ejecutado.

Por su parte, José Stalin Rojas señala que la principal causa del congestionamiento en Colombia es porque la infraestructura vial no se desarrolla igual que al número de vehículos en la ciudad y que hay un deterioro del sistema de transporte público.

Bogotá al igual que Santiago de Chile, Quito, Buenos Aires, entre otras capitales de países latinoamericanos, ha progresado en la implementación de políticas públicas de transporte, ergo no han logrado ser suficientes, quizás sea porque las políticas públicas que restringen el uso del automóvil, o a que las políticas de transporte orientadas a los servicios y la planificación del uso del suelo son menos comunes.

Las políticas que se han implementado están destinadas a restringir el uso del automóvil, dentro de estas tenemos impuestos altos sobre el combustible y restricciones basadas en las placas, en cuanto a las políticas que fomentan el transporte público sobre los activos se encuentran los BRT y sobre los servicios se halla el Sistema Integrado y subsidios a la demanda (grupos de bajos ingresos), con las políticas que hacen los viajes a pie y en bicicleta más atractivos se busca recuperar las zonas públicas y mejorar la red de ciclovías y servicios de bicicleta, por último, con la planificación y políticas sobre el uso del suelo que facilitan desarrollos densos con usos mixtos se busca exigir que se implementen planes integrales de desarrollo urbano en las ciudades colombianas (Banco Interamericano de Desarrollo, 2019).

Según el Banco Interamericano de Desarrollo (2019), Colombia es el único país de Sudamérica donde ninguna de sus políticas públicas ha tenido un impacto bajo o no han sido aplicables, es decir, todas sus políticas públicas han tenido un impacto alto, medio alto o medio bajo, sin embargo, aún falta mucho por lograr.

Se estima que haber implementado políticas públicas de transporte urbano en el país en mención, ha dado lugar a que exista una mejora en las instituciones reguladoras (leyes, reglamentos o actos administrativos) que son quienes expresan la función fiscalizadora del Estado.

De acuerdo al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2019), Perú también está haciendo lo propio, pues en el año 2019 se ha aprobado mediante D.S. N° 012-2019-MTC la Política Nacional de Transporte Urbano, el cual posibilitará proveer a las localidades de sistemas de transporte seguros, confiables, con altos estándares de calidad y sostenibilidad ambiental. Sin

duda, la ejecución del mencionado plan significaría un gran avance, dado que según el Banco Interamericano de Desarrollo(2019), las ciudades peruanas no han progresado en la implementación de transporte público, siendo que solo han adoptado políticas que restringen el uso del automóvil (peajes urbanos) y el uso del Metro y BRT.

Lo mencionado anteriormente permite realizar una comparación, siendo que, mientras que en Colombia, como ya se ha mencionado líneas precedentes, se han implementado políticas como: impuestos altos sobre el combustible, restricciones en cuanto a los horarios de circulación en razón del número de placas, mejoramiento de la red de ciclovías y servicios de bicicletas, entre otras; en Perú las políticas están referidas a la transvesalización de los temas de transporte en la educación básica regular, la competitividad en cuanto al servicio de transporte que brindan las empresas, la igualdad de género en atención a los usuarios del servicio en el transporte y el transporte urbano sostenible.

Frente a ello, se considera que en el Perú se deberían implementar políticas con resultados a corto plazo, pues se estima que las que se encuentran aprobadas por el Gobierno Nacional son proyectadas con resultados a mediano y/o largo plazo.

Por otra parte, el marco normativo del Transporte Terrestre en Colombia encuentra sus principios en la Constitución de 1991, la cual posibilita que la ciudadanía colombiana pueda moverse de forma libre por todo el territorio sin dificultad alguna, también lo regula el Código Nacional de Tránsito y Transporte donde se establecen los principios rectores a ser desarrollados por los reglamentos dirigidos al tránsito de los ciclistas, peatones, conductores y es el único dispositivo legal que está facultado para imponer sanciones a quienes incumplan las normas. La protección de los usuarios del transporte público, instituye primacía sustancial en la actividad del sector y del sistema de transporte en el ordenamiento jurídico colombiano.

Asimismo, Colombia cuenta con la Ley 105 del año 1993, esta norma estipula disposiciones que son base para el transporte, otorga facultades y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, también regula la planificación en el sector y reglamenta otros preceptos. Entre otra de sus funciones, está encargada al Gobierno Nacional los proyectos de los estatutos nacionales de tránsito y transporte.

Por su parte la Ley 336 de 1996, Ley del Estatuto Nacional de Transporte, tiene como finalidad uniformar los principios y criterios que valdrán de cimiento para la normativa del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre en su operatividad en el país.

La Ley 361 de 1997 contempla disposiciones específicas para personas con discapacidad en el transporte urbano, mientras que la Ley 1083 del año 2006 establece algunos preceptos acerca de la planificación urbana sostenible.

Dicha ley contempla en su art. 1° que las municipalidades y distritos están obligados a implantar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del art. 9° de la Ley 388 de 1997, debiendo formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad, dando preponderancia a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

El art. 2 regula que los alcaldes cuentan con un tiempo de dos (2) años para aprobar a través de decretos los Planes de Movilidad de conformidad con el nivel de predominio de los preceptos del Plan de Ordenamiento Territorial.

Tal como se puede evidenciar, el Gobierno colombiano busca identificar los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otras modalidades alternativas de transporte con el propósito de articular los sistemas de movilidad y lograr descongestionar sus ciudades.

Además de las leyes mencionadas, Colombia cuenta con Decretos tales como el Decreto 170, 171 y 172 del año 2001. En el Decreto 170 se regula el servicio de transporte público automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros, la finalidad es regular a las empresas de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros y la prestación por parte de éstas, buscando que se brinde el servicio en cumplimiento de los principios rectores de transporte y el de libre competencia.

El Decreto 172 regula el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, atribuyendo la inspección y supervisión de los taxis a los alcaldes o funcionarios municipales que cuenten con dicha facultad.

Ambos decretos se consideran pertinentes, pues se está buscando que la prestación del servicio sea de calidad y fiscalizada por autoridades de la jurisdicción, ello también ocurre en el Perú, y es que lo regulado por dichos decretos es idóneo, ergo la forma en cómo se fiscalice es lo que generará verdaderos cambios en el transporte urbano.

2.2.8.2. Políticas públicas y regulación del transporte público urbano en Chile

Fuentes y Pezoa (2018), manifiestan que los problemas que enfrenta el transporte urbano en el país Chileno se deben a la desconexión que existe entre las responsabilidades asignadas en la atención pública y el desarrollo de la localidad.

Se estima que es necesaria una modificación de instituciones, política y efectiva que exhorte a originales formas de planificación y manejo de los sistemas de transporte, pues considera que los cambios institucionales que se han realizado han generado escases en los servicios formales, disminución de la demanda, incremento de tarifas, tráfico y uso de transporte particular.

Chile carece de gobiernos locales con suficiente autonomía para normar las realidades del mercado. Se estima que Transantiago como sistema de transporte público metropolitano, no halla relación con el marco institucional, en consecuencia los ministerios acaban adjudicándose su ejecución, y no se cuenta con la intervención de órganos regionales y locales.

Por ello, se considera que es indispensable que las facultades en materia de transporte urbano se mantengan bajo el régimen de competencia compartida con las municipalidades, según las cuales el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) continúe teniendo como función principal direccionar, controlar y plantear las políticas nacionales en dicha materia acorde a las pautas del Gobierno nacional; a inspeccionar las empresas públicas y privadas que funcionen como medios de transportes; coordinar y promover el progreso de estas actividades e inspeccionar que se cumplan las leyes, reglamentos y disposiciones nacionales.

Ergo, es necesario que en lo concerniente al transporte público las alcaldías influyan en la planificación del servicio, pues sólo cuentan con atribuciones relacionadas a la gestión del tránsito, es decir, trámites alusivos a las licencias de conducir, permisos de tránsito de vehículos y regulación del uso de vías.

García(2019), considera que las municipalidades deberían intervenir en la operatividad de las rutas, como por ejemplo en los horarios, paraderos, grados de servicio, y demás; y no sólo para adquirir su permiso al momento de invertir en la infraestructura local

Perú a diferencia de Chile, encarga al MTC la implementación de la Política Nacional de Transporte Urbano, quien como ente rector realiza las gestiones imprescindibles con el resto de entidades del Estado tanto locales como central. Sumado a ello, el MTC busca ofrecer soporte a los gobiernos locales, con el objeto que tengan capacidades técnicas de gestión del transporte urbano en sus demarcaciones correspondientes.

Si bien, en Chile en el marco de la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) se advierten progresos con el reconocimiento de la urgencia de cambios en las instituciones que asegure la intervención de los diferentes actores públicos y privados, en los diversos niveles de gobierno, es necesario que se avance en cuanto a las políticas de transporte público que se implementen y en las competencias que se le asignen a los gobiernos locales.

Según el Banco Interamericano de Desarrollo(2019), Chile ha progresado al implementar políticas que restringen el uso del automóvil, viéndose ello reflejado en impuestos altos sobre el combustible, en restricciones basadas en las placas y en los peajes urbanos. Respecto a políticas que fomentan el transporte público, se ha implementado el servicio de metro y el SIT, aunado a ello, se ha peatonalizado el centro de Santiago de Chile y se ha mejorado la red de ciclovías y servicios de bicicletas, lamentablemente, respecto a planificación y políticas públicas sobre el uso del suelo que facilitan desarrollos densos con usos mixtos no se ha logrado políticas significativas.

Dentro de la normativa existente en el actual modelo de transporte público se tiene a la emitida por el MTT, Ley N° 18.059 publicada en el Diario Oficial el 7 de Noviembre de 1981; se contempla también a la promulgada por la Unidad Operativa de control del tránsito, Ley N° 19.915 Resolución Exenta N° 1 y 2 de Enero de 2004; Ley N° 19.430 de 1995; Decreto con Fuerza de Ley(en adelante DFL) N° 850 y ley N° 15.840 de 1964; DFL N° 206 de 1960 publicado el 25 de Febrero de 1998.

El Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU) promulgó el D. S. N° 458 el 13 de abril de 1976; el D.S N° 47 el 19 de Mayo de 1992 y el DFL N° 1 del Ministerio del Interior del 8 de noviembre de 2005.

Adicionalmente, las Municipalidades se rigen por el DFL N° 1-19.704 del ministerio del interior promulgado el 3 de mayo de 2002, en el que se regulan las funciones de estas instituciones tales como aplicar la normativa de transporte y tránsito público en la manera que precisen los mandatos legales técnicos de carácter general que emita el ministerio correspondiente, asimismo, se señala en su art. 4 que podrán realizar funciones vinculadas con el transporte, tránsito público, urbanización, vialidad urbana y rural, entre otras; de forma directa o con otras entidades de la Administración del Estado.

2.2.8.3. Políticas públicas y regulación del transporte público urbano en Ecuador

La capital ecuatoriana, al igual que otras de sus ciudades enfrenta el problema del embotellamiento vehicular, pues constantemente estos son más frecuentes y los usuarios pierden más su tiempo al desplazarse a determinadas horas del día de un lugar a otro.

A ello se agrega el incontrolable aumento del parque automotor en los últimos tiempos, la insuficiente coordinación de planificación entre los Municipios y la falta de control del tránsito bajo responsabilidad de la Policía, la precaria educación vial, el desorden tanto de conductores como de peatones y, finalmente el problema del transporte colectivo.

Algunas ciudades han adoptado estrategias como la del "pico y placa" y la implementación de SIT pero resultan insuficientes, por ello se considera que se deberían llevar a cabo acciones concretas como racionalizar y mejorar los recorridos y frecuencias del transporte colectivo, reposicionar los paraderos de autobuses y reclamar que los conductores solo se detengan en ellos, modernizar el sistema de semaforización y, principalmente, ejecutar una medida concertada de planificación y control del tránsito, funciones que deberán estar en el poder de la administración municipal tal y como ocurre en el Perú.

El Banco Interamericano de Desarrollo(2019), describe que en Ecuador sólo se han implementado tres tipos de políticas públicas para enfrentar el embotellamiento; entre ellas se cuentan con políticas que restringen el uso del automóvil (se han realizado restricciones basadas en las placas), seguidamente se tiene a las políticas públicas que fomentan el uso del transporte

público (se ha inaugurado en el año 2019 el Metro), finalmente se ha peatonalizado el centro histórico de su capital. Desafortunadamente, no se han implementado políticas significativas respecto a la planificación sobre el uso del suelo que faciliten desarrollos densos con usos mixtos.

Por otro lado, el marco legal en materia de transporte terrestre lo conforma la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, esta disposición busca la estructura, planificación, impulso, ordenamiento, renovación y fiscalización del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el objeto de cuidar a los individuos y bienes que se desplazan de un extremo a otro por las carreteras ecuatorianas, y a los individuos y espacios expuestos a accidentes en dicho traslado, coadyuvando al crecimiento socio-económico del país en aras de conseguir la protección común de los habitantes.

El estado ecuatoriano a través de la mencionada ley busca garantizar que el servicio de transporte público se adecúe a la accesibilidad, eficacia, a la garantía, responsabilidad, generalidad, continuismo y calidad, con tarifas socialmente justas. Asimismo, se sustenta en los principios de derecho a la vida, libre tránsito y movilidad, formalización del sector, lucha contra la corrupción, cuidado del medio ambiente, entre otros.

Los órganos del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, son el Ministerio del sector, la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados; y, la Dirección Nacional de Control del Tránsito y Seguridad Vial y sus órganos desconcentrados.

Las Municipalidades de Ecuador tienen competencia en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en las áreas urbanas, toda vez que se cumpla con lo regulado en su Carta Magna y en la Ley en mención.

De manera más específica, el art. 44 de la citada Ley regula que los municipios cuentan con las facultades de planear, normar e inspeccionar el uso de vías públicas en áreas urbanas, ordenar que se construyan terminales terrestres, centros de transferencia de mercadería y alimentos, trazado de vías rápidas, trolebús, metro vía u otras; planear y llevar a cabo las actividades de fiscalización del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial que le

competencia dentro de su demarcación, sujetándose a la normatividad emitida por los órganos de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, etc.

Lamentablemente, Ecuador al igual que Perú también enfrenta problemas al momento de prestar el servicio del transporte público pese a tener un marco legal que lo regula, sucede que una alta proporción de asentamientos no se encuentran conectados por transporte público interurbano por carretera.

Solo el 42% de asentamientos cuentan con transporte regular de viajeros. La diferencia no carece de medios de transporte, sino que se trasladan en servicios informales que cubren de forma insegura las carencias existentes (Benabent, 2017).

Ello ocasiona que el servicio de transporte público en Ecuador no presente garantías y que al no estar normados por ninguna entidad de control, estas rutas no tienen horarios, controles, estaciones y tienen la libertad de establecer tarifas más altas de las permitidas en los sistemas legales, demostrando este tipo de hechos que en el mencionado país la planificación y gestión por parte de las entidades competentes no han solventado las crecientes necesidades y demandas de traslado (Suárez, 2015).

2.2.9. Derechos vulnerados actualmente con el servicio de transporte público urbano en Piura

Jara y Vásquez (2012) en su artículo denominado “El Servicio de Transporte Público Urbano de personas: libre mercado y regulación” señala que desde un enfoque clásico, una de las características del Servicio Público es que es una acción restringida a favor del Estado por medio de la publicatio, tomando en cuenta ello se puede decir que la primera condición con la que debería contar el transporte urbano para contemplarlo como Servicio Público es la declaratoria legal de reserva estatal, lo cual implica además la titularidad del Estado sobre el servicio.

El servicio de transporte urbano califica en la esfera de servicio público, de modo que el Estado custodia la defensa, el resguardo y respeto de los derechos fundamentales de la persona al momento de brindarse el mencionado servicio. A continuación pasaremos a ver cuáles son los Derechos fundamentales del individuo que se ven vulnerados en la prestación de este servicio:

2.2.9.1. Derecho a la vida

Todo individuo posee el derecho a la vida, así lo declara nuestra Carta magna en su art. 2º, inciso 1. Incluso el Tribunal Constitucional (en adelante TC) se ha promulgado sobre este derecho, señalando que cuenta con dimensiones materiales y existenciales, creando una ocasión para ejecutar el proyecto de vida al que un sujeto se adhiere.

Pese a la envergadura del mencionado derecho, este es constantemente transgredido en los accidentes vehiculares ocurridos, y Piura no es la excepción, pues según (El Comercio, 2019) entre enero y marzo se tuvo un total de 974 accidentes de tránsito, teniendo como resultados 36 muertos y casi 600 personas heridas, cuya primordial razón es el exceso de velocidad.

La Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Piura, en concertación con la Superintendencia de Transporte Terrestre, realizaron operativos de fiscalización y campañas de sensibilización, como parte de la campaña “Ni una muerte más por accidentes de tránsito”.

Lo más asombroso es que a pesar de que esas campañas se llevaron a cabo, en el año 2019 hubo un incremento a comparación del 2018, pues en los mismos meses del último año en mención hubieron más de 420 accidentes, lo que significa que hay un aumento del 129%.

De acuerdo con cifras de la Dirección Regional de Transportes y la Policía Nacional, los motivos primordiales de los accidentes vehiculares en Piura son por causa humana, es decir por extrema velocidad (48 %), la precipitación del chofer (18 %) estado de ebriedad (8 %).

Según estadísticas presentadas por (El Comercio, 2019); los accidentes de tránsito más frecuentes en Piura son los choques (40%), despistes (17%), choques y fuga (12%) y atropellos (10%). Dichos sucesos se dan sobre todo en calles (27%), avenidas (24%) y carreteras (19%), siendo las horas en las que suceden más accidentes entre las 10 a.m. y 12 p.m.; y entre las 6 p.m. y las 8 p.m. Respecto a los vehículos siniestrados, mayormente son automóviles (30%), motocicletas (23%) y mototaxis (17%).

2.2.9.2. Derecho a la salud y a la integridad personal

A todas las personas les corresponde la defensa de su derecho a la salud, la comunidad y la del medio familiar, así lo estipula el artículo 7º de nuestra carta magna. Del mismo modo el TC agrega que, la salud es un derecho básico por su conexión ligada al derecho a la vida, precisando que la relación de estos dos derechos es irresoluble.

El art. 2º inciso 1 de la Carta Magna estipula el derecho a la integridad psíquica, moral y física de las personas, entendiéndose por este último como el derecho a la incolumidad corporal, es decir, el derecho a lo abstracto en el aspecto externo y protección de su conformación orgánica; el perjuicio de este derecho se origina cuando se produce un daño al cuerpo del individuo o se quebranta el habitual estado de proporción de sus funciones fisiológicas.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) conceptúa que la salud es “una condición de pleno bienestar tanto físico, como mental y social”, es por ello que la Asamblea Mundial de la Salud de la OMS, ha manifestado que los accidentes de tránsito son un problema de salud pública muy preocupante.(Defensoría del Pueblo, 2008).

Chapa (2019), considera alarmante que el propio individuo sea el directo culpable de los accidentes de tránsito, pues siempre hay una excesiva velocidad, imprudencia y ebriedad del conductor; además que existen altos índices de accidentes en los que se atropella o se choca y luego se dan a la fuga.

2.2.9.3. Derecho a un digno desarrollo de la vida y a un ambiente balanceado

Para desarrollar este derecho vulnerado con el servicio de transporte público urbano en la provincia piurana, se traerá a colación lo regulado por la Carta Magna lo manifestado por el TC; por su parte la primera señala que cada individuo cuenta con el derecho de disfrutar de un ambiente equilibrado, balanceado e idóneo para el desenvolvimiento de su vida.

Algo similar ha declarado el TC al manifestar que el derecho primordial de disfrutar de un ambiente balanceado y digno para el desenvolvimiento de la vida está conformado por los elementos siguientes: (i) Derecho a gozar de un medio adecuado y equilibrado, (ii) Derecho a que dicho medio sea salvaguardado.

Ello nos lleva a concluir que este derecho cuenta con dos componentes, el primero es la atribución de la persona de gozar de un entorno en el que sus componentes se fomentan e interactúan de forma natural y armónica en la coyuntura de que el humano interfiera, no debiendo presumir una variación sustancial de la conexión existente entre estos componentes. Esto no significa el goce de cualquier ambiente, sino el de un entorno idóneo para el crecimiento del individuo y su dignidad.

El otro componente abarca deberes inexcusables por parte del gobierno y privados, de modo que se conserven los bienes ambientales en óptimo estado para su goce (Defensoría del Pueblo, 2008).

En Piura y en todo el país, las entidades encargadas del tema no trabajan de forma unida y hace falta una entidad encargada de recopilar todos los datos y de conservarla actualizada. Ello es una de las razones por las que resulta de suma importancia la creación de un plan estratégico para la mensuración de contaminantes químicos y físicos (ruido), puesto que alteran de manera directa la salud y causan incomodidad en los pobladores piuranos.

Los cambios en el estilo de vida, como por ejemplo el transporte compartido o el masivo; y los avances en la tecnología respecto de la contaminación y los combustibles opcionales pueden reducir los efectos perjudiciales al medio ambiente, es aquí donde una correcta regulación normativa cobra importancia.

El ruido en Piura como en todas las ciudades, causa molestias, fatiga y efectos sobre la eficiencia, es decir, reduce la eficacia y el rendimiento tanto laboral como académico. (Vásquez, 2005).

2.2.10. Desarrollo sostenible

El desarrollo sostenible consiste en velar por las carencias del presente sin poner en riesgo las destrezas para atender sus necesidades de las futuras generaciones, esto es, la armonía que debe haber entre la disminución de la pobreza, protección al medio ambiente, mejor nivel de vida general y el crecimiento económico.

Este término busca la protección a las futuras generaciones, que con el crecimiento económico se pueda distribuir ingresos de tal forma que se logre un mejor desarrollo social, que la producción industrial sea sostenible ambientalmente a través del manejo de la energía y materia prima.

Esta terminación ha generado diversas controversias a las que se les ha tratado de dar solución, ejemplo de ello es la Conferencia Mundial sobre Desarrollo y Medio Ambiente de Río de Janeiro en 1992, en donde se desarrolla la controversia acerca de si puede haber desarrollo económico o protección ambiental, estableciendo que los encargados de la economía de las regiones deben integrar entre sus variables la subsistencia ambiental para poder garantizar la

satisfacción a las necesidades de las futuras generaciones y como un componente asegurador del desarrollo sostenible en provecho de las actuales generaciones.

Se aclara que el desarrollo sustentable conlleva a un equilibrio respecto al capital humano, financiero, natural, físico, institucional y cultural (Moller, 2006).

2.2.11. Plan Maestro de Movilidad Urbano Sostenible

2.2.11.1. Definición

El Instituto para la Diversificación y el ahorro de la energía IDAE de España, a través de la “Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible”, define al Plan Maestro de Movilidad Urbano Sostenible (PMMUS) como la agrupación de actuaciones que tienen como finalidad la inserción de maneras de traslado más sostenibles; tales como andar en bicicleta, caminar y transporte público en el interior de una ciudad, esto es, en formas de transporte motorizados y no motorizados que produzcan compatibilidad entre la cohesión social, el crecimiento económico y el cuidado del hábitat, asegurando así, una mejora en la habitabilidad de los individuos” (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía [IDAE], 2006).

2.2.11.2. Objetivo

Los PMMUS tienen como objetivo general aplacar los impactos que origina el transporte en la ciudad, además, controlar, gestionar y disminuir los volúmenes de tráfico y de congestión, modificando la cuota de todos los modos de transporte a favor de los más eficientes.

Empero, cada plan establece una serie de objetivos adecuados a su situación, estos comprenden siempre tres grandes grupos, nos referimos a los objetivos económicos, sociales y ambientales.

2.2.11.3. Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura

En la provincia de Piura, concorde a las cifras del (Instituto Nacional de Estadística e Informática [INEI], 2007), los habitantes en zonas urbanas han incrementado de manera periódica a partir del año 1940, desarrollando hasta el año 2007 cerca de un 800%. Y conforme a la perspectiva poblacional para el 2017, se generará un incremento de un 26%. Por tal razón, la MPP, el Banco Alemán de Desarrollo KfW y el Banco de Desarrollo de América Latina

(CAF) en un afán conjunto para cambiar a un modelo de movilidad urbana sostenible, se responsabilizaron en desarrollar el Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible.

En la provincia piurana, es necesario lograr un sistema integrado de planificación que vaya de la mano con la normativa nacional y con la normativa que emita la Municipalidad, puesto que con ello se lograría que la movilidad y el transporte dentro de la Provincia esté coordinado con el desarrollo urbano, la participación ciudadana y la concepción de proyectos a corto, medio y largo plazo, generando cambios positivos en el sistema.

Como resultado de la implementación del (PMMUS, 2019) en la Provincia, se tendrían múltiples beneficios, uno de estos sería contar con documentos técnicos- normativos (ordenanzas municipales) que ayuden a iniciar el proceso de transformación, otros serían:

1. Una Provincia más sostenible, eficiente y competitiva.
2. Mejoría en el estándar de vida y comodidad de sus moradores.
3. Reducción de los trayectos y tiempos de viaje.
4. Mejoría de la condición, la asequibilidad y la amplitud del transporte público en la Provincia.
5. Conciencia de la utilización del vehículo privado.
6. Reducción del tráfico, así como de los efectos generados por el embotellamiento. bulla, polución ambiental, gases de efecto invernadero GEI y siniestros.
7. Fomento del uso del transporte no motorizado.
8. Progreso de la calaña del hábitat, incidiendo en la mejoría de la salud de sus moradores, disminuyendo la polución y la bulla.
9. Aumento del espacio público disponible.
10. Reducción de las externalidades negativas del transporte.
11. Desarrollo de la seguridad vial.
12. Mejora en la eficiencia de la logística urbana.

2.2.11.3.1. Metas estratégicas

El (PMMUS, 2019) tiene tres finalidades estratégicas para lograr el objetivo principal, los cuales son: gestión eficiente, sistemas de movilidad sostenibles y vías seguras; a su vez estos se integran con tres directrices transversales: luchar frente al cambio climático, lograr inclusión social e igualdad, fortalecer las instituciones y actualizar las normas vigentes, las cuales se

relacionan permanentemente con las acciones de planificación, implementación, diseño, evaluación y gestión de las soluciones trazadas, es así que tenemos:

a) Sistemas de movilidad sostenible:

Se establece que las formas de transporte más sostenibles son el transporte público de masas y la movilidad no motorizada, por lo que se debe mejorar y crecer para reducir la tendencia de la motorización privada y el uso de sistemas de transporte público de baja capacidad que generan congestión, ruido y contaminación.

Para lograr la migración hacia estos modos de transporte sostenibles deben ofertarse sistemas e infraestructuras eficientes, seguras y de calidad que puedan competir en costo y eficiencia con los demás modos.

Creando un sistema de transporte público masivo moderno, eficaz, fiable, cómodo y seguro se lograría que sea atractivo para un mayor número de usuarios para los viajes del Área Metropolitana de Piura bajo un esquema de sistema integrado de transporte en donde los actuales prestadores del servicio puedan unificarse para brindar un servicio integrado que responda al equilibrio entre oferta y demanda, logrando complacer las necesidades de viaje de los usuarios y aminorar los costos de operación del servicio, así como reducir las externalidades generadas por la sobreoferta en autobuses y vehículos menores.

Asimismo, no se debe olvidar que el fin es recuperar el espacio público de la ciudadanía y peatones, lo que representa una revisión del espacio viario dedicado a los vehículos motorizados, tanto para la circulación como para el estacionamiento con el fin de mejorar el espacio y la cantidad de la infraestructura peatonal bajo un enfoque de equidad en el uso del espacio público, seguridad y accesibilidad.

b) Gestión eficiente de la movilidad

Respecto a este eje estratégico, el PMMUS señala que la redistribución del espacio público para dar cabida a modos de transporte sostenibles requiere perfeccionar la manera en que se gestiona la movilidad particular (automóviles, motocicletas), el transporte de carga (pesada y de distribución al interior de las ciudades) y el transporte interprovincial mediante la planificación de la infraestructura futura y rediseño de la infraestructura existente, la

implementación de sistemas tecnológicos para mejorar la circulación vial o disminuir los problemas del estacionamiento.

Ante la mejora en la circulación vehicular, disminuyen las externalidades negativas como embotellamiento y polución, se combate el cambio climático y se facilita la actividad logística del transporte de cargas, mercancías e interprovincial de pasajeros, mejorando la competitividad de la Provincia.

c) Vías seguras

Por las características de la Provincia de Piura la seguridad vial es un aspecto prioritario por atender mediante el rediseño de la vía con intersecciones seguras para peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de todo tipo de vehículos, prestando especial atención a los sectores de más peligro o vulnerabilidad como niños, adultos mayores, personas discapacitadas o mujeres embarazadas.

Los siniestros viales, causados en su mayoría por factores humanos, tienen efectos desfavorables en la economía provincial y en la salud de los ciudadanos de Piura. Es fundamental minimizar los efectos de los siniestros viales a través de la adaptación de la infraestructura bajo un enfoque de seguridad a los sectores de más exposición y vulnerabilidad, igualmente desincentivar las conductas viales que provocan muertes y lesiones en las vías públicas.

Según el PMMUS, el concepto de accesibilidad se puede aplicar de dos maneras, la primera consiste en facilitar el acceso a bienes y servicios mediante la oferta de modos de transporte sostenibles, asequibles y socialmente incluyentes, con menores costos en tiempo y dinero, como el transporte público masivo.

La segunda forma de accesibilidad está relacionada con el diseño de la infraestructura que, por su diseño y ejecución, permita la movilidad de personas con discapacidad o de movilidad limitada, mayor libertad para realizar sus actividades cotidianas en el espacio público.

Es necesario el fortalecimiento institucional y actualización normativa, pues deberán adaptarse priorizando la movilidad sostenible frente a otros tipos de sistemas e infraestructuras, así como definir derechos y obligaciones de los usuarios y competencias de las autoridades.

Las iniciativas del PMMUS deben estar vinculadas con propósitos, directrices, y planificación en la esfera municipal, regional o estatal e incluso comunitario, de tal modo que consideren los condicionamientos indicados por estrategias de índole supramunicipal.

2.2.12. Estado de la cuestión- Piura provincia

2.2.12.1. Estructura geográfica y territorial

La región Piura se sitúa en el punto nor occidental del territorio nacional. Cuenta con un espacio de 35 892 km², tomando el 3,1 % del país. Delimita por el norte con Ecuador y Tumbes; por el este, con Cajamarca y Ecuador; por el sur, con Lambayeque; y por el oeste, con el Océano Pacífico. Actualmente se divide en 8 provincias y 65 distritos, su centro administrativo y político, su capital es Piura como ciudad.

Figura 1

Mapa de la Provincia de Piura- Distritos



Nota: El mapa representa las capitales de los distritos de la provincia de Piura. Tomado de Municipalidad Provincial de Piura.

2.2.12.2. Situación demográfica

Revisando el último Censo de Población y Vivienda del año 2017, se evidencia que la población piurana ha ascendido (hasta ese año) alrededor de 1,8 millones de pobladores,

abarcando el 6,3% de habitantes a nivel nacional, convirtiéndose en la segunda región más poblada.

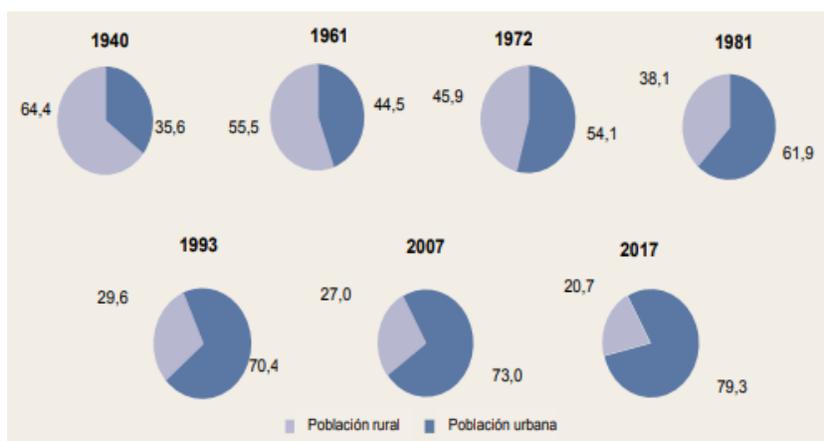
A manera general se afirma que Piura ha tenido un aumento poblacional aproximadamente del 2,0% durante los años 1940-2017, empero durante los años (2007-2017) este ritmo se ha visto disminuido al 1,0%.

Hasta el año 2017, la cantidad de habitantes del área urbana había acrecentado, pero la tasa de crecimiento promedio anual disminuyó, viéndose reflejado en la disminución de niveles de fecundidad. Siendo así que, en el año 1993 una mujer tenía 2,5 hijos en promedio, mientras que en el censo 2017 las cifras disminuyeron a 1,7.

Con el tiempo ha cambiado la distribución de los habitantes entre áreas geográficas, pues en la década de los cuarenta, la población rural preponderaba en Piura con el 64,4% del total, mientras que después de ocho décadas, la población rural se ha visto reducida, siendo que en el 2017 constituye solo el 20,7%.

Figura 2

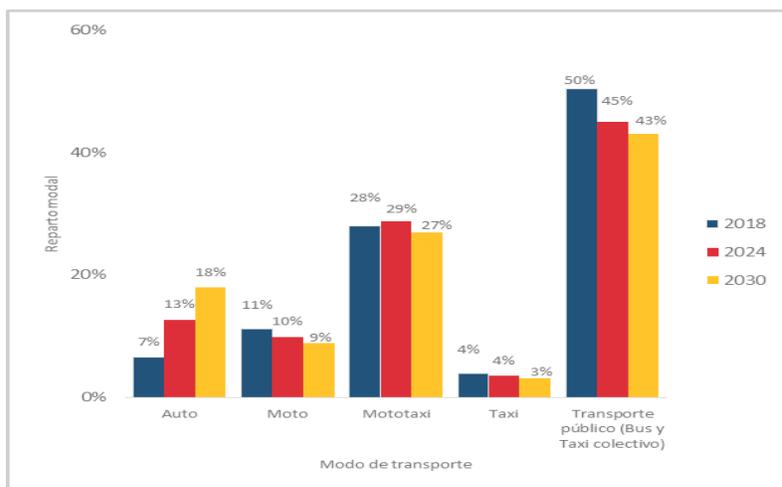
Evolución de la población censada urbana y rural, 1940-2017



Nota: El gráfico representa el constante aumento de la densidad poblacional desde el año 1940 hasta el año 2017. Tomado de Banco Central de Reserva del Perú sucursal Piura.

Figura 3

Pronóstico del reparto modal en la Provincia de Piura



Nota: El gráfico representa que si se ejecuta el PMUS, para el año 2030 la principal forma de desplazamiento será el transporte público evitando el congestionamiento vehicular. Tomado de Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura.

2.2.12.3. Pronóstico del crecimiento de la movilidad

Según el (PMMUS, 2019); el escenario tendencial contempla la evolución de la movilidad acorde con las tendencias actuales de desarrollo poblacional y expansión urbana, con las cuales alimentan al modelo de transporte para obtener el número de viajes, distribución de los viajes, reparto modal y la asignación para los escenarios a mediano plazo, 2024, y horizonte, 2030.

Actualmente se estima que se realizan 990,000 viajes, y que si se continúa con el actual modelo de transporte, para los años 2024 y 2030 haya un crecimiento del transporte privado debido al incremento de los tiempos y distancias de viaje producto de la baja velocidad del transporte público en comparación de otros modos.

Ello repercute en un mayor atractivo del transporte privado lo que conllevará a caer en el denominado círculo vicioso del transporte público y el automóvil.

Los tiempos de viaje en los escenarios tendenciales se mantiene alrededor del promedio de 46 minutos que se presentan actualmente, es decir, se presenta una demanda cautiva. A partir de ello se infiere que los usuarios en la zona de expansión urbana al estar más alejados presentan mayores tiempos de viaje, motivo por el cual preferirán el uso de otros modos de transporte.

El transporte en moto lineal, aunque se contempla que sea más atractivo, la reducción de su participación se debe a la disminución de su uso como transporte público el cual es mayor al aumento del uso privado.

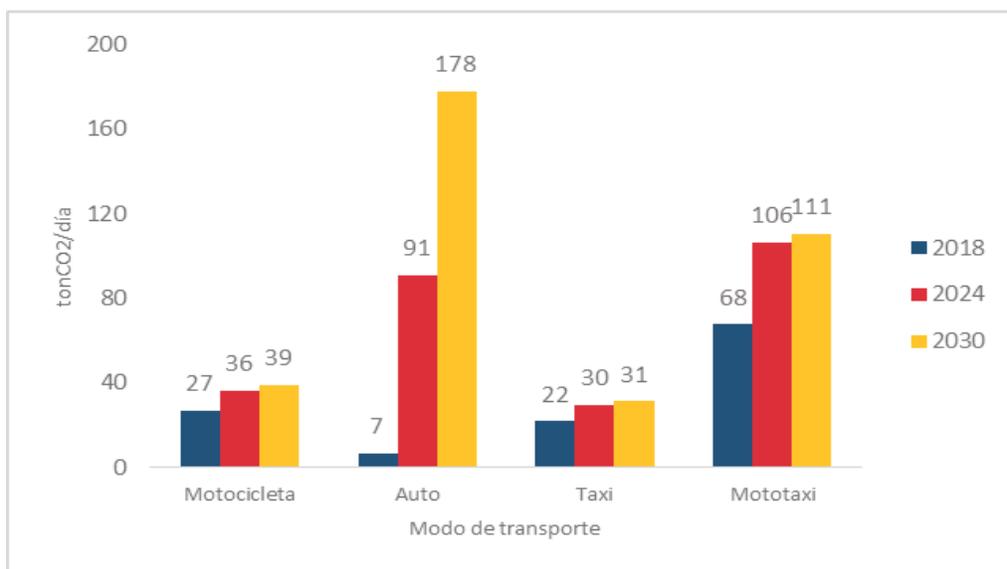
La mototaxi presenta tendencia de mantener su uso, la alta elasticidad de este medio de transporte representa un reto a futuro que debe ser regulado en la actualidad por los dispositivos legales que emita la MPP, ya que es poco susceptible a los cambios e introducción de nuevos modos. Este medio de transporte traería como consecuencias las siguientes:

i) Consecuencias ambientales:

El aumento de las emisiones de GEI, específicamente CO₂, el cual presenta un crecimiento derivado del aumento de la movilidad en la Provincia de Piura, teniendo:

Figura 4

Emisiones de CO₂ en el escenario tendencial.



Nota: El gráfico representa que el escenario tendencial es que para el año 2030 haya un aumento de las emisiones de GEI en Piura, siendo el auto el principal modo de transporte. Tomado de Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura.

De la figura 04 se evidencia que el auto presenta el mayor aumento en las emisiones de CO₂, debido principalmente al aumento de su participación en el reparto modal de la Provincia y acentuado por la baja tasa de ocupación que presenta.

Las emisiones de la mototaxi presentan un crecimiento considerable para el año 2024 y para el año 2030 se ven estabilizadas.

ii) *Demoras al usuario por congestión:*

El crecimiento de la movilidad y la expansión urbana repercute en los tiempos de traslado de los viajeros, aunado esto al aumento de la congestión en las vías se presentan demoras al usuario de transporte privado.

Los escenarios tendenciales muestran que estas demoras disminuyen en el escenario a mediano plazo con el desarrollo de la red propuesta en el PDU 2032.

El escenario tendencial se desenvuelve bajo el supuesto inicial de un desarrollo que continúe la inacción de la actualidad, en otras palabras, sin mayor injerencia que lo normado actualmente, incrementando las distancias de viaje y como consecuencia el aumento de los tiempos al desplazarse, aumento de viajes motorizados y transporte privado (automóvil y moto lineal).

El escenario deseable, en cambio, se define por la modificación de decisiones respecto al desarrollo urbano, apostando por una ciudad compacta y un reparto modal que favorece al transporte público y no al motorizado, ello incorporando las acciones planteadas por el PMMUS, las cuales tienen por finalidad el fomento de modos no motorizados y el crecimiento del uso del transporte público frente al transporte en vehículos privados.

Lo que se pretende es que se sustituya el servicio de taxi colectivo por las rutas de transporte público masivo actual y una optimización de flota con la finalidad de aprovechar la capacidad total de la oferta y reducir los kilómetros recorridos. Se debe mencionar que, para el escenario urbanístico se considera la expansión urbana de acuerdo con el escenario tendencial.

A pesar que en el mediano plazo la mototaxi y el vehículo privado se vuelven más atractivos; esta tendencia cambia a largo plazo si se logra que el transporte público sea la opción más atractiva para la movilidad en Piura.

El PMUS sintetiza que en los escenarios que consideran la expansión urbana se observa un aumento de la demanda de mototaxis a mediano plazo y a largo plazo un aumento del uso del vehículo privado trayendo consigo la emisión de gases de efecto invernadero y demoras al usuario.

Además, que las acciones normativas cumplen una función importantísima, puesto que la limitación de las zonas de circulación de taxis, mototaxis u otro tipo de vehículos menores inciden en la elección del modo de transporte, sin embargo, esto no es tomado en cuenta y a largo plazo se tendrá una provincia con gran congestión vehicular y desorden.

2.2.13. Armonía normativa

2.2.13.1. Definición

Garita (2015), señala que la armonía normativa es el esfuerzo realizado por los niveles de gobierno: nacional, regional y local para que las normas jurídicas que emitan no discuerden entre sí, de forma que las normas regionales y locales estén supeditadas a las normas nacionales y deben expedirse acorde con las mismas.

2.2.13.2. Características

La integración o armonización normativa tiene como singularidades esenciales las siguientes:

- a) Uniformizar las normas jurídicas: Que se genere certeza y entendimiento del sistema jurídico.
- b) Simplificación normativa: Que se procure el cumplimiento de las normas.
- c) Ausencia de contradicción

2.2.13.3. Tipos

Serna (2007), manifiesta que pueden distinguirse diversos tipos de armonización normativa siendo estos los siguientes:

- a) Armonización constitucional: Es el “proceso por el cual las Constituciones locales se llegan a asemejar unas a las otras, conservando su identidad propia como Constituciones locales”.
- b) Armonización de leyes locales: Se refiere al “proceso por el cual, las leyes locales en una materia determinada se llegan a asemejar a las leyes de otras entidades, al tiempo que conservan su identidad propia como leyes locales.”

- c) Armonización jerárquica: Es la que realizan los diferentes niveles de gobierno, a efecto de que las leyes locales concuerden en su contenido y dirección con la Constitución Política y demás reglamentos nacionales.
- d) Armonización jurisprudencial: Es aquella que se sustenta en las resoluciones judiciales que emiten nuestros máximos tribunales, en donde se busca encontrar la homologación de los criterios de los órganos jurisdiccionales.

2.2.14. Marco normativo municipal sobre el transporte en la ciudad de Piura 2018-2019

La Municipalidad Provincial de Piura durante los años 2018-2019 dentro del marco normativo de la Constitución, la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades; y la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General; ha emitido varias ordenanzas con el propósito de ordenar el sistema del transporte público urbano (Tabla 01), empero los efectos no han sido los deseados puesto que no se da el cumplimiento de las mismas; entonces, es preciso preguntarnos ¿Por qué las normas de rango legal emitidas por la Municipalidad de Piura no logran ordenar el sistema del transporte público urbano?.

2.2.14.1. Ordenanzas municipales emitidas por la comuna piurana respecto al transporte público urbano: 2018-2019

Tabla 1

Ordenanzas municipales en transporte público urbano en Piura, 2018-2019

FECHA	NÚMERO	DETALLE
17-04-2018	235-00-CMPP	Las emisiones de autorizaciones nuevas para el servicio de transporte especial en taxi colectivo y Servicio especial en taxi- SETAPI en sus diferentes modalidades quedan suspendidas, incluyendo incremento de flota vehicular, modificación y ampliación de ruta, baja y sustitución ruta hasta que se elabore el Reglamento General de Transporte Terrestre y el PMUS (Ver Anexo 2).
13-11-2018	254-00-CMPP	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se aprueba recuperar vías y áreas públicas en el interior de la provincia piurana, con el fin de recobrar el orden, el ornato y el tránsito de peatones y vehículos. 2. Prohíbe que vehículos de cualquier tipose estacionen total o parcialmente en las vías establecidas como rígidas en la Ordenanza Municipal N° 179-00-CMPP modificada con la ordenanza

		<p>Municipal N° 179-01-CMPP y en las vías declaradas como saturadas en la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. En zonas de dominio y uso público (veredas, aceras, bermas, rampas, áreas verdes, áreas o zonas para discapacitados, áreas restringidas y otros), se prohíbe estacionar total o parcialmente cualquier tipo de vehículo, así como la exhibición o venta de vehículos nuevos y/o usados, 4. Prohíbe realizar el lavado, reparación, venta de productos o alimentos o que se encuentren abandonados y otros fines en las vías establecidas como rígidas en la Ordenanza Municipal N° 179-00-CMPP modificada con la ordenanza Municipal N° 179-01-CMPP y en las vías declaradas como saturadas en la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP o en las zonas de dominio y uso público (veredas, aceras, bermas, rampas, áreas verdes, áreas o zonas para discapacitados, zonas restringidas y otros) perjudicando el ornato y la circulación de vehículos y peatones. 5. Sanciona a todo tipo de vehículos que se encuentren mal estacionados, obstruyendo el pase peatonal, vehicular o el pase de personas con discapacidad. 6. Órgano competente: La aplicación de la ordenanza la realizará la MPP, mediante los inspectores municipales de transportes quienes estarán facultados para imponer las sanciones correspondientes y de aplicar las medidas preventivas cuando corresponda, los mismos que podrán actuar con o sin el apoyo de la PNP, debiendo el Inspector de Transporte levantar la respectiva Acta de Control en concordancia con lo que señala la Directiva N° 005-2018-OyM-GTySI/MPP que establece el Protocolo de Intervención aprobado por Decreto de Alcaldía N° 015-2018-A/MPP. 7. Detectar infracciones e imponer actas de control: <ol style="list-style-type: none"> 7.1. Las infracciones a la ordenanza podrán ser detectadas mediante intervenciones efectuadas por los inspectores de Transportes de la MPP o los inspectores de sus distritos que se encuentren homologados mediante los Convenios de Cooperación Interinstitucional aprobados con el Acuerdo Municipal N° 111-2016-C/PPP y Acuerdo Municipal N° 112-2016-C/PPP. 7.2. Las infracciones a la ordenanza también podrán ser denunciadas por cualquier ciudadano, siempre que este denuncie el hecho al inspector municipal de Transporte autorizado o a la Oficina de Transporte y Circulación Vial
--	--	---

inmediatamente, adjuntando el medio de prueba fílmico, fotográfico u otro parecido que identifique plenamente la infracción de la ordenanza y al vehículo infractor, instituyéndose en testigo del hecho e interponiéndose la respectiva Acta de Control, que será impuesta por el inspector municipal de transporte autorizado y validada por el denunciante.

8. Las sanciones:

COD.	Infracción/Sanción	Medida preventiva	Reincidencia/ Medida preventiva
P1	Estacionar vehículos en vías establecidas como rígidas, espacios públicos y zonas no autorizadas/20% UIT	Internamiento preventivo del vehículo hasta que se cancele el total de la sanción	40% UIT/ Internamiento preventivo del vehículo hasta que se cancele el total de la multa
P2	Por abandonar vehículos, carrocerías, chatarra, chasis o similares en vías o espacios públicos/20% UIT	Internamiento preventivo del vehículo hasta que se cancele el total de la sanción	40% UIT/ Internamiento preventivo del vehículo hasta que se cancele el total de la sanción
P3	Estacionar vehículo con fines de exhibición o venta de vehículos en cualquier parte de la vía o espacios públicos/20% UIT	Internar preventivamente el vehículo hasta que se cancele el total de la sanción	40% UIT/ Internar preventivamente el vehículo hasta que se cancele el total de la sanción
P4	Estacionar vehículo para realizar lavado, reparación, venta de productos, paraderos no autorizados, y otros	Internamiento preventivo del vehículo hasta que se cancele el total de la sanción	40% UIT/ Internamiento preventivo del vehículo hasta que se cancele el total de la

			que alteren el ornato y la transitabilidad de los vehículos en vías establecidas como rígidas y/o espacios públicos/20% UIT		sanción
		P5	Por estacionar vehículos obstruyendo o impidiendo la transitabilidad de peatones, vehículos o estacionar frente a rampas dificultando el libre tránsito de las personas con discapacidad/20% UIT	Internar preventivamente el vehículo hasta que se cancele el total de la sanción	40% UIT/ Internar preventivamente el vehículo hasta que se cancele el total de la sanción
		P6	Obstruir la labor del inspector municipal/ 20% UIT	Internar preventivamente el vehículo, retenerla licencia de conducir.	40% UIT/ Internar preventivamente el vehículo, retenerla licencia de conducir.
		<p>9. Medidas preventivas:</p> <p>Todos los vehículos son sancionados con la ordenanza, en la cual aplicará la medida preventiva de internamiento del vehículo, el inspector de transporte responsable de la medida trasladará el vehículo al depósito vehicular municipal o el que haga sus veces, para tal efecto ordenará aplicar las medidas que sean indispensables para el remolque o traslado del vehículo a su destino.</p> <p>En caso de proceder con el internamiento del vehículo con el apoyo</p>			

		<p>de la grúa o de un vehículo que haga sus veces, el conductor del vehículo-propietario asumirá el costo que demanda trasladar el vehículo al depósito municipal que será de 175.11 (CIENTO SETENTA Y CINCO CON 11/100 SOLES). Los inspectores de transporte que lleguen a aplicar la medida de internamiento conforme a lo estipulado líneas precedentes no se responsabilizarán por los perjuicios materiales que se generen como resultado de dicho acto. En caso que no pudiera internar el vehículo por indisponibilidad de depósito, el inspector de transporte, designará como depositario al propietario del vehículo o el que haga sus veces, debiendo este último asumir las responsabilidades reguladas en el Código Civil y Código Procesal Civil, en lo que corresponde al depositario de un bien sujeto a medida cautelar, para tal efecto el inspector de transporte deberá retirar las placas del vehículo.</p> <p>Los inspectores de transporte levantarán el Acta de Internamiento correspondiente en donde, mínimamente constará la entrega del vehículo sin placas, la identidad del depositario, el lugar donde el vehículo se mantendrá custodiado, la fecha y hora del vencimiento del plazo para la remoción del vehículo al lugar donde estará depositado hasta que se levante la sanción, los deberes, prohibiciones y responsabilidades exigibles al depositario de acuerdo al marco legal indicado en el párrafo anterior; lo mencionado es obligatorio sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales. Si el depositario se niega a señalar la dirección del lugar donde se depositará el vehículo, se consigna la dirección del propietario del vehículo que figure en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC), o en el Registro Único de Contribuyentes (RUC) en caso sea persona jurídica.</p> <p>Asimismo, la autoridad competente deberá informar la medida adoptada a la entidad a cargo de la administración del Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje, de forma que se tomen las medidas necesarias para impedir que se expida un duplicado de placa de rodaje para el vehículo que se interpuso la sanción o se consiga de otro modo.</p> <p>El depositario se hará cargo del costo y riesgo al trasladar el vehículo dentro de las veinticuatro (24) horas de interpuesta la medida, al lugar señalado como depósito en el Acta de Internamiento. Las autoridades competentes, autorizarán que se traslade el vehículo sin placas intervenido dentro del plazo señalado, el depositario queda prohibido de realizar el servicio de</p>
--	--	---

		<p>transporte en cualquier modalidad.</p> <p>10. Liberación del vehículo internado El vehículo que es internado como medida preventiva producto de una infracción de la presente ordenanza, será liberado siempre que cancele la totalidad de la infracción que radica en el pago de la multa más la cancelación de la remoción (Traslado del vehículo al Depósito Municipal con ayuda de la Grúa) cuando corresponda y el pago del depósito por los días que permaneció internado el vehículo.</p> <p>11. Modificar e incorporar disposiciones a la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP que aprueba y declara los ejes viales de los Distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre como Vías Saturadas. Asimismo, incorporar el Artículo Sexto A, Sexto B y Sexto C a la ordenanza municipal N° 242-00-CMPP que aprueba y declara los ejes viales de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre como vías saturadas.</p> <p>12. No se contempla infracción a la ordenanza a todos los vehículos de emergencia, de la Policía Nacional, de Seguridad Ciudadana, Compañía de Bomberos, que por la naturaleza del servicio tienen funciones de salvaguardar la vida y salud de las personas.</p> <p>13. Se encarga el cumplimiento de la ordenanza a la Oficina de Transporte y Circulación vial de la Municipalidad Provincial de Piura, quien se encargará de aplicar las sanciones en concordancia con el artículo octavo de la ordenanza (Ver Anexo 3).</p>
03-12-2018	257-00-CMPP	Aprueba el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la Provincia de Piura, asimismo, encarga el cumplimiento de la ordenanza a la Gerencia Territorial y Transporte y demás unidades orgánicas (Ver Anexo 4).
17-05-2019	260-01-CMPP	Deroga la ordenanza N° 260-00-CMPP y dispone cambiar el uso de vías en el casco central del distrito de Piura, para acceso y exclusivo uso de los transeúntes durante las 24 horas del día, conforme a los argumentos expuestos en la ordenanza (Ver Anexo 5).
28-06-2019	215-01-CMPP	Amplía el plazo otorgado en la Primera y Segunda Disposición Transitoria y Final del Reglamento de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores (trimoto de pasajeros) de los distritos

		<p>de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre, aprobado por medio de la ordenanza municipal N° 215-00-CMPP, del 10 de abril del 2017, en sesenta (60) días calendario, estos se contarán a partir del día siguiente de publicada la ordenanza.</p> <p>La norma alcanzará a las personas jurídicas que presten el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (3) ruedas, motorizados y no motorizados, así como a las autoridades competentes y a los conductores de la jurisdicción del distrito de Piura (Ver Anexo 6).</p>
12-09-2019	242-01-CMPP	<p>Se aprobó modificar el art. 1 de la O.M. N° 242-00-CMPP, del 22 de junio de 2018, en base a la Resolución de Alcaldía N° 1089-2017-A/MPP, del 13 de octubre del 2017, que aprobó el “Estudio para la identificación de las vías saturadas dentro de la Provincia de Piura” dentro de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre.</p> <p>Además, se derogan los art. 3, 4 y 5 de la O.M. N° 242-00-CMPP, de fecha 22 de junio de 2018, se modifica el art. 8 de la O.M. N° 242-00-CMPP y su Disposición Complementaria y Final.</p> <p>Se dispone la adecuación a la norma, a todas las empresas y vehículos de transporte público de personas en sus distintas modalidades en la Provincia de Piura (Ver Anexo 7).</p>
14-10-2019	277-00-CMPP	<p>Se aprobó el “Reglamento del servicio especial de transporte público de personas en la modalidad de taxi de la provincia de Piura”.</p> <p>También, desde la entrada en vigencia del mencionado Reglamento, se derogaron las siguientes O.M: N° 035-00-CMPP, N° 035-01-CMPP, N° 035-02-CMPP, N° 035-03-CMPP, N° 141-00-CMPP, N° 235-00-CMPP. Asimismo, se derogaron las infracciones en materia de transporte establecidas en la O.M. N° 125-00-CMPP que aprueba el Reglamento de Aplicación y Sanciones (RAS) y el Cuadro Único de Infracciones y Sanciones (CUIS) (Ver Anexo 8).</p>
09-12-2019	250-01-CMPP	<p>Se modificaron los arts. 3, 4 y 10 de la O.M. N° 250-00-CMPP, del 04 de octubre del 2018, que aprobó el Anillo Vial para el tránsito de vehículos de la categoría M2 y M3, de acuerdo a lo planteado en el Plan de Desarrollo Urbano de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre.</p> <p>Se derogaron los arts.7, 8 y 9 de la O.M. N° 250-00-CMPP, del 04 de octubre del 2018.</p> <p>Además se estableció que, el tránsito y/o estacionamiento de los</p>

		<p>vehículos de la categoría M2 y M3 al interior del anillo vial establecido en el art. 1 de la O.M. N° 250-00-CMPP, del 04 de octubre del 2018, se sanciona conforme a la tabla de infracciones del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante el D.S. N° 016-2009-MTC y sus modificaciones.</p> <p>Se aprobó también que los vehículos de la categoría M2 y M3 de las empresas de transporte que realizan el servicio de transporte especial y privado de pasajeros de ámbito regional, nacional, internacional y transfronterizo, que ingresen al interior del anillo vial establecido en el art. 1 de la O.M. N° 250-00-CMPP, deberán solicitar su autorización , la misma que será gratuita y para ello deberá contar con los siguientes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autorización del servicio de transporte especial y privado de pasajeros emitida por la autoridad competente (TUC). - Copia del SOAT, CITV, Tarjeta de Identificación Vehicular. - Copia de la Licencia de Conducir de acuerdo a la categoría del vehículo (Ver Anexo 9).
--	--	--

Nota: En esta tabla se presentan las ordenanzas emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura durante los años 2018-2019 y un resumen de lo que estas regulan.

2.3. Marco conceptual

- **Accidente:**

Suceso que causa perjuicio a personas o cosas, es resultado directo de la circulación de vehículos (D.S. N° 016-2009-MTC).

- **Acera:**

Parte de la vía, diseñada a la utilización de los transeúntes (Vereda).

- **Acto administrativo:**

Son las declaraciones de las entidades que, en el marco de normas de derecho público, están destinadas a producir efectos jurídicos sobre los intereses, obligaciones o derechos de los administrados dentro de una situación concreta (Ley N.° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General).

- **Acta de control:**

Es el escrito que se emite a la infracción u omisión que infringe a lo señalado en las Ordenanzas Municipales (OM) emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura (MPP), que norman el Tránsito y la Seguridad Vial de Piura (SAT- Piura, 2020).

- **Berma:**

Fracción de una carretera o camino contigua a la calzada, no acondicionada para el tránsito de vehículos y diseñada provisionalmente a la retención de vehículos en emergencia y circulación de transeúntes.

- **Calzada:**

Fracción de la vía diseñada al tránsito de vehículos y en ocasiones al cruce de transeúntes y animales.

- **Caravana:**

Grupo de vehículos que transitan en una misma hilera por la calzada.

- **Circulación:**

Paso de vehículos por un lugar.

- **Congestionamiento vehicular:**

Vías saturadas debido al flujo vehicular, ocasionando aumentos en los tiempos de viaje y atochamientos.

- **Deficiencia normativa:**

Se entiende a la carencia de una norma para lograr su finalidad.

- **Depósito Municipal de Vehículos (DMV):**

Lugar autorizado para la internación de vehículos, equipado y seguro de acuerdo al marco legal vigente.

- **Fiscalización:**

Es la vigilancia y control para que se cumplan las normas municipales por parte de los pobladores, instituciones y empresas en su demarcación (Municipalidad Provincial de Huaura, s.f.).

- **Infracciones de tránsito:**

Infracción de las disposiciones sobre tránsito de vehículos que provoca una sanción administrativa.

- **Internamiento:**

Ingreso de un vehículo al DMV, ordenado por la autoridad autorizada.

- **Mototaxis:**
Motocicleta de tres ruedas y con techo utilizada como medio de transporte popular para distancias cortas.
- **Movilidad urbana sostenible:**
Modelo de movilidad urbana (traslado urbano) que disminuye su efecto sobre el hábitat, orientado en lograr la comodidad y la calidad de vida de los usuarios (Ágora, 2018).
- **Peatón:**
Persona que camina por la calle pública.
- **Planificación urbana:**
Grupo de instrumentos legales y técnicos redactados con la finalidad de organizar la utilización y conservación del suelo (Arquitectura pura, 2021).
- **Políticas públicas:**
Actuaciones del gobierno destinadas a solucionar los problemas que aquejan a un país.
- **Ruta:**
Vía de transporte de dominio y uso público, proyectada y construida fundamentalmente para el tránsito de vehículos (Wikipedia, 2021).
- **Servicio público:**
Acción exclusiva del Estado organizada de acuerdo al ordenamiento jurídico vigente con el objeto de satisfacer de forma constante y uniforme los intereses de carácter general (Economipedia, 2020).
- **Sistema Integrado de Transporte:**
Articulación de los diversos medios de transporte de pasajeros que hay en una localidad, se encuentra estructurado para ofrecer al usuario un servicio fiable, eficiente, confortable y eficaz (Comisión Ambiental de la Megalópolis, 2018).
- **Tránsito:**
Circulación de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público.
- **Vía:**
Carretera, vía urbana o camino rural abierto al tránsito público de vehículos y/o peatones, y también de animales.
- **Vía saturada:**

Vía en la que el tránsito es tanto y congestionado que la totalidad de los carriles se hayan congestionados.

- **Visión integral de movilidad:**

Integración de todos los modos de transporte, dando prioridad a los vehículos no motorizados y al transporte público.

- **Zona rígida:**

Área de la vía en la que se impide estacionar vehículos las 24 horas del día.

2.4. Sistema de hipótesis

Las razones de la deficiencia normativa por parte de la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018-2019 son porque no hay armonía normativa entre las ordenanzas municipales con la Ley N° 27181 y demás reglamentos nacionales, no se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible, y los dispositivos legales no son emitidos desde una visión integral de movilidad.

2.5. Variables e indicadores

Tabla 2

Variables e indicadores

Variables	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores
Variable Independiente			
Transporte público urbano	Tipo de transporte que posibilita el traslado de pasajeros de un lugar a otro dentro de una zona de la ciudad.	Reglamento del servicio especial de transporte público de personas en la modalidad de taxi.	Autorizaciones para el servicio de transporte especial en taxi colectivo y Servicio Especial en Taxi
		Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible.	Recuperación de vías y espacios públicos
			Uso de vías en el caso central
			Vías saturadas
		Reglamento de Transporte Público	Anillo vial
		Formalización	
		Racionalización de	

		Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.	oferta de taxis y mototaxis
Variables Dependientes			
Deficiencia normativa	Carencia de una norma para lograr su finalidad.	Armonía legislativa	Eficacia Compatibilidad
Movilidad urbana sostenible.	Paradigma de movilidad urbana que reduce el impacto en el hábitat, actúa en armonía con la naturaleza y se orienta en destacarla protección y la habitabilidad de las personas.	Proyectos de movilidad sostenible	Gobiernos nacionales Gobiernos regionales Gobiernos locales
Visión integral de movilidad.	Integración del crecimiento de la ciudad con la movilidad sostenible.	Formas de desplazamiento sostenible	Caminar Andar en bicicleta Transporte público Transporte de carga Vehículo privado

Nota: En esta tabla se presentan las características cualitativas: variables, que son de interés para analizar el presente estudio, además sus dimensiones e indicadores respectivos.

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA EMPLEADA

3.1. Tipo y nivel de investigación

a) De acuerdo a la orientación o finalidad

El presente estudio es de tipo básico, porque se ha centrado en el análisis de tesis nacionales e internacionales, en artículos web, artículos periodísticos, y posturas conceptuales de algunos autores relacionados al tema. Así como la hermenéutica jurídica, porque se han analizado e interpretado ordenanzas municipales emitidas por el Palacio Municipal piurano y doctrina extraída de normas jurídicas positivas, tales como la ley N° 27181 y sus reglamentos, la Constitución y principios generales del derecho.

b) De acuerdo a la técnica de contrastación

Respecto al nivel de investigación es descriptivo, porque se ha concentrado en el estudio y análisis de los datos que certifican que las disposiciones normativas en materia de transporte público urbano en la Provincia de Piura carecen de eficiencia normativa durante los años 2018-2019, teniendo múltiples problemas como consecuencia.

3.2. Población y muestra de estudio

La población y muestra de estudio en el presente estudio han sido:

- a) “Ordenanzas Municipales N° 235-00-CMPP, N° 254-00-CMPP, N° 257-00-CMPP, N° 260-01-CMPP, N° 215-01-CMPP, N° 242-01-CMPP, N° 277-00-CMPP, N° 250-01-CMPP”
- b) “Ley N° 27181, Ley N° 27972, D.S. N° 016-2009-MTC, D.S. N° 017-2009-MTC”
- d) “Revistas especializadas en Derecho”.
- e) “Tesis relacionadas con la materia de investigación”.
- f) “Información contenida en páginas web especializadas”.

3.3. Diseño de investigación

Investigación no experimental, puesto que solamente se observó, recopiló y analizó las disposiciones emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018-2019. Se tiene como esquema, el siguiente:



Donde:

C: Variable independiente y E: Variable dependiente.

E: Deficiencia normativa de las disposiciones, Movilidad urbana sostenible, visión integral de movilidad.

C: Transporte público urbano

3.4. Técnicas e instrumentos de investigación

3.4.1. Técnica

- Análisis documental

Es una técnica documental que sirve para registrar y acumular datos, así como recopilar información de documentos en forma ordenada, que puedan ser de interés.

Además, se respalda en la creación de fichas donde se asientan los datos que reconocen a la fuente consultada, y la información que dicha fuente nos provee. (Corral, 2015).

Dicha técnica fue utilizada al momento de recolectar información proveniente de libros digitales, revistas, tesis relacionadas con la materia de investigación y páginas web normativas referidas al transporte urbano y a su tratamiento.

3.4.2. Instrumentos

- Fichas bibliográficas

Instrumento utilizado para estructurar la información tomada de un texto y para seleccionar datos relevantes acerca de lo que se ha leído. Asimismo, permite registrar y almacenar información proveniente de diversas fuentes, las mismas que, debidamente realizadas y ordenadas abarcan la mayor parte de la información que se selecciona en una investigación (Mejía, 2005).

En este trabajo de investigación se empleó fichas textuales, de contenido y de resumen tanto de fuentes primarias como secundarias, para seleccionar textos cuyo contenido posee provechosa información relacionada al tema de estudio.

- **Análisis de guía documental**

Su uso facilitó estudiar en detalle las ordenanzas municipales utilizadas para la elaboración del presente trabajo de investigación.

3.5. Procesamiento y análisis de datos

3.5.1. Procesamiento de datos

- **Primer paso:** La presente investigación se realizó inicialmente con la búsqueda de información que reflejó la problemática normativa actual respecto al servicio de transporte urbano a nivel de Latinoamérica y a nivel de nuestro país. Así como la falta de eficiencia normativa en las disposiciones emitidas por las entidades competentes.
- **Segundo paso:** Luego se realizó la recolección de información valiéndonos tanto de revistas, repositorios universitarios, libros digitales, como de páginas web especializadas, utilizando diferentes instrumentos.
- **Tercer paso:** Posteriormente, en el desarrollo de nuestro trabajo de investigación, se depuró información irrelevante que se había recolectado en su momento mediante la navegación en la red y que había sido guardada en el ordenador de acuerdo al tipo de documento y clasificada en carpetas de archivos con el nombre de libros digitales, revistas, tesis, legislación, artículos periodísticos y páginas web.
- **Cuarto paso:** Finalmente, se clasificó en 5 capítulos de contenidos temáticos, que van acorde con los objetivos específicos, así mismo se clasificó la información que va en cada capítulo de la tesis, se realizó la sistematización de los mismos, y se organizó la información distribuyéndola en los capítulos específicos.

3.5.2. Análisis de datos

- **Métodos lógicos**
 - **Método analítico-sintético**

Este método fue utilizado, al momento de analizar las ordenanzas municipales recopiladas, que regularon el transporte público en la Provincia piurana; para que posteriormente se sinteticen generando una postura que corrobora nuestra hipótesis.

- **Método inductivo**

Se empleó el método inductivo, para llegar a una conclusión general debidamente justificada a partir de lo desarrollado de manera específica en el marco de referencia, relacionado con nuestro tema de estudio.

- **Método deductivo**

En este estudio se empleó el método deductivo, para desarrollar nuestra opinión respecto a cada objetivo planteado en los subcapítulos del marco teórico, en base a lo analizado de las normas jurídicas y la realidad, así como, para la elaboración de las conclusiones y recomendaciones.

- **Métodos jurídicos**

- **Método hermenéutico**

Se utilizó al analizar, comprender e interpretar los artículos de la Ley N° 27181 y los Decretos Supremos N° 016-2009-MTC y 017-2009-MTC que regula la clasificación, entes competentes y todo lo relacionado al servicio de transporte público.

CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN DE RESULTADOS

4.1. Análisis e interpretación de resultados

4.1.1. Análisis jurídico de las ordenanzas municipales emitidas durante los años 2018-2019

La problemática del transporte urbano en Piura es compleja debido a los diversos factores que se encuentran involucrados, por ejemplo, dentro del factor económico tenemos que con el crecimiento de la economía se ha dado un aumento considerable del parque automotor, dentro del factor normativo se halla que hay una inapropiada infraestructura vial e insensato uso tanto de vehículos y transeúntes que lamentablemente no es considerado por las normas nacionales, a ello se suma la carencia de un efectivo sistema de fiscalización; todo esto ha contribuido a que el transporte público urbano sea desordenado.

Para demostrar ello se analizarán las ordenanzas municipales emitidas por la MPP tanto las vigentes como las derogadas durante los años 2018-2019.

4.1.1.1. Ordenanza N° 235-00-CMPP

El 17 de abril del 2018, la MPP emitió la Ordenanza N° 235-00-CMPP en la que se ordena suspender la emisión de nuevas autorizaciones para el servicio de transporte especial en taxi colectivo y Servicio Especial en Taxi- SETAPI en sus diferentes modalidades, incluyendo el incremento de flota vehicular; modificación, ampliación y sustitución de ruta hasta que se elabore el Reglamento General de Transporte Terrestre y el Plan Maestro de Movilidad de Piura (PMMUS).

La mencionada ordenanza cumple con lo estipulado en el art. 40° de la Ley N° 27972, donde se señala que con las ordenanzas de los municipios tanto provinciales como distritales se puede aprobar la organización interna; la regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en las que las municipalidades tienen competencia normativa, ello significa que en materia de tránsito terrestre sí tienen competencia, además, cumple con lo estipulado en el D.S. N° 017-2009-MTC pues ha sido dictada acorde a la normativa nacional (Ley N° 27181 y demás reglamentos nacionales), siendo que en ningún momento las desnaturalizan.

De manera similar el artículo 5° del D.S. N° 016-2009-MTC que aprobó el Reglamento Nacional de Tránsito, estipula que en materia de tránsito terrestre, las Municipalidades

Provinciales en su respectiva demarcación y conforme con el mencionado decreto tienen competencias normativas, es decir, que tienen potestad de promulgar normas y disposiciones complementarias necesarias para la aplicación del Reglamento dentro de su respectivo ámbito territorial, esto se cumple en la ordenanza N° 235-00-CMPP.

Entre los antecedentes a esta disposición se tiene la ordenanza N° 035-00-CMPP del 30 de abril del 2010 y la ordenanza N° 141-00-CMPP del 08 de noviembre del 2013, la primera aprobó el Reglamento del Servicio de Transporte Especial de Taxi- SETAPI, teniendo como finalidad regular el servicio de transporte público bajo la modalidad especial de taxi en cuanto a su inscripción, autorización y renovación de su permiso, operación, fiscalización y control de su prestación y mejoramiento del servicio, este reglamento autorizaba las siguientes modalidades de taxi: servicio de taxi independiente, de taxi con paradero, de taxi exclusivo, subdividiéndose este último en taxi especial, taxi empresa, taxi turístico.

Mientras tanto, la segunda ordenanza aprobó el Reglamento del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano en la Modalidad de Taxi Colectivo en la Provincia de Piura, teniendo como objetivo regular los aspectos administrativos, técnicos, operativos y legales del transporte regular de personas en la modalidad de Taxi Colectivo en la Provincia de Piura.

Estas dos ordenanzas mencionadas recientemente merecen una crítica, puesto que ambas dan lugar a que transportistas naturales y jurídicos intenten adquirir una autorización para la prestación del servicio de transporte especial, olvidándose la MPP que ello contribuiría a la saturación de las vías logrando que la prestación del servicio sea deficiente y poniendo en peligro la seguridad de los usuarios.

Empero, se considera acertado lo dispuesto en la ordenanza N° 235-00-CMPP de fecha 17 abril del 2018 ya que ordena que se suspendan la emisión de nuevas autorizaciones para el servicio de transporte especial en taxi colectivo y Servicio especial en taxi- SETAPI en sus diferentes modalidades, incluyendo incremento de flota vehicular, modificación y ampliación de ruta, hasta que se elabore el Plan de Movilidad Urbana.

Eso es precisamente lo que debe de suceder, pues todas las ordenanzas que se emitan deben de ir acorde no solo a Ley N° 27181 y los demás reglamentos, sino también al PMUS,

solo así se lograría tener un sistema integrado de transporte y evitar el caos y congestionamiento vehicular.

4.1.1.2. Ordenanza N° 254-00-CMPP

El 13 de noviembre del año 2018, la MPP emite la ordenanza N° 254-00-CMPP en la que se aprobó recuperar las vías y espacios públicos dentro de la Provincia de Piura con el fin de recuperar el orden, ornamento y tránsito de vehículos y transeúntes.

Asimismo, se prohibió que vehículos de cualquier tipo se estacionen total o parcialmente en las vías establecidas como rígidas en la Ordenanza Municipal N° 179-00-CMPP modificada con la ordenanza Municipal N° 179-01-CMPP y en las vías declaradas como saturadas en la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP.

Se prohibió estacionar total o parcialmentecualquier tipo de vehículos en las zonas de dominio y uso público, perjudicando el ornamento, el libre tránsito vehicular y peatonal, además, quedó prohibida la exhibición o venta de vehículos nuevos y/o usados en dichas zonas

Igualmente, quedó prohibido realizar lavado, reparación, venta de productos y alimentos, o que se encuentren abandonados para otros fines en las vías establecidas como rígidas en la Ordenanza Municipal N° 179-00-CMPP modificada con la ordenanza Municipal N° 179-01-CMPP y en las vías declaradas como saturadas en la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP o en las zonas de dominio y uso público.

Se estableció sancionar a todo tipo de vehículos que se encuentren mal estacionados, obstruyendo el pase peatonal, vehicular o el pase de personas con discapacidad.El órgano competente para aplicar la ordenanza es la MPP, mediante los inspectores municipales de transportes quienes son los facultados para imponer las sanciones correspondientes así como aplicar las medidas preventivas cuando corresponda, los mismos que podrán actuar con o sin el apoyo de la PNP, debiendo el Inspector de Transporte levantar la respectiva Acta de Control en concordancia con lo que señala la Directiva N° 005-2018-OyM-GTySI/MPP que establece el Protocolo de Intervención aprobado por Decreto de Alcaldía N° 015-2018-A/MPP.

Asimismo, las infracciones a la ordenanza serían detectadas a través de las intervenciones realizadas por los Inspectores de Transportes de la MPP o los Inspectores de sus distritos que se

encuentren homologados mediante los Convenios de Cooperación Interinstitucional aprobados con el Acuerdo Municipal N° 111-2016-C/PPP y Acuerdo Municipal N° 112-2016-C/PPP.

La ordenanza también ordena que las infracciones a las mismas podrían ser denunciadas por cualquier ciudadano, siempre que este denuncie el hecho al inspector municipal de transporte autorizado o a la Oficina de Transporte y Circulación Vial de manera inmediata, acompañada del medio de prueba fílmico, fotográfico u otro análogo que identifique plenamente la infracción de la ordenanza y al vehículo infractor, instituyéndose en testigo del hecho, levantándose la correspondiente Acta de Control, que será aplicada por el inspector municipal de transporte autorizado y validada por el denunciante.

En lo referente a las sanciones se tiene que, por estacionar vehículos en vías establecidas como rígidas, espacios públicos y zonas no autorizadas la sanción es 20% de 1 UIT, la medida preventiva es internar el vehículo hasta que se cancele totalmente la sanción, asimismo, por reincidencia la multa es el 40% de 1 UIT y su medida preventiva es internar preventivamente el vehículo hasta que se pague el total de la misma.

Por abandonar vehículos, carrocerías, chatarra, chasis o similares en vías o espacios públicos la sanción que corresponde es el 20% de 1 UIT y la medida preventiva corresponde a internar el vehículo hasta que se pague totalmente la sanción, en el caso que haya reincidencia la multa que corresponde es el 40% de 1 UIT y el internamiento preventivo del vehículo hasta que se cancele totalmente la multa como medida preventiva.

Estacionar vehículos con fines de exhibición o venta en cualquier parte de la vía o espacios públicos también cuenta con una sanción y es el 20% de 1 UIT y la medida preventiva es el internamiento preventivo del vehículo hasta que se cancele el total de la sanción, la reincidencia también tendrá una sanción y corresponde al 40% de 1 UIT y como medida preventiva internar preventivamente el vehículo hasta la cancelación total de la multa.

Asimismo, estacionar vehículos para realizar lavado, reparación, venta de productos, paraderos no autorizados, y otros que alteren el ornato y la transitabilidad de los vehículos en vías establecidas como rígidas y/o espacios públicos tendrán una sanción del 20% de 1 UIT e internar preventivamente el vehículo hasta que se pague el total de la sanción como medida preventiva, en caso de haber reincidencia la sanción que concierne es el 40% de 1 UIT e internar

preventivamente el vehículo hasta que se pague el total de la sanción como medida de prevención.

El hecho de estacionar vehículos obstruyendo o impidiendo la transitabilidad de peatones, vehículos o estacionar frente a rampas dificultando el libre tránsito de las personas con discapacidad también contará con una sanción y es el 20% de 1 UIT y en caso de reincidencia concierne el 40% de 1 UIT, para ambas sanciones la medida preventiva es internar preventivamente el vehículo hasta que se pague el total de la sanción.

En caso se obstruya la labor del inspector municipal se aplicará una sanción del 20% de 1 UIT y en caso de haber reincidencia la sanción será del 40% de 1 UIT, en ambos casos la medida preventiva será internar preventivamente el vehículo y retener la licencia de conducir.

El análisis al que se arriba permite realizar dos críticas, la primera a que si bien la ordenanza cumple con lo regulado en el art. IV del Título Preliminar de la Ley N° 27972 pues está promoviendo que se preste adecuadamente el servicio de transporte público, no lo está haciendo a largo plazo, es decir no lo hace en base a acciones promoviendo la movilidad sostenible, tampoco se toma en cuenta la planificación urbana, misma que permite diseñar sistemas de transporte integrados tomando en cuenta la densidad poblacional.

Ahora bien, no es un secreto que el parque automotor de la ciudad piurana ha incrementado y que con ello las vías angostas de avenidas, calles y jirones, la falta de cocheras o espacios para el estacionamiento vehicular de los centros comerciales, el alto flujo vehicular, y la falta de cultura vial son las causas principales del congestionamiento vehicular que se presentan en las principales vías de la ciudad, ante ello la MPP emitió las ordenanzas N° 179-00-CMPP y su modificatoria ordenanza N° 179-01-CMPP con la finalidad de establecer zonas rígidas en los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre para evitar aglomeraciones de vehículos y el estancamiento de los mismos, ergo ello no es la solución más idónea pues como se mencionó anteriormente no se está tomando en cuenta ni la movilidad sostenible ni la planificación urbana las cuales son claves para ordenar el tránsito vehicular.

La segunda crítica va direccionada a que en la referida ordenanza se otorgan excesivas facultades a los inspectores municipales de tránsito pese a que la Ley N° 27181 regula cuáles son las facultades de las diferentes autoridades que intervienen en el tránsito, incluyendo a los

inspectores municipales, dicha norma establece que los servidores públicos en mención pueden realizar la detección de la comisión de una infracción pero que ello no implica levantar la papeleta de infracción, puesto que dicha competencia recae únicamente sobre el efectivo policial asignado al tránsito.

Es necesario que exista armonía normativa entre la Ley N° 27181, los reglamentos nacionales y las ordenanzas municipales emitidas por la comuna piurana, por ello debe tenerse muy en claro al momento de promulgar estas últimas cuáles son las facultades de las diferentes autoridades que intervienen en el tránsito, en este caso, debe tenerse en claro que las facultades de los inspectores municipales de tránsito son las de controlar el libre tránsito en las vías públicas del territorio nacional, fiscalizar que se cumplan los preceptos de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial, ejerciendo funciones de control, dirigiendo y vigilando el natural desarrollo del tránsito de tal forma que se produzca entendimiento de las normas y con ello se facilite el cumplimiento de las mismas.

4.1.1.3. Ordenanza N° 257-00-CMPP

El 03 de diciembre del año 2018, la MPP emite la ordenanza municipal N° 257-00-CMPP en la que se ordenó la aprobación del Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible para la Provincia de Piura elaborado por la Empresa IDOM- Consulting Engineering Architect.

Con la aprobación del PMMUS a través de dicha ordenanza, la MPP está actuando conforme a la facultad que le otorga el art. X de la Ley N° 27972, pues está promoviendo el desarrollo local permanente e integral.

Asimismo, la comuna piurana está ejerciendo una de sus funciones, la cual es normar, regular y planificar el transporte terrestre, es decir, está ejerciendo la atribución que le otorga el art. 9° numeral 1.2, el cual estipula que las Municipalidades Provinciales cuentan con la facultad de normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, siempre y cuando no contravenga la Ley N° 27181 y los reglamentos nacionales sobre la materia.

La población urbana piurana como muchas otras crecen de manera constante y como consecuencia de ello se tiene la generación de múltiples problemas tales como contaminación, congestión vehicular y desperfecto de la infraestructura.

Por ello es que urge crear ciudades con visión, esto es, que el desarrollo que se genere sea sostenible, de modo que tanto las generaciones actuales como las futuras cuenten con recursos necesarios para satisfacer sus necesidades, para lograrlo se debe reducir con las disposiciones normativas, la utilización del vehículo privado, fomentar el transporte no motorizado y el transporte público.

En Piura, tiene que revertirse la situación actual, pues el tránsito rodado es el protagonista del transporte, lo cual debería ser al contrario, siendo el protagonista el peatón: caminar, seguido de los ciclistas: andar en bicicleta, luego el transporte público, el transporte de carga y finalmente el automóvil.

Claramente esto lleva a reflexionar que si los gobiernos municipales, en este caso la MPP, no soluciona los principales problemas urbanos ¿cómo va a ser al año 2030 donde tendremos un incremento sustancial de la población en áreas urbanas?

Es de suma importancia que los gobiernos nacionales, regionales, y sobretodo locales tomen las medidas para planificar un futuro mejor, dictándose dispositivos legales desde un enfoque técnico y no político.

La implementación de un nuevo modelo y metodología de planificación vehicular es urgente, el grado de importancia radica en los gastos que incurren los gobiernos nacionales, regionales y locales por el congestionamiento y por los derechos que se están viendo afectados. Actualmente los PMUS tienen un carácter orientativo, cuando en realidad deberían ser de carácter normativo, es decir, que tenga carácter reglamentario y se puedan establecer normas teniendo como base.

El hecho que un PMUS sea de carácter normativo traería como consecuencias una nueva forma de planificar la movilidad urbana, pues según la (Comisión Europea, 2014) la planificación de transporte tradicional se centra en el tráfico, en un medio de transporte modal, en la infraestructura; los objetivos principales lo constituyen el flujo del tráfico y la velocidad, siendo los planes a corto y mediano plazo, es planificado por expertos, la evaluación se da sobre la limitación del impacto, entre otros.

Sin embargo, en una planificación del PMUS el centro es la persona, sus objetivos principales son la accesibilidad, la calidad de vida, el desarrollo sostenible, el crecimiento

económico, igualdad social, salud y calidad ambiental; se centra en el crecimiento proporcional del traslado con transportes menos contaminantes y más sostenibles, se preocupa por la elaboración de acciones para lograr soluciones rentables, obliga a la elaboración de un documento de planificación sectorial coherente y complementario a las áreas relacionadas (como el uso del suelo, servicios sociales, salud, vigilancia, etc.), los planes que se traza son a corto/mediano plazo, empero con una visión y estrategia a largo plazo; la planificación se lleva a cabo con la intervención de las partes interesadas dándole una óptica de transparencia y de participación, se da un proceso de seguimiento y evaluación de los impactos con la implementación de un proceso de enseñanza y aprendizaje estructurado.

Dicho todo ello, la crítica que merece la emisión de esta ordenanza es una crítica positiva, pues la implementación del PMUS mejorará la habitabilidad de los piuranos; habrá un ahorro de costes- creación de beneficios económicos, en el sentido que al convertirse en una ciudad bien organizada y sostenible será más atractiva para los inversores; contribuiría en lograr una mejora en la salud y el hábitat, generaría una movilidad conectada y accesible, se lograría ganar apoyo, toda vez que con la participación de los grupos de interés se obtendría “legitimidad pública” reduciendo el riesgo de oposición para ejecutar políticas ambiciosas (IDOM, 2018).

Otro de los beneficios de la implementación del PMUS es que permite cumplir con las obligaciones legales a través de una estrategia integral, puesto que las ciudades tienen que cumplir múltiples requisitos legales, a veces por competencia, por ejemplo mejorar la calidad del aire y disminuir el ruido (Comisión Europea, 2014).

Efectivamente, cada gestión municipal de 4 años no es lo suficiente para poder iniciar un proceso de transformación, pero lo que sí se puede hacer es ir generando un proceso de visión de largo plazo con estrategias claras que se deben trazar, es por ello que se necesitan documentos técnicos- normativos para iniciar el proceso de transformación.

4.1.1.4. Ordenanza N° 260-01-CMPP

El 17 de mayo del año 2019, la MPP emitió la ordenanza municipal N° 260-01-CMPP en la que se ordena la derogación de la ordenanza N° 260-00-CMPP del 19 de diciembre del 2018, esta última establecía cambiar el uso de vías en el casco central del distrito de Piura para acceso y uso exclusivo de los transeúntes las 24 horas del día, ello con el fin de utilizar y disfrutar del espacio y entorno urbano.

Asimismo, declaraba el cambio de uso parcial de la Av. Grau desde la intersección de la calle Arequipa hasta la intersección de la Calle Tacna, se declaró como vías de acceso restringido para el estacionamiento vehicular (cualquiera sea el fin) la Av. Bolognesi, la Av. Loreto, la Av. Sánchez Cerro, Malecón Eguiguren, y todas las vías que se encontraban dentro del anillo vial señalado en el mencionado art. de la ordenanza, la finalidad era facilitar la libre transitabilidad de los vehículos.

Aunado a ello, declaró el Óvalo Bolognesi y el Óvalo Grau como zonas de acceso restringido para el estacionamiento vehicular (cualquiera sea el fin), se modificó y se incorporó la infracción de código H-16, la sanción consistía en el 20% de la UIT y la medida de internamiento hasta la cancelación total de la multa. También se estableció un cuadro de infracciones y sanciones por incumplimiento al artículo primero y segundo de la ordenanza, pudiendo ser aplicadas por los Inspectores Municipales de la Oficina de Tránsito y Circulación Vial imponiendo las actas de control con o sin apoyo de la PNP.

Entre las medidas preventivas que contemplaba dicha ordenanza era que en el caso que no se pudiera internar el vehículo por indisponibilidad en el Depósito Municipal de Vehículos, el Inspector de Transporte deberá retirar las placas del vehículo de acuerdo al procedimiento que se estableció.

Con la emisión de la ordenanza N° 260-01-CMPP se ordenó derogar la ordenanza N° 260-00-CMPP basándose en el Informe N° 064-2019-OTyCV/MPP emitido por la Oficina de Transporte y Circulación Vial, en este Informe se concluye que la ordenanza en mención no ha tomado en cuenta en su elaboración y fundamentación para cambiar el uso total y parcial de las vías al PMMUS, el cual ya se encontraba aprobado.

Asimismo, se señala que no se ha tomado en cuenta la recomendación de la Oficina de Planificación Territorial mediante el Informe N° 0112-2018-OPT-GPYD/MPP de fecha 24 de agosto del 2018 donde se observó que la propuesta no contemplaba planificación y diseño de una intervención, sino solo de una actuación urbana.

Otro de los fundamentos de la nueva gestión municipal para ordenar la derogación es que las municipalidades provinciales no están facultadas para crear nuevas infracciones al tránsito, ni sanciones con medidas preventivas de internamiento, además de las ya previstas en el

Reglamento Nacional de Tránsito, sino que es competencia exclusiva de la Policía Nacional del Perú detectar infracciones a las normas de tránsito terrestre.

Un fundamento adicional es que existe una contradicción en el sentido que en el art. 8 de la norma derogada se señalaba que la Oficina de Fiscalización y Control Municipal sería la encargada de imponer las sanciones respectivas de acuerdo al cuadro de infracciones y sanciones establecidas en la ordenanza N° 125-00-CMPP, lo cual objeta lo señalado en el art. 6 donde se dice que la infracción de lo regulado en el art. 1 y 2 sería aplicado por los Inspectores Municipales de Transporte quienes impondrán el Acta de Control con o sin el apoyo de la PNP.

Ante ello se estima que, respecto al PMUS, la ordenanza N° 260-00-CMPP sí lo toma en cuenta y los argumentos son que los PMUS son un conjunto de actuaciones que deben enlazarse con planes, directrices o estrategias de ámbito municipal, regional o estatal; es decir, las municipalidades provinciales (en este caso la MPP) puede realizar planes y no necesariamente éstos tienen que ser los desarrollados en los PMUS, pero lo que si debe de cumplirse es que la fijación de formas de desplazamiento que se adopten en los dispositivos legales sean más sostenibles; como caminar, andar en bicicleta y utilizar transporte público, que hagan compatibles el desarrollo socio-económico y la protección del hábitat, asegurandomejorar la habitabilidad de los piuranos(Vega, 2017).

El PMMUS de la provincia piurana establece entre sus diversas acciones desarrollar la normativa técnica de diseño de infraestructura peatonal, pública y privada, complementaria a la normativa de competencia nacional, para la construcción de infraestructura peatonal accesible y de calidad, así como publicar una ordenanza vinculante a la normativa técnica de diseño de infraestructura peatonal (IDOM, 2018).

Siendo así, la ordenanza N° 260-00-CMPP cumple con lo mencionado en líneas precedentes, puesto que al cambiar el uso de las vías en el casco central de Piura para que quede como acceso y uso exclusivo para transeúntes quiere decir que está optando por calles peatonales, las cuales son sin paso vehicular y que destinadas exclusivamente para la circulación de transeúntes y/o bicicletas.

Respecto a que la MPP no está facultada para crear nuevas infracciones al tránsito, es correcto, ergo la comuna piurana sí puede imponer sanciones con medidas preventivas de

internamiento, esto se encuentra contemplado en el art. 85° de la ley 27972, donde claramente en el inciso 2 se halla que las ordenanzas disponen el régimen de sanciones administrativas por la infracción a sus disposiciones, fijando las escalas en función de la gravedad de la falta (Congreso de la República, 2003).

En lo referido a la contradicción sobre los encargados de imponer las sanciones administrativas, si será la Oficina de Fiscalización y Control Municipal o los Inspectores Municipales de Transporte, según la Ley N° 27972 le corresponde a la Oficina de Fiscalización y Control Municipal, en ese sentido se considera que la ordenanza derogada merece una crítica, pues el hecho que un artículo contradiga a otro genera confusión en la población y con ello conflicto y falta de eficacia al momento de aplicarla.

En síntesis, con ello queda evidenciado que las normas no trascienden en el tiempo, y que es importante implementar sistemas integrados de transporte (SIT), y de organismos públicos descentralizados, que cuente con funciones propias y presupuesto. Pues, un proyecto de SIT requiere de voluntad política y de un equipo permanente enfocado en su implementación para que se convierta en un proyecto de ciudad de largo plazo y que no se someta únicamente al clima político (CODATU, 2018).

4.1.1.5. Ordenanza N° 215-01-CMPP

El 28 de junio del año 2019, la MPP emitió la ordenanza N° 215-01-CMPP en la cual se ordena ampliar el plazo otorgado en la Primera y Segunda Disposición Transitoria y Final del Reglamento de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores (trimoto de pasajeros) de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre, aprobado mediante ordenanza N° 215-00-CMPP el 10 de abril del año 2017, en sesenta (60) días calendario.

Asimismo, se establece que dicha ordenanza comprende a las personas jurídicas prestadoras del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (3) ruedas, motorizados y no motorizados, así como a las autoridades competentes y a los conductores de la jurisdicción del distrito de Piura.

Lo dispuesto líneas arriba dio lugar a que el dirigente de los mototaxistas se pronuncie señalando que “sesenta días no es suficiente para lograr la formalización de 25 mil mototaxistas

informales y que hay muchas barreras por parte de la MPP para lograr la formalización de estos” (Radio Cutivalú, 2019).

Es así que de lo antedicho, el análisis al que se arriba es que Piura necesita de una reestructuración del sistema de transporte para poder lograr la integración del mismo, además, una mejora y racionalizada oferta de taxis y mototaxis; puesto que, el hecho de formalizar a mototaxistas informales no solucionará el problema del congestionamiento vehicular, antes bien, lo empeorará pues son estos el principal modo de transporte que satura las vías.

Si bien, la Ley N° 27189- Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, tiene como fin el reconocimiento y regulación del carácter y naturaleza del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares, como un medio de transporte vehicular terrestre complementario y auxiliar, se estima pertinente tener en cuenta lo establecido en el PMUS cuando señala que los dispositivos legales no solo deben tener armonía con las normas nacionales sino que además deben contener estrategias que permitan satisfacer la demanda de estas modalidades de servicio de manera eficiente, segura y con un alto nivel de calidad para el usuario (CAF, 2019).

Por otro lado, el Tribunal Constitucional en el Exp. N° 03244-2013-PA/TC ha señalado que a causa del principio de taxatividad en materia de determinación de competencias, los gobiernos locales (que incluye a las municipios provinciales) son facultados para normar la circulación de vehículos menores, pero no para establecer infracciones y sanciones de tránsito. En la misma línea, los art. 189 y 195 de la Constitución, art. 26 literal a) de la Ley de Bases de la Descentralización, y 1.1, 11, 16, literal a, y 17.1, literal a, de la Ley General de Transporte asignan esta competencia, en forma exclusiva, al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Así pues, la MPP comete un error al establecer infracciones y sanciones nuevas a las ya establecidas por las normas nacionales, lo que debería hacer es, mediante los Inspectores Municipales de Transporte, realizar operativos de fiscalización a diario y con ello el levantamiento de las actas de control a todo aquel conductor y/o vehículo que se encuentre infringiendo las normas y reglas de transporte, dichas normas deben ser documentos técnicos-normativos para iniciar el proceso de transformación y lograr un SIT.

4.1.1.6. Ordenanza N° 242-01-CMPP

La Municipalidad Provincial de Piura el 12 de setiembre del año 2019 emitió la ordenanza N° 242-01-CMPP, ordenándose modificar el art. 1 de la O.M N° 242-00-CMPP del 22 de junio del año 2018 en el que se admitió el “Estudio para la identificación de las vías saturadas dentro de la provincia de Piura” dentro de los distritos de Piura, Veintiséis de Octubre y Castilla.

En el art.1 de acuerdo a la modificatoria se declaran como vías saturadas a la Av. Andrés A. Cáceres, Av. Guardia Civil, Av. Sánchez Cerro, Av. Grau y Av. Don Bosco; asimismo se ordenó derogar los art. 3, 4 y 5 de la ordenanza N° 242-00-CMPP. Como disposición complementaria y final se estableció que el servicio de transporte provincial otorgado por la MPP, en base a un contrato de concesión, continuarán circulando por las vías declaradas saturadas hasta la culminación de su contrato.

El análisis que permite realizar la ordenanza N° 242-01-CMPP es que la ordenanza N° 242-00-CMPP sí vulneró la norma nacional (D.S. N° 016-2009-MTC) en el sentido que ha creado infracciones al tránsito terrestre que no se hallan contempladas en el Reglamento Nacional de Tránsito- Código de Tránsito, puesto que como ya se ha señalado, los Municipios Provinciales y Distritales están facultadas para emanar normas complementarias, en ningún sentido deben contravenir lo regulado en la Ley N° 27181 y demás reglamentos nacionales, ello incluye las facultades que se le otorgan a los fiscalizadores municipales de tránsito, mismas que no deben excederse, pues la mencionada Ley define claramente las facultades de las diversas autoridades que fiscalizan el tránsito, las mismas que se hallan obligadas a proceder dentro de los términos que allí se establecen.

Por ello, la MPP no debe atribuirle competencias a los fiscalizadores municipales de tránsito que no sean las de vigilar el libre tránsito en las vías públicas de la provincia piurana, vigilar que se cumplan los preceptos de tránsito y seguridad vial por los usuarios de la infraestructura vial, desempeñar funciones de inspección, encaminando e inspeccionando el natural desarrollo del tránsito.

Además, no debe perderse de vista que el art. 324° de la citada norma regula lo siguiente:

Artículo 324.- Detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre.

La detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre corresponde a la autoridad competente, la misma que, para tal efecto, cuenta con el apoyo de la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito, la que realizará acciones de control en la vía pública o podrá utilizar medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de infracciones de manera verosímil (D.S. N.º 016-2009-MTC)

Esto debe llevar a pensar que, sería mucho más eficiente la acción de controlar la ejecución de las normas de tránsito por el lado de los conductores y peatones si se les faculta a los fiscalizadores municipales para ello y por ende que puedan imponer papeletas de infracción, a diferencia de lo que se da actualmente, en donde las actas y/o constancias de detección de infracción que emane el inspector municipal de tránsito ante la detección de la comisión de infracción, sirven pero como denuncia de un tercero que a posteriori deberá ser remitida a la Policía Nacional del Perú para el alzamiento de la papeleta de infracción correspondiente, lo cual es un trámite burocrático e innecesario.

Por otro lado, no resulta pertinente que la ordenanza N° 242-01-CMPP derogue el art.3 de la ordenanza 242-00-CMPP, el cual dispone que por congestión vehicular se prohíbe de lunes a viernes en las vías declaradas saturadas la realización de comparsas, pasacalles, carros alegóricos, campañas de sensibilización (...) que obstaculicen el tránsito con excepción de los días feriados.

Asimismo, se prohíbe la circulación de vehículos de servicio de transporte regular y especial en los ámbitos regional, nacional, internacional, y transfronterizo de la clase M1, M2 y M3 en las vías declaradas saturadas en la mencionada ordenanza, se suspende que se emitan nuevas autorizaciones para prestar el servicio de transporte público regular de personas cuyo itinerario recorra una o más vías saturadas hasta que se apruebe el PMUS (...).

Se considera impertinente la derogación del art. 3 puesto que el accionar de la comuna piurana en el año 2018 se encuentra amparado por la Ley N° 27181, la cual regula en su art. 17 que las Municipios Provinciales cuentan con la facultad de declarar dentro de su jurisdicción las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, ello en concordancia con el art. 120 del D.S. N° 016-2009-MTC.

Este artículo regula que los Municipios Provinciales ante situaciones producidas por congestión vehicular y/o contaminación, pueden impedir o limitar la circulación de vehículos

en ciertas zonas o vías públicas, ello con el fin de lograr orden y mejorar los niveles de contaminación ambiental y congestión vehicular que afecten la habitabilidad y bienestar de sus pobladores.

Frente a lo mencionado es que se considera de vital importancia que se asegure continuidad política y técnica de un SIT, para lograrlo se necesita crear un órgano autónomo de transporte, en el que se cuente con un equipo técnico permanente, con el objeto de ejecutar el PMUS a través de las ordenanzas municipales y de coordinar con el Gobierno central para recibir un apoyo institucional, técnico y financiero (CODATU, 2018).

Actualmente, en el art. 195 de nuestra Carta Magna se regula que los gobiernos locales tienen facultad para desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito, es decir, el proyecto de un SIT depende de la coyuntura política, no garantizando continuidad en el mismo ni trascendencia en el tiempo.

4.1.1.7. Ordenanza N° 277-00-CMPP

El día 14 de octubre del año 2019 la MPP emitió la ordenanza N° 277-00-CMPP, en la que se ordena aprobar el “Reglamento del servicio especial de transporte público de personas en la modalidad de taxi de la provincia de Piura”.

Si bien, dicho Reglamento no contraviene, no desconoce, no excede y tampoco desnaturaliza las normas de ámbito nacional en materia de transportes, es necesario y urgente que se regule teniendo como base la planificación vehicular y urbana puesto que ello permitirá diseñar sistemas de transporte integrados tomando en cuenta los diferentes modos de transporte y la densidad poblacional.

Si en este momento la comuna piurana no soluciona los principales problemas de transporte urbano, en el 2030 tendremos un incremento sustancial de la población en áreas urbanas y con ello gran descontrol vehicular debido a la necesidad de trasladarse que tendrán, por lo tanto, eso exige que la MPP tome las medidas necesarias a través de sus ordenanzas municipales para planificar un futuro mejor en cuanto al transporte.

A nivel provincial resulta importante que se promulguen documentos técnicos-normativos para iniciar el proceso de transformación, y a nivel nacional se necesita de legislación que incluya a los PMUS como instrumentos técnicos-normativos, mediante una ley que bien se podría denominar “Ley de la Movilidad Urbana Sostenible”.

Las ordenanzas municipales serán las que permitan que el PMUS sea un documento vivo y que se mantenga durante los años, pero para lograrlo no se deben de promulgar normas como la ordenanza N° 277-00-CMPP donde lo que se hace es regular el flujo vehicular de un modo de transporte: el taxi, sino por el contrario, se debe regular teniendo en cuenta la planificación de los diferentes modos de transporte como la bicicleta, en otras palabras, las ordenanzas tienen que promulgarse desde una visión integral de la movilidad donde se regulen todos los modos de transporte mediante planes, tales como plan urbanístico, plan peatonal, ciclista, plan de sistema de transporte público, de seguridad vial, entre otros.

4.1.1.8. Ordenanza N° 250-01-CMPP

La MPP emitió el día 9 de diciembre del año 2019 la Ordenanza Municipal N° 250-01-CMPP, en esta norma se ordena modificar los arts. 3, 4 y 10 de la O.M. N° 250-00-CMPP del 04 de octubre del año 2018, en la que se aprobó el Anillo Vial para el tránsito de vehículos de la categoría M2 y M3 en concordancia con lo establecido en el Plan de Desarrollo Urbano de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre.

Es así que, de la revisión de ambas ordenanzas (la derogada y la vigente) se puede resaltar que el art. 3 de la ordenanza derogada regula que los vehículos de la categoría M3 hasta 6 toneladas de peso bruto que presten el servicio de transporte especial bajo la modalidad de estudiantes de ámbito provincial debidamente autorizados, podrán ingresar y circular al interior del anillo vial.

Por el contrario, la ordenanza vigente (ordenanza N° 250-01-CMPP), regula que la prohibición de ingreso y circulación de vehículos al interior del anillo vial no estará prohibida para los vehículos de la categoría M3 que presten el servicio de transporte especial bajo la modalidad de estudiantes de ámbito provincial debidamente autorizados, para los vehículos (autos, buses, carrozas y otros) que son utilizados en los cortejos fúnebres y los vehículos que son utilizados en excursiones escolares.

El art. 4 se modifica en lo referido a que en la ordenanza municipal N° 250-00-CMPP se regula que los vehículos de empresas de transporte turístico de la categoría M1, M2 y M3 hasta 6 toneladas de peso bruto, en los ámbitos provincial, regional y nacional que trasladan turistas podrán ingresar al interior del anillo vial cumpliendo con presentar ciertos requisitos, aunado a

ello se regula que no podrán circular los vehículos de transporte turístico en los ámbitos regional y nacional por las vías declaradas como saturadas.

Sin embargo, en la ordenanza N° 250-01-CMPP se modifica el artículo en mención en lo referido a que se omite el término “hasta 6 toneladas de peso bruto”, es decir, que no se regulan límites a los vehículos de empresas de transporte turístico de la categoría M1, M2 y M3 para que puedan ingresar al interior del anillo vial.

La ordenanza vigente está permitiendo que vehículos, cuyas dimensiones y pesos conllevan al congestionamiento, caos vehicular, daños a la infraestructura vial, peligro en el desplazamiento y transitabilidad de peatones, ingresen y circulen dentro del anillo vial, lamentablemente las ordenanzas no siempre son promulgadas en base a una visión urbana común, lo que trae consigo que no se proteja al peatón y no se recupere el valor de las calles como espacio público.

El último artículo que se modifica con la ordenanza N° 250-01-CMPP es el art. 10, ya que se encarga el cumplimiento de la mencionada ordenanza a la Gerencia de Fiscalización y Control de la Municipalidad Provincial de Piura en coordinación con la PNP asignada al control de tránsito, los mismos que sancionarán de acuerdo a la tabla de infracciones del Reglamento Nacional de Tránsito (D.S. N° 016-2009-MTC); y en la ordenanza derogada se encargaba el cumplimiento a la Oficina de Transportes y Circulación Vial de la MPP, a través de los Inspectores Municipales de Transporte, quienes se encargaron de aplicar las sanciones correspondientes a través de la imposición de Actas de Control, estos podían contar con o sin el apoyo de la PNP.

Con esto queda evidenciado que mientras una gestión municipal le atribuye dicha responsabilidad a una Oficina, viene otra gestión municipal y se la atribuye a otra, generando con ello que no se superen los plazos de los mandatos políticos y que no se solucione el problema del transporte urbano en Piura ni a mediano ni a largo plazo.

Se considera que, el art. 10 no se debió modificar, es decir, se debió dejar que la Oficina de Transportes y Circulación Vial de la MPP sea la encargada de hacer cumplir la ordenanza y no la Oficina de Fiscalización y Control Municipal puesto que de manera general la primera oficina mencionada tenía dentro de sus funciones ejecutar y hacer cumplir la normatividad y las

políticas relacionadas al servicio de transporte público, tránsito, uso especial de vías, circulación y accesos restringidos, otorgar autorizaciones para prestar el servicio de transporte público, zonas de estacionamiento, entre otras, buscando obtener un sistema de tránsito vehicular y peatonal equilibrado, fluido, ordenado, procurando el traslado seguro de los peatones.

Asimismo, tiene la función de identificar las zonas críticas del tránsito y del servicio de transporte, gestionando que se implementen medidas que minimicen sus efectos negativos, es decir, era una oficina más especializada para ejercer el cumplimiento de la ordenanza.

Es aquí donde una de las recomendaciones plasmadas en (CODATU, 2018), toma fuerza pues se manifiesta que debe crearse un organismo descentralizado con presupuesto y funciones propias, logrando de esta manera autonomía, independencia y transcendencia en el tiempo, permitiendo tener un SIT donde haya armonía entre el PMUS y las ordenanzas municipales, esto es, contar con documentos técnicos-normativos.

4.2. Docimasia de hipótesis

El objetivo principal de la presente investigación ha sido determinar las razones de la deficiencia normativa en las disposiciones por parte de la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018-2019; para cuyo efecto se ha examinado el ámbito dogmático, conceptual, jurisprudencial y normativo vinculado con la problemática descrita.

Asimismo, se ha obtenido que las razones son porque no hay armonía normativa entre las ordenanzas municipales con la Ley N° 27181 y demás reglamentos nacionales, no se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible, y los dispositivos legales no son emitidos desde una visión integral de movilidad.

4.2.1. Presentación de resultados

Los siguientes resultados y su respectivo análisis, así como la discusión que se hará sobre cada una de las razones que se sustentan como respuesta al problema planteado, se realiza a través de una crítica reflexiva desde el punto de vista del método dogmático y el método analítico-sintético, esto es, analizando al transporte urbano desde las dimensiones sociológica, normativa y temporal.

Con ello se ha intentado sustentar las razones de la deficiencia normativa en materia de transporte urbano en la Provincia de Piura; luego de haber utilizado los métodos inductivo, deductivo y hermenéutico, se presentará a continuación las valoraciones que se tuvieron dentro de las dimensiones antes señaladas, al momento de emitir los dispositivos legales por parte de la comuna piurana y así poder entender, fundamentar y corroborar las hipótesis planteadas en la investigación.

Así, con la aplicación de los métodos analítico-sintético y dogmático, para analizar las ordenanzas municipales emitidas por la comuna piurana que regulan el transporte urbano, se ha tenido que recurrir a la interpretación sistemática de otras normas jurídicas, como la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre- Ley N° 27181 y demás reglamentos nacionales; pero en especial de la Constitución Política del Perú, conforme se ha desarrollado más específicamente en el capítulo tercero y cuarto del presente estudio.

Además, los métodos mencionados anteriormente han permitido entender conceptos en cuestión como son el *transporte urbano*, *servicio de transporte terrestre* y *Plan Maestro de Movilidad Urbano Sostenible*, entendiéndose al primer término como el traslado de pasajeros de un lugar a otro dentro de una zona de la ciudad; el segundo es el traslado de personas, vehículos y animales por caminos terrestres de uso público, se encuentra regularizado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el último término es entendido como la agrupación de actuaciones que tienen como finalidad la inserción de maneras de traslado más sostenibles como andar en bicicleta, caminar y el uso del transporte público en el interior de una ciudad.

Por su parte, el método lógico ha permitido responder a las siguientes preguntas: ¿para qué se dictó la norma?, ¿cuál fue la razón por la que la norma existe?, y ¿qué fines se hallan detrás de la norma?; y en ese sentido, poder comprender la dimensión axiológica que ha traído consigo la regulación de este servicio.

4.2.1.1. No hay armonía normativa entre las ordenanzas municipales con la Ley N°27181 y demás reglamentos nacionales.

Como se ha podido apreciar durante la presente investigación, la Constitución Política del Perú es clara al establecer en su art. 194 que las Municipalidades tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, ello en concordancia con el art. II del Título Preliminar de la Ley N° 27972- Ley Orgánica de Municipalidades.

Asimismo, de manera más concreta, la misma ley en su art. 81 numeral 1.1 establece que las Municipalidades Provinciales en materia de tránsito, vialidad y transporte público cuentan con competencias específicas para normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial, y en el numeral 1.2 del mismo art. se regula que las Municipalidades Provinciales ejercen funciones normativas y de regulación en el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción.

Empero, a veces parece que se les olvida a estos gobiernos locales que deben normar y regular en armonía con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia, lo cual no ha ocurrido en algunas de las ordenanzas emitidas por la comuna piurana, tal como se ha desarrollado en el capítulo III de la presente investigación.

La autonomía con la que cuentan los gobiernos locales permite que cumplan funciones específicas y relevantes, las cuales se traducen en prestación de servicios de provisión, planificación, autorización, control y fiscalización, conforme lo regula el art. 195 de la Constitución Política y la Ley N° 27972 en el art. IV de su Título Preliminar.

Ello significa que la MPP está sujeta a las leyes y disposiciones que, de manera general y de conformidad con la Constitución Política, regulan las actividades y funcionamiento del sector público; así como a las normas técnicas referidas a los servicios y bienes públicos, es decir, las competencias de la comuna piurana en materia de transporte urbano deben de promulgarse y cumplirse en armonía con la Ley N° 27181, D.S N° 016-2009-MTC, D.S N° 017-2009-MTC y demás reglamentos nacionales.

Lo mencionado anteriormente no se ha cumplido en algunas de las ordenanzas emitidas y/o derogadas durante los años 2018-2019, quedando evidenciado en el desarrollo del capítulo III, ejemplo de ello es la ordenanza N° 254-00-CMPP, pues en esta se otorgan facultades excesivas a los inspectores de tránsito, transgrediendo el art. 3 numeral 3.40 del D.S N° 017-2009-MTC donde se define que el Inspector de Transporte quien cuenta con acreditación y homologación por la autoridad competente, mediante resolución, para que realice acciones de control, supervise y detecte incumplimientos o infracciones a las normas del servicio de transporte terrestre.

Esto es, que el inspector municipal de tránsito puede detectar la comisión de la infracción, sin embargo la detección no implica el levantamiento de la papeleta de infracción, puesto que dicha facultad recae solamente sobre los efectivos de la Policía Nacional del Perú asignados al tránsito.

Otra de las razones por las que se manifiesta que no hay armonía normativa con la Ley marco del Transporte y Tránsito Terrestre y algunos reglamentos nacionales es porque en ordenanzas municipales como la N° 260-00-CMPP se crean nuevas infracciones al tránsito lo cual no está permitido, pues las municipalidades provinciales no están facultadas para crear nuevas infracciones al tránsito, ni sanciones con medidas preventivas de internamiento, además de las ya previstas en el Reglamento Nacional de Tránsito- D.S N° 016-2009-MTC, sino que es función exclusiva de la Policía Nacional del Perú la detección de infracciones por incumplimiento a las normas de tránsito terrestre.

Así pues, el art. 11 numeral 11.2 de la Ley N° 27181 es claro al regular que los gobiernos locales deberán emitir normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la Ley en mención ni los reglamentos nacionales.

4.2.1.2. No se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible.

Conforme a lo investigado, en la presente investigación ha podido determinarse que la Movilidad Urbana es un derecho con el que cuentan las personas que viven en las ciudades, es decir, es obligación del Estado y de los ciudadanos garantizar una Movilidad Urbana digna y eficiente como derecho fundamental, con pleno ejercicio del valor y de la dignidad y con protección del espacio público, esto es lo que se denomina Movilidad Urbana Sostenible (sin contaminación).

De lo anterior vale mencionar que, luego del análisis desarrollado en el capítulo III, se considera que la comuna piurana no ha planteado en sus ordenanzas municipales, durante los años 2018-2019, estrategias de movilidad urbana sostenible donde el alcalde, el marco técnico-legal, la promoción del mensaje para el cambio de comportamiento, el fortalecimiento de capacidades y la participación ciudadana vayan de la mano.

Así pues, como en todo el Perú, en Piura el área encargada del transporte de la MPP norma y controla la oferta del transporte público urbano (las vías, los conductores, los vehículos de transporte y las empresas con sus operaciones), si bien ello lo realiza en concordancia con lo regulado en el art.17 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, donde se otorgan a las Municipalidades Provinciales competencias normativas en materia de transporte y tránsito terrestre, encontrándose facultadas para declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las zonas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente.

Sin embargo, regular el transporte urbano va más allá de ello, pues la MPP no emite dispositivos legales que aseguren y garanticen calidad en este servicio y mucho menos se garantiza un sistema integrado de transporte (SIT) con un enfoque de movilidad urbana sostenible que garantice orden y disminución de congestión vial.

Frente a ello, se considera que el Perú debe contar con una legislación nacional que incluya a los PMUS como instrumentos técnicos-normativos, pues en el caso de los gobiernos locales, como lo es la MPP, las ordenanzas que se emitan permitirán que el PMUS sea su guía y un documento vivo que se mantenga durante los años.

Se estima que debe cambiar el hecho que las ordenanzas sólo ordenen el flujo vehicular, pues se debe regular teniendo en cuenta todos los modos de transporte y la densidad poblacional, ello permitiría que haya planificación vehicular pues se tendría una visión integral de la movilidad.

Se debe agregar que, las ordenanzas que se promulguen deben de considerar al PMUS con el que ya cuenta Piura, puesto que este al abarcar una serie de objetivos y medidas sobre cómo tenemos la región piurana y cómo queremos que sea, permitirá que se regule adecuadamente.

En la región piurana, los gobiernos locales de Talara y Vice (Sechura) han inscrito acciones dentro de la “Semana de la Movilidad”, el cual es un evento que el Ministerio del Ambiente (MINAM) promueve por primera vez en el Perú, este evento consiste en realizar una serie de actividades para sensibilizar a autoridades y ciudadanos que promuevan trasladoseco-amigables y seguros.

Para lograrlo se ha empezado a hablar de movilidad sostenible y se han creado acciones para promoverlas como: la movilidad sostenible, las alternativas que se tienen para desplazarse en las ciudades que generen un bajo impacto en nuestro medio ambiente y un alto impacto social.

Tanto las comunas de Talara como de Vice están promoviendo lo que es la movilidad sostenible, es así que, teniendo como referente a ambas ciudades, la MPP también debe plantearse estrategias para lograr una movilidad urbana sostenible, pues además del marco técnico-legal que es crucial y que no tiene, pues el enfoque de su marco jurídico es netamente modal, se tiene a la promoción del mensaje para el cambio del comportamiento de los ciudadanos, esto debe realizarse a través de campañas, pues no se puede obligar a nadie a bajarse de un vehículo y subirse a una bicicleta.

En esa misma línea, la formación técnica con la que deben contar los gobiernos locales es importante, pues se necesita contar con técnicos especializados que colaboren en la elaboración de las ordenanzas municipales, de esa forma se evita que la(s) normas sean objeto de algún cuestionamiento constitucional.

4.2.1.3. Los dispositivos legales no son emitidos desde una visión integral de movilidad

Conforme a lo investigado en la presente investigación, se ha podido identificar que los dispositivos legales piuranos no son emitidos desde una visión integral de movilidad, sino por el contrario, los variados modos de transporte son regulados de forma aislada, provocando que no haya integración en los medios de transporte y que el sistema de transporte público piurano sea poco agradable e incómodo para viajar, aumentando con ello la posibilidad que los pobladores prefieran el vehículo privado y con esto gran congestión vehicular.

Las normas jurídicas tienen valoraciones ideológicas, las cuales no son absolutas, intemporales, sino que están determinadas por las condiciones concretas, económicas, sociales, políticas e históricas, y expresan la correlación de fuerzas en la sociedad y el Estado; en ese sentido se ha podido apreciar de la investigación socio-jurídica que los dispositivos legales emitidos durante los años 2018-2019 en materia de transporte urbano por parte de la MPP no llegan a cumplir su principal objetivo en la realidad, esto es, ordenar el transporte urbano.

Frente a ello, se estima que deben ser reformuladas las ordenanzas municipales que se emitieron durante dichos años, pues se debe normar desde una visión integral de movilidad, es decir, las ordenanzas que se emitan deben de tener en cuenta a todos los modos de transporte que hay en la ciudad piurana y no se debe regular cada modo de transporte por separado.

Claro ejemplo de ello es el análisis realizado en el capítulo III de la presente investigación a la ordenanza municipal N° 277-00-CMPP en la que se ordena aprobar el “Reglamento del servicio especial de transporte público de personas en la modalidad de taxi de la provincia de Piura”.

Queda claro que el Reglamento en mención no contraviene, tampoco desconoce, ni desnaturaliza las normas de ámbito nacional en materia de transportes, pero lo que si queda evidenciado es que no se ha regulado teniendo como base la planificación vehicular y urbana, impidiendo que se diseñe el tan anhelado sistema de transporte integrado para Piura, en el que se tenga en cuenta los diferentes modos de transporte y la densidad poblacional.

CAPÍTULO V: DISCUSIÓN DE LOS RESULTADOS

Tabla 3

Análisis y resultados

Ordenanza	Fecha	Detalle	Análisis e interpretación	Resultado
235-00-CMPP	17-04-2018	Suspende la emisión de nuevas autorizaciones para el servicio de transporte especial en taxi colectivo y Servicio especial en taxi- SETAPI hasta que se elabore el Reglamento General de Transporte Terrestre y el PMUS.	La mencionada ordenanza cumple con lo estipulado en el art. 40° de la Ley N° 27972, donde se señala que con las ordenanzas de los municipios tanto provinciales como distritales se puede aprobar la organización interna; la regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en las que las municipalidades tienen competencia normativa, ello significa que en materia de tránsito terrestre sí tienen competencia, además, cumple con lo estipulado en el D.S. N° 017-2009-MTC pues ha sido dictada acorde a la normativa nacional (Ley N° 27181 y demás reglamentos nacionales), siendo que en ningún momento las desnaturalizan. Asimismo, se considera acertado lo dispuesto en la ordenanza pues todas las ordenanzas que se emitan deben de ir acorde no solo a Ley N° 27181 y los demás reglamentos, sino también	El resultado obtenido del análisis de esta ordenanza es que es una norma técnica, pues tal como se establece en el Informe de CODATU denominado “¿Cómo implementar un Sistema Integrado de Transporte en las ciudades peruanas?” es necesario que se elabore el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, dado que ello permitirá favorecer un modelo de ciudad y de transporte en el que se fomente el uso del transporte público y de los modos activos (caminata y bicicleta), se proteja al transeúnte, se recupere el valor de las calles como espacio público y se reduzca el uso de vehículos motorizados en distancias cortas.

			al PMUS, solo así se lograría tener un sistema integrado de transporte evitando el caos y congestión vehicular.	Ello ocurre en la mencionada ordenanza al suspender la emisión de nuevas autorizaciones para el servicio de transporte especial en taxi colectivo y Servicio especial en taxi-SETAPI en sus diferentes modalidades, incluyendo incremento de flota vehicular, modificación y ampliación de ruta, hasta que se elabore el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
254-00-CMPP	13-11-2018	Aprueba recuperar vías y espacios públicos dentro de la Provincia de Piura, prohibiendo que vehículos se estacionen total o parcialmente en las vías establecidas como rígidas en la Ordenanza Municipal N° 179-01-CMPP y en las vías declaradas como saturadas en la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, en	La ordenanza cumple con lo estipulado en el art. IV del Título Preliminar de la Ley N° 27972 pues está promoviendo la adecuada prestación del servicio de transporte público, sin embargo no se está haciendo a largo plazo, pues no se hace en base a acciones que promuevan la movilidad sostenible, tampoco se toma en cuenta la planificación urbana, misma que permite diseñar sistemas de transporte integrados tomando en cuenta la densidad poblacional.	- No se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible, pues tal como señala Lizardo Calderón en el Informe de CODATU denominado “¿Cómo implementar un Sistema Integrado de Transporte en las ciudades peruanas?” tienen que recuperarse las ciudades para

		veredas, aceras, etc.	En esa misma línea, la referida ordenanza otorga excesivas facultades a los inspectores municipales de tránsito pese a que la Ley N° 27181 regula cuáles son las competencias de las diferentes autoridades que intervienen en el tránsito, incluyendo a los inspectores municipales, dicha norma establece que los servidores públicos en mención pueden realizar la detección de la comisión de una infracción pero que ello no implica el levantamiento de la papeleta de infracción, puesto que dicha facultad recae únicamente sobre el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al tránsito.	el ciudadano: mejorando el transporte público, recuperando el espacio público para el transeúnte y lograr así una ciudad con habitabilidad, pues este reto es más que sólo concesionarlas rutas de transporte público. - No hay armonía normativa entre la ordenanza municipal con la Ley N° 27181 pues se otorgan excesivas facultades a los inspectores de transporte.
257-00-CMPP	03-12-2018	Aprueba el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la Provincia de Piura.	Con la aprobación del PMMUS a través de dicha ordenanza, la MPP está actuando conforme a las competencias otorgadas en el art. X de la Ley N° 27972, pues está	El resultado obtenido del análisis de esta ordenanza es que es una norma técnica, pues tal como se establece en el Informe de la

			<p>promoviendo el desarrollo local permanente e integral. Asimismo, la comuna piurana está ejerciendo una de sus funciones, dado que está normando, regulando y planificando el transporte terrestre, es decir, está ejerciendo la atribución que le otorga el art. 9° numeral 1.2, el cual establece que las Municipalidades Provinciales cuentan con la facultad de normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, siempre y cuando no contravenga la Ley N° 27181 y los reglamentos nacionales sobre la materia.</p> <p>La emisión de esta ordenanza es una crítica positiva, pues la implementación del PMUS mejorará la habitabilidad de los piuranos; habrá un ahorro de costes- creación de beneficios económicos, en el sentido que al convertirse en una ciudad bien organizada y sostenible será más atractiva para los inversores; contribuiría a mejorar la salud y el hábitat, generará una movilidad conectada y accesible, se lograría ganar</p>	<p>Comisión Europea denominado “Guía para el desarrollo e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible”, con la implementación del PMUS en la Provincia de Piura, se dará paso a que la Municipalidad cumpla con obligaciones legales en cada uno de sus dispositivos legales, tales como lograr mejoras en la calidad del aire y reducir el ruido a través de una estrategia integral.</p>
--	--	--	--	--

			apoyo, toda vez que la participación de los grupos de interés resulta ventajoso para alcanzar un alto nivel de “legitimidad pública” que aminore el riesgo de oposición a la ejecución de políticas ambiciosas	
260-01-CMPP	19-12-2018	Deroga la ordenanza N° 260-00-CMPP basándose en el Informe N° 064-2019-OTyCV/MPP emitido por la Oficina de Transporte y Circulación Vial, en el que se concluye que la ordenanza en mención no ha tomado en cuenta en su elaboración y fundamentación para establecer el cambio de uso total y parcial de las vías al PMMUS, el cual ya se encontraba aprobado. Asimismo, señala que no se ha tomado en cuenta la recomendación de la Oficina de Planificación Territorial mediante el Informe N° 0112-2018-OPT-	No se considera pertinente la derogación de la ordenanza N° 260-00-CMPP pues esta sí toma en cuenta al PMMUS dado que al fijar el cambio de uso de las vías en el casco central de Piura para que quede como acceso y uso exclusivo para transeúntes, significa que está optando por calles peatonales, es decir por calles sin paso vehicular y que se destinan exclusivamente para el tránsito de transeúntes y/o bicicletas. Por otro lado, en lo concerniente a la contradicción de los art. en la ordenanza N° 260-00-CMPP respecto a si será la Oficina de Fiscalización y Control Municipal o los Inspectores Municipales de Transporte quienes impongan sanciones administrativas, se concuerda con los argumentos en la ordenanza 260-01-CMPP, pues el	- No se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible; es decir, tal como manifiesta Mariano Gonzáles en el Informe “Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible”, no se busca que disminuya el uso del vehículo privado y no se incentiva el uso del transporte público y de vehículos no motorizados. - Los dispositivos legales no son emitidos desde una visión integral de movilidad, siendo que cada modo de transporte es regulado por separado, por ello

		<p>GPYD/MPP de fecha 24 de agosto del 2018 donde se observó que la propuesta no contemplaba planificación y diseño de una intervención, sino solo de una actuación urbana.</p>	<p>hecho que un artículo contradiga a otro genera confusión en la población y con ello conflicto y falta de eficacia al momento de aplicarla.</p> <p>Finalmente, es preciso señalar que según la Ley N° 27972 le corresponde a la Oficina de Fiscalización y Control Municipal dicha competencia.</p>	<p>es necesario que se implementen los PMUS a través de las ordenanzas, pues en concordancia con el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), permitirían abarcar la totalidad de las áreas urbanas, se reduciría el impacto negativo de los transportes, se atendería a los crecientes volúmenes de tráfico y congestión, se cubrirían todos los modos de transporte y se plantearía como objetivo modificar la cuota de cada uno de ellos a favor de los más eficientes, tales como el transporte público, la bicicleta o caminar.</p> <p>- No hay armonía normativa entre</p>
--	--	--	---	---

				las ordenanzas municipales con leyes nacionales, específicamente con la Ley N° 27972, pues se atribuyen competencias a servidores públicos que no les corresponde.
215-01-CMPP	28-06-2019	Amplía el plazo otorgado en el Reglamento de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores (trimoto de pasajeros) de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre, a 60 días calendario.	<p>Piura necesita de una reestructuración del sistema de transporte para poder lograr la integración del mismo, además, una mejoría y racionalización de la oferta de taxis y mototaxis.</p> <p>El hecho de formalizar a mototaxistas informales no solucionará el problema del congestionamiento vehicular, antes bien, lo empeorará pues son estos el principal modo de transporte que satura las vías.</p> <p>Si bien, la Ley N° 27189-Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, tiene como fin el reconocimiento y reglamentación del carácter y naturaleza del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y</p>	<p>- No se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible a través del fomento de medios de transporte más eficientes que el taxi y mototaxi, tales como el transporte público y medios no motorizados.</p> <p>- No hay armonía normativa entre la ordenanza municipal con la Ley N° 27181 y el D.S. N° 016-2009-MTC, al establecer infracciones y sanciones nuevas de las ya establecidas por estas.</p>

			<p>similares, como un medio de transporte vehicular terrestre complementario y auxiliar, se estima pertinente tener en cuenta lo establecido en el PMUS cuando señala que los dispositivos legales no solo deben tener armonía con las normas nacionales sino que además deben contener estrategias que permitan satisfacer la demanda de estas modalidades de servicio de manera eficiente, segura y con un alto nivel de calidad para el usuario.</p> <p>Por otro lado, el Tribunal Constitucional en el Exp. N° 03244-2013-PA/TC ha señalado que a causa del principio de taxatividad en materia de determinación de competencias, los gobiernos locales (que incluye a los municipios provinciales) son facultados para normar la circulación de vehículos menores, pero no para establecer infracciones y sanciones de tránsito. En la misma línea, los art. 189° y 195° de la Constitución, art. 26° literal a) de la Ley de Bases de la Descentralización, y 1.1, 11, 16, literal a, y 17.1, literal a, de la Ley General</p>	
--	--	--	--	--

			<p>de Transporte asignan esta competencia, en forma exclusiva, al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.</p> <p>Es así que, la MPP comete un error al establecer infracciones y sanciones nuevas a las ya establecidas por las normas nacionales, lo que debería hacer es, mediante los Inspectores Municipales de Transporte, realizar operativos de fiscalización a diario y con ello el levantamiento de las actas de control a todo aquel conductor y/o vehículo que se encuentre infringiendo las normas y reglas de transporte, dichas normas deben ser documentos técnicos-normativos para iniciar el proceso de transformación y lograr un SIT.</p>	
242-01-CMPP	12-09-2019	Se aprobó la modificación del art. 1° y la derogación de los art. 3°, 4° y 5° de la ordenanza N° 242-00-CMPP	El análisis que permite realizar la ordenanza N° 242-01-CMPP es que la ordenanza N° 242-00-CMPP sí vulneró la norma nacional (D.S. N° 016-2009-MTC) en el sentido que ha creado infracciones al tránsito terrestre que no se hallan tipificadas en el Reglamento Nacional de Tránsito- Código de	- No hay armonía normativa entre las ordenanzas municipales con la Ley N° 27181 y el D.S. N° 016-2009-MTC, pues al crearse nuevas infracciones contravienen a estas. Frente a ello se

			<p>Tránsito.</p> <p>Pese a que como ya se ha señalado, los Municipios Provinciales y Distritales están facultadas para emanar normas complementarias, en ningún sentido deben contravenir lo regulado en la Ley N° 27181 y demás reglamentos nacionales.</p> <p>Ello incluye las facultades que se le otorgan a los fiscalizadores municipales de tránsito, mismas que no deben excederse, pues la Ley N° 27181 define claramente las facultades de las diversas autoridades que fiscalizan el tránsito, las mismas que se hallan obligadas a proceder dentro de los términos que allí se establecen.</p> <p>Por otro lado, no resulta pertinente que la ordenanza N° 242-01-CMPP derogue el art. 3 de la O.M. 242-00-CMPP, el cual dispone que por congestiónamiento vehicular se prohíbe de lunes a viernes en las vías declaradas saturadas la realización de comparsas, pasacalles, carros alegóricos, campañas de sensibilización (...) que obstaculicen el tránsito con excepción de los días feriados.</p>	<p>considera, tal como señala Juan Cárdenas en el Informe de CODATU denominado “¿Cómo implementar un Sistema Integrado de Transporte en las ciudades peruanas?” es importante crear una entidad autónoma y especializada encargada del tema de transporte y movilidad urbana para impedir este tipo de situaciones.</p>
--	--	--	---	---

			<p>Se considera ello porque el accionar de la comuna piurana en el año 2018 se encuentra amparado por la Ley N° 27181, la cual regula en su art. 17 que las Municipios Provinciales cuentan con la facultad de declarar dentro de su jurisdicción las áreas o vías saturadas por concepto de congestamiento vehicular o polución, ello en concordancia con el artículo 120° del D.S. N° 016-2009-MTC.</p> <p>Este artículo regula que los Municipios Provinciales ante situaciones producidas por embotellamiento y/o contaminación, pueden impedir o limitar el tránsito de todo tipo de vehículos en ciertas zonas o vías públicas, ello con el fin de lograr orden y mejorar la habitabilidad y bienestar de sus pobladores.</p>	
277-00-CMPP	14-10-2019	Se aprobó el “Reglamento del servicio especial de transporte público de personas en la modalidad de taxi de la provincia de Piura”, además, se derogaron las infracciones en materia de transporte	<p>Dicho Reglamento no contraviene, no desconoce, no excede y tampoco desnaturaliza las normas de ámbito nacional en materia de transportes, ergo es necesario y urgente que se regule teniendo como base la planificación vehicular y urbana puesto que ello permitirá diseñar sistemas de transporte integrados</p>	<ul style="list-style-type: none"> - No se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible pues se fomenta el uso del transporte motorizado. - Los dispositivos legales no son emitidos desde una visión

		<p>establecidas en la Ordenanza N° 125-00-CMPP.</p>	<p>tomando en cuenta los diferentes modos de transporte y la densidad poblacional.</p> <p>A nivel provincial resulta importante que se promulguen documentos técnicos- normativos para iniciar el proceso de transformación, y a nivel nacional se necesita de legislación que incluya a los PMUS como instrumentos técnicos-normativos, mediante una ley que bien se podría denominar “Ley de la Movilidad Urbana Sostenible”.</p> <p>Las ordenanzas municipales serán las que permitan que el PMUS sea un documento vivo y que se mantenga durante los años, pero para lograrlo no se deben de promulgar normas como la ordenanza N° 277-00-CMPP donde lo que se hace es regular el flujo vehicular de un modo de transporte: el taxi, sino por el contrario, se debe regular teniendo en cuenta la planificación de los diferentes modos de transporte como la bicicleta, en otras palabras, las ordenanzas tienen que promulgarse desde una visión integral de la</p>	<p>integral de movilidad, puesto que no se está tomando en cuenta un Sistema Integrado de Transporte (SIT).</p>
--	--	---	---	---

			movilidad donde se regulen todos los modos de transporte mediante planes, tales como plan urbanístico, plan peatonal, ciclista, plan de sistema de transporte público, de seguridad vial, entre otros.	
250-01-CMPP	09-12-2019	Se modificaron art. 3°, 4° y 10°; y se derogaron los art. 7°, 8° y 9° de la ordenanza N° 250-00-CMPP; asimismo, los vehículos de la categoría M2 y M3 deberán solicitar autorización para ingresar al interior del anillo vial.	La ordenanza vigente está permitiendo que vehículos, cuyas dimensiones y pesos conllevan al congestionamiento, caos vehicular, daños a la infraestructura vial, peligro en el desplazamiento y transitabilidad de peatones, ingresen y circulen dentro del anillo vial, lamentablemente las ordenanzas no siempre son promulgadas en base a una visión urbana común, lo que trae consigo que no se proteja al peatón y no se recupere el valor de las calles como espacio público. El último artículo que se modifica con la O.M. N° 250-01-CMPP es el 10°, ya que se encarga el cumplimiento de la mencionada ordenanza a la Gerencia de Fiscalización y Control de la Municipalidad Provincial de Piura en coordinación con la PNP asignada al control de tránsito, los	<ul style="list-style-type: none"> - Los dispositivos legales no son emitidos desde una visión integral de movilidad. - No se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible, es aquí donde una de las recomendaciones plasmadas en el Informe de CODATU denominado “¿Cómo implementar un sistema integrado de transporte en las ciudades peruanas?” toma fuerza, pues se manifiesta que debe crearse un organismo descentralizado con presupuesto y

			<p>mismos que sancionarán de acuerdo a la tabla de infracciones del Reglamento Nacional de Tránsito (D.S. N° 016-2009-MTC); y en la ordenanza derogada se encargaba el cumplimiento a la Oficina de Transportes y Circulación Vial de la MPP, a través de los Inspectores Municipales de Transporte, quienes se encargaron de aplicar las sanciones correspondientes a través de la imposición de Actas de Control, estos podían contar con o sin el apoyo de la PNP.</p> <p>Con esto queda evidenciado que mientras una gestión municipal le atribuye dicha responsabilidad a una Oficina, viene otra gestión municipal y se la atribuye a otra, generando con ello que no se superen los plazos de los mandatos políticos y que no se solucione el problema del transporte urbano en Piura ni a mediano ni a largo plazo.</p>	<p>funciones propias, logrando de esta manera autonomía, independencia y transcendencia en el tiempo, permitiendo tener un SIT donde haya armonía entre el PMUS y las ordenanzas municipales, esto es, contar con documentos técnicos-normativos.</p>
--	--	--	---	---

Nota: Esta tabla muestra los resultados luego de haber realizado el análisis y la interpretación a las ordenanzas emitidas durante los años 2018-2019, los resultados se amparan en la Ley N° 27181, Ley N° 27972, D.S. N° 016-2009-MTC, D.S. N° 017-2009-MTC, informes y guías de Institutos y asociaciones especialistas en la materia como IDAE, CODATU, entre otras.

CONCLUSIONES

Con la presente investigación se ha logrado concluir lo siguiente:

1. Las razones por las que las disposiciones emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura resultan deficientes para ordenar el transporte público urbano son:
 - a) No hay armonía normativa entre las ordenanzas municipales con la Ley N° 27181 y demás reglamentos nacionales.
 - b) No se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible, muestra de ello son las nuevas autorizaciones que se emiten a favor de asociaciones de taxistas y mototaxistas sin tomar en cuenta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Piura, el cual debería ser un documento técnico- normativo.
 - c) Los dispositivos legales no son emitidos desde una visión integral de movilidad, pues cada modo de transporte es regulado de forma aislada ocasionando caos y congestión vehicular.
2. Los dispositivos legales emitidos por la Municipalidad Provincial de Piura durante los años 2018-2019 en materia de transporte urbano son netamente normativos y no son técnicos, pues sólo buscan ordenar el flujo vehicular y no regulan teniendo en cuenta todos los modos de transporte y la densidad poblacional, sumado a ello, tampoco buscan la implementación de un Sistema Integrado de Transporte (SIT) que garantice orden y disminución de congestión vial.
3. Algunas de las ordenanzas emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura no tienen armonía normativa con la Ley N° 27181 y con los D.S. N° 016-2009-MTC y D.S. N° 017-2009-MTC, pues las primeras no concuerdan con las últimas mencionadas, ejemplo de ello es que en algunas de las normas locales se faculta a la comuna piurana a crear nuevas infracciones al tránsito, a aplicar sanciones con medidas preventivas de internamiento adicionales a las que ya se encuentran reguladas en el D.S. N° 016-2009-MTC lo cual no está permitido, atribuyen funciones a funcionarios públicos que no les corresponde, ocasionando con ello conflictos entre la comuna piurana y la población.
4. En América Latina, tanto Colombia como Chile han implementado políticas públicas para restringir el uso del vehículo privado, para fomentar el uso del transporte público, para hacer más atractivos los viajes a pie y en bicicleta, pero sólo el país Colombiano ha

implementado políticas públicas para planificar el uso del suelo a través de la exigencia de planos integrales de desarrollo urbano en sus ciudades.

En Ecuador solo se han implementado políticas públicas para restringir el uso del automóvil, se ha implementado sistemas de BRT (metro) y se ha peatonalizado el centro histórico de su capital, lamentablemente, en el Perú dentro de las políticas públicas nacionales implementadas se encuentran aquellas que buscan reducir el uso del automóvil privado y para fomentar el uso del transporte público (metro y BRT), dentro de las primeras sólo se han implementado los peajes urbano y lo ideal sería que se implementen impuestos altos sobre el combustible y restricciones basadas en las placas tal como ocurre en Chile. En Colombia y Ecuador, cabe resaltar que, en el año 2019 se ha dado un gran paso con la promulgación de la “Política Nacional de Transporte Urbano”, dado que las directrices nacionales para la movilidad urbana son cada vez más reconocidas como claves para mejoras más homogéneas y extendidas en los centros urbanos y para mejorar las capacidades locales de ejecución.

En lo concerniente al marco normativo, tanto en Colombia como en Perú, el Código Nacional de Tránsito y Transporte fija los principios rectores a ser desarrollados por los reglamentos dirigidos al tránsito de los ciclistas, peatones, conductores y es el único dispositivo legal que está facultado para imponer sanciones a quienes incumplan las normas. En el país colombiano la protección de los usuarios del transporte público, instituye primacía sustancial en la actividad del sector y del sistema de transporte en el ordenamiento jurídico.

En Chile las Municipalidades se rigen por el Decreto de Fuerza de Ley N° 1-19.704, el cual en su art. 4 regula que estas entidades podrán realizar directamente o con otros órganos de la Administración del Estado, funciones relacionadas con el transporte, tránsito público, urbanización, vialidad urbana y rural, entre otras; de manera similar ocurre en el Perú con lo estipulado en la Ley N° 27972.

El marco legal en materia de transporte terrestre en el país Ecuatoriano lo conforma la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, la cual en su art. 44 regula que los municipios cuentan con las facultades de planear, normar e inspeccionar el uso de la vía pública en áreas urbanas (...), en el Perú ello se encuentra estipulado en la Ley N° 27181.

RECOMENDACIONES

El presente estudio permite realizar las siguientes recomendaciones:

1. Actualmente, Perú no cuenta con una legislación nacional que incluya a los PMUS como instrumentos técnicos normativos, por lo que se recomienda que se promulgue una Ley denominada “Ley de la Movilidad Urbana Sostenible” pues a través de la Política Nacional de Transporte Urbano y la ley recomendada se daría una fuerza total para que se implementen los Sistemas Integrados de Transporte (SIT) en las ciudades peruanas, y donde Piura no sería la excepción. De esta forma, de acuerdo al art. 4 de la Ley N° 27791, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el MTC tendría la función de fiscalizar y supervisar el cumplimiento del marco normativo (incluida la nueva ley que se recomienda) logrando así que los gobiernos locales incluyan a los PMUS en las normas que emitan.
2. La segunda recomendación es para el concejo municipal de la comuna piurana, recomendándose que de acuerdo a sus atribuciones reguladas en el art. 9 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades; deben aprobar, modificar y derogar las ordenanzas en materia de transporte tomando en cuenta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible con el que cuenta Piura.
3. La tercera recomendación es para el alcalde, se recomienda que conforme al art. 20 de la Ley 27972, el cual regula las atribuciones del mismo, designe en la Oficina de Transporte a funcionarios que cuenten con formación técnica en la materia, pues se necesita que los gobiernos locales cuenten con técnicos especializados que participen en la elaboración de las ordenanzas municipales, de esa forma se lograría que las normas legales sean técnico-normativas y se evitaría que sean objeto de algún cuestionamiento constitucional.
4. La cuarta recomendación es dirigida a los regidores ya que, de acuerdo a lo que señala el art. 10 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades; estos cuentan con diferentes atribuciones, entre ellas se tiene que pueden proponer proyectos de ordenanzas y acuerdos, por tal razón se recomienda que los proyectos de ordenanzas y acuerdos que propongan en materia de transporte lo realicen de acuerdo a las directrices que establece el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Ágora. (4 de noviembre de 2018). *Movilidad urbana sostenible: el camino del futuro*.
<https://www.agorarsc.org/movilidad-urbana-sostenible-el-camino-del-futuro/>
- Arquitectura pura. (15 de febrero de 2021). *Planificación urbana o planeamiento urbanístico*.
<https://www.arquitecturapura.com/planificacion-urbana/>
- Banco Interamericano de Desarrollo (2019). *Políticas de Transporte Urbano en América Latina y el Caribe*, Editorial Creative Commons IGO 3.0,
https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Pol%C3%ADticas_de_transporte_urbano_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe_D%C3%B3nde_estamos_c%C3%B3mo_llegamos_aqu%C3%AD_y_hacia_d%C3%B3nde_vamos_es.pdf
- Benabent, M. (2017). El transporte público terrestre y la accesibilidad, instrumentos para el análisis funcional del sistema de asentamientos: el caso de Ecuador- Quito. *Revista de la facultad de arquitectura y urbanismo de la Universidad de Cuenca. Volumen (6)*, 1-10.
<https://doi.publicaciones.ucuenca.edu.ec/ojs/index.php/estoa/article/view/1436>
- Carretera. (24 de septiembre de 2021), En *Wikipedia*. <https://es.wikipedia.org/wiki/Carretera/>
- Comisión Ambiental de la Megalópolis. (16 de octubre de 2018). ¿Qué son los sistemas integrados de transporte?.<https://www.gob.mx/comisionambiental/es/articulos/que-son-los-sistemas-integrados-de-transporte?idiom=es>
- Comisión Europea (2014). *Planningforpeople: Guia de desarrollo e implementación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible* [Archivo PDF].
https://www.eltis.org/sites/default/files/BUMP_Guidelines_ES.pdf
- Constitución Política de Perú [Const]. Art. 2. 29 de diciembre de 1993 (Perú).
- Constitución Política de Perú [Const]. Art. 7. 29 de diciembre de 1993 (Perú).
- Congestión vehicular. (19 de julio de 2021), En *Wikipedia*.
https://es.wikipedia.org/wiki/Congesti%C3%B3n_vehicular.

- Cooperación para el Desarrollo y el Mejoramiento de los Transportes Urbanos e interurbanos (2018). *¿Cómo implementar un sistema integrado de transporte en las ciudades peruanas?: Recomendaciones para lograr el cambio de paradigma*, Editorial CODATU. http://www.codatu.org/wp-content/uploads/doc_valorisation-perou_web-2.pdf
- Corral, A. (2 de marzo de 2015). *DOKUTEKANA*. <https://archivisticafacil.com/2015/03/02/que-es-el-analisis-documental/>
- Corporación Andina de Fomento (2019). *Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura*, Editor CAF, <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1414/Plan%20de%20movilidad%20Piura.pdf>
- Chapa, J. (14 de Octubre de 2019). Más de 2,600 accidentes de tránsito se registran en Piura. *Correo*. <https://diariocorreo.pe/edicion/piura/mas-de-2600-accidentes-de-transito-se-registran-en-piura-916400/>
- Decreto 1-19.704 [con fuerza de ley]. Por medio del cual se fija el texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado de la Ley N° 18.695, orgánica constitucional de municipalidades. 03 de mayo de 2002.
- Decreto 170 de 2001 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros. 05 de febrero de 2001.
- Decreto 172 de 2001 [Ministerio de Transporte]. Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi. 05 de febrero de 2001.
- Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC. (22 de abril de 2009). Diario Oficial El Peruano, 23 de abril de 2009.
- Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC. (22 de abril de 2009). Diario Oficial El Peruano, 21 de abril de 2009.

- Defensoría del Pueblo (2008). *El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida*. Lima: Depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú N° 2008-14492.
- Economipedia. (13 de febrero de 2020). *Servicio público*. <https://economipedia.com/definiciones/servicio-publico.html>
- El Comercio. (23 de Abril de 2019). Piura: casi mil accidentes de tránsito se han registrado en solo tres meses. *El Comercio*. <https://elcomercio.pe/peru/piura/piura-mil-accidentes-transito-han-registrado-tres-meses-noticia-629255-noticia/>
- El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida (2008). Editorial Biblioteca Nacional del Perú, https://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe_137.pdf
- Fuentes, L., y Pezoa, M. (2018). Nuevas geografías urbanas en Santiago de Chile 1992-2012: Entre la explosión y la imposición de lo metropolitano. *Revista de geografía Norte Grande*, 131-151. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_serial&pid=0718-3402&lng=en&nrm=iso
- García Burgos, P. (2019). *La gestión del transporte urbano. Una oportunidad para un modelo integrado de transporte en Santiago de Chile* [Tesis de maestría]. <file:///C:/Users/User/Documents/TESIS/TESIS-CGB.pdf>
- Garita, A. (2015). *Armonización normativa* [Archivo PDF]. file:///C:/Users/User/Documents/TESIS/Armonizacion_normativa.pdf
- González, A. (12 de junio de 2018). Transportistas protestaron en rechazo de la comuna piurana. *La Republica*. <https://larepublica.pe/sociedad/1259865-piura-transportistas-protestaron-rechazo-comuna-piurana/>
- Inca Velásquez, J. (2017). *Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima con relación al servicio de transporte urbano en los años 2015-2016* [Tesis para obtener el título profesional de abogado]. file:///C:/Users/User/Downloads/Inca_VJA.pdf

Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (2006). *Guía Práctica para la elaboración e implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible*. <https://www.idae.es/publicaciones/pmus-guia-practica-para-la-elaboracion-e-implantacion-de-planes-de-movilidad-urbana>

Jara, M., y Vásquez, J. (). El servicio de transporte público urbano de personas: libre mercado y regulación. *Círculo de Derecho Administrativo, Volumen (1)*, 309-322. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoadministrativo/article/view/13512/14138>

Jiménez Hoyos, R. (2019). Transporte público e informalidad. *La Ley, el ángulo legal de la noticia*. <https://laley.pe/art/8889/transporte-publico-e-informalidad>

Ley 336 de 1996. Por la cual se promulgan las disposiciones generales para los modos de transporte. 28 de diciembre de 1996. D.O. No. 42.948.

Ley 1083 de 2006. Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones. 31 de julio de 2006. D.O. No. 46.346.

Ley 27972 de 2003. Por la cual se modifican artículos de la Ley Orgánica de Municipalidades. 27 de mayo de 2003.

Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. (21 de noviembre de 2012). Diario Oficial El Peruano.

Ley N.º 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. (11 de abril de 2001). Diario Oficial El Peruano.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de 2008. Por la cual se regula la estructura, planificación, impulso, regulación, renovación y fiscalización del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. 07 de agosto de 2008. R.O. N.º. 1002.

Mayorga, N. (10 de junio de 2019). Bogotá es la segunda ciudad a nivel mundial en ranking de caos vehicular. *La República*. <https://www.larepublica.co/globoeconomia/bogota-es-la-segunda-ciudad-a-nivel-mundial-en-ranking-de-caos-vehicular-2871706>

Mejía, E. (2005). *Técnicas e instrumentos de investigación* [Archivo PDF]. <http://online.aliat.edu.mx/adistancia/InvCuantitativa/LecturasU6/tecnicas.pdf>

- Mejía Garzón, L. (2016). *Transporte público y desigualdades sociales en Bogotá: una mirada desde la equidad* [Tesis para optar por el título de socióloga]. <https://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/12952/Tesis.pdf>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (10 de Abril de 2019). *Plataforma digital única del Estado Peruano. MTC aprueba la política nacional de transporte urbano*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/27480-mtc-aprueba-la-politica-nacional-de-transporte-urbano>
- Moller, R. y Jiménez, F (2006). *Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina*. Universidad del Valle.
- Municipalidad Provincial de Huaura. (s.f.). *Gerencia de fiscalización y control municipal*. <http://www.munihuacho.gob.pe/portal/index.php/desarrollo-humano/gerencia-de-fiscalizacion-y-control-municipal/>
- Radio Cutivalú (22 de julio de 2019). Más de 4 mil mototaxistas en Piura han sido sancionados por ordenanza de anillo vial. <https://www.cutivalu.pe/mas-de-4-mil-mototaxistas-en-piura-han-sido-sancionados-por-ordenanza-de-anillo-vial/>
- Resolución de Gerencia General N° 044-2015-TMT/GG de 2015 [Municipalidad Provincial de Trujillo]. Por la cual se aprueba el Plan de Trabajo del Estudio de Vías Saturadas en la Provincia de Trujillo. 24 de agosto de 2015.
- Rivas, M.E. (2019). Políticas de Transporte Urbano en América Latina y el Caribe. *Banco Interamericano de Desarrollo*, 6-7. https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Pol%C3%ADticas_de_transporte_urbano_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe_D%C3%B3nde_estamos_c%C3%B3mo_llegamos_aqu%C3%AD_y_hacia_d%C3%B3nde_vamos_es.pdf
- Sentencia del Pleno del Tribunal Constitucional. 00034-2004-PI/TC; 15 de Febrero de 2005.
- Serna, J. (2007). Hacia una visión integral del sistema federal mexicano: descentralización, armonización, unificación y colaboración [Archivo PDF]. <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/5/2389/26.pdf>

- Servicio de Administración Tributaria- Piura. (21 de septiembre de 2020). *Actas de control*.
<https://satp.gob.pe/index.php/informacion/informacion-no-tributaria/actas-de-control>.
- Suárez, C. (2015). *Metodología y recomendaciones para el Sistema Metropolitano de Transporte Público de Quito*. [Tesis para obtener el grado de ingeniero, Universidad Internacional SEK].
<https://repositorio.uisek.edu.ec/bitstream/123456789/1569/1/Proyecto%20Final%20Carlos%20Suarez.pdf>
- Vásquez, J. (2005). *Evaluación y control ambiental de contaminantes debidos al tráfico rodado en la ciudad de Piura* [Tesis de licenciatura en Ingeniería Civil].
<https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/2845>
- Vega, P. (2017). *Los planes movilidad urbana sostenible*, Editorial Ecologistas en acción,
<https://www.ecologistasenaccion.org/wp-content/uploads/adjuntos-spip/pdf/movilidad-urbana-sostenible.pdf>

ANEXOS

Anexo 1

Matriz de consistencia

Título	Formulación del problema	Objetivos	Hipótesis	VARIABLES e indicadores	Diseño	Técnicas e Instrumentos de recolección de datos	Método de análisis de datos
Deficiencia normativa de las disposiciones emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018-2019.	<p>Pregunta general:</p> <p>¿Cuáles son las razones de la deficiencia normativa por parte de la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018-2019?</p>	<p>Objetivo general:</p> <p>Determinar las razones por las que las disposiciones emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura resultan deficientes para ordenar el transporte urbano.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>O1: Describir la normatividad vigente emitida por la Municipalidad Provincial de Piura durante los años 2018-2019 en materia de transporte urbano.</p> <p>O2: Analizar la armonía normativa entre la Ley</p>	Las razones de la deficiencia normativa por parte de la Municipalidad Provincial de Piura en materia de transporte urbano durante los años 2018-2019 son porque no hay armonía normativa entre las ordenanzas municipales con la Ley N° 27181 y demás reglamentos nacionales, no se regula en base a acciones que promuevan la movilidad urbana sostenible, y los dispositivos legales no son emitidos desde una visión integral de movilidad	<p>Variable Independiente:</p> <p>Transporte público urbano</p> <p>Dimensiones:</p> <p>Reglamento del servicio especial de transporte público de personas en la modalidad de taxi, Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible, Reglamento de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.</p> <p>Indicadores:</p> <p>Autorizaciones para el servicio de transporte especial en taxi colectivo y Servicio Especial en Taxi, recuperación de vías y espacios públicos, uso de vías en el caso central, vías saturadas, anillo vial, formalización, racionalización de oferta de taxis y mototaxis.</p> <p>Variables</p>	<p>Investigación no experimental, pues sólo se observó, recopiló y analizó las disposiciones emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura.</p> <p>Muestras:</p> <p>Unidades de análisis</p>	<p>Técnicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Análisis documental <p>Análisis documental:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ordenanzas - Legislación comparada - Leyes y reglamentos nacionales <p>Instrumentos:</p> <p>Observación y Ordenanzas municipales.</p>	<p>Método:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Método hermenéutico - Método analítico - sintético - Método inductivo - Método deductivo <p>Tipo de investigación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investigación Pura-Mixta. - Investigación Socio Jurídica - Investigación Descriptiva

		<p>N° 20181, Reglamentos nacionales, y las ordenanzas emitidas por la Municipalidad Provincial de Piura.</p> <p>O3: Comparar las políticas públicas y marco normativo sobre transporte público urbano con los países de Colombia, Chile y Ecuador.</p> <p>O4: Proponer recomendaciones para la efectividad del Plan de Movilidad Urbana Sostenible en la Provincia de Piura.</p>		<p>Dependientes: Deficiencia normativa de las disposiciones, Movilidad urbana sostenible, visión integral de movilidad.</p> <p>Dimensión: Armonía legislativa, proyectos de movilidad sostenible, formas de desplazamiento sostenible.</p> <p>Indicadores: Eficacia, compatibilidad, gobiernos nacionales, gobiernos regionales, gobiernos locales, caminar, andar en bicicleta, transporte público, transporte de carga, vehículo privado.</p>			
--	--	--	--	--	--	--	--

Anexo 2

Ordenanza N° 235-00-CMPP

AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ORDENANZA
N° 235-00-CMPP

San Miguel de Piura, 17 de abril de 2018.

Visto el Dictamen N° 003-2018-CT/MPP de fecha 20 de marzo de 2018, de la Comisión de Transportes de la Municipalidad Provincial de Piura; y,

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Perú en su Artículo 194°, establece que las Municipalidades son órganos de gobierno local y tienen autonomía política, económica y administrativa;

Que, el Artículo 195° de la Constitución Política del Perú prescribe que es competencia del gobierno local la promoción del desarrollo y la economía local; y, la prestación de servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo, para lo cual les otorga competencias, entre otras, para desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de transporte, circulación y tránsito;

Que, en el inciso a) del numeral 1) del artículo 17° de la Ley 27181 Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala que una de las competencias de las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales es: Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial, así mismo, en el numeral 1) del artículo de la misma Ley, señala respecto a la asignación de las competencias lo siguiente *"Las competencias en materia de transporte y tránsito terrestre se asignan de acuerdo a lo establecido en la presente ley y se ejercen con observancia de los reglamentos nacionales"*;

Que, la mencionada Ley también establece como objetivo que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

Que, el Artículo 74° de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972 establece que las Municipalidades ejercen, de manera exclusiva o compartida, una función promotora, normativa y reguladora, así como la ejecución, fiscalización y control, en las materias de su competencia;

Que, asimismo, en el numeral 1.2 del Artículo 81° de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972, establece como una de las funciones de las Municipalidades Provinciales en materia de tránsito, Vialidad y Transporte Público la de *"Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia"* y en el numeral 1.4) del mismo artículo señala como función: *"Normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros, así como regular el transporte de carga e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto"*;

II..



Que, de otro lado respecto a las Ordenanzas Municipales, el artículo 40° de la misma Ley 27972 señala que: *“Las ordenanzas de las municipalidades provinciales y distritales, en la materia de su competencia, son las normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio de las cuales se aprueba la organización interna, la regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en las que la municipalidad tiene competencia normativa”*;

Que, el Artículo 5° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC que aprobó el Reglamento Nacional de Tránsito, establece que en materia de tránsito terrestre, las Municipalidades Provinciales en su respectiva jurisdicción y de conformidad con el presente Reglamento tiene Competencias Normativas, las cuales consisten en emitir normas y disposiciones complementarias necesarias para la aplicación del presente Reglamento dentro de su respectivo ámbito territorial;

Que, según el Artículo 11° del Decreto Supremo 017-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte señala respecto a las competencias de las Municipalidades provinciales en el tema de transporte lo siguiente: *“Las Municipalidades Provinciales, en materia de transporte terrestre, cuentan con las competencias previstas en este Reglamento, se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción, sujetándose a los criterios previstos en la Ley, al presente Reglamento y los demás reglamentos nacionales. En ningún caso las normas complementarias pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte”*;

Que, con la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP del 30 de abril del 2010, la Municipalidad Provincial de Piura, aprueba el **Reglamento del Servicio de Transporte Especial de Taxi - SETAPI**, cuyo objetivo fue regular el servicio de transporte público bajo la modalidad especial de taxi en cuanto a su inscripción, autorización y renovación de su permiso de operación, fiscalización y control de su prestación y el mejoramiento del servicio para el bienestar de los usuarios y conductores. Así mismo, este reglamento autoriza tres modalidades de taxi que son las siguientes:

1. Servicio de Taxi independiente (Artículo 35°)
2. Servicio de Taxi con paradero (Artículo 38°)
3. Servicio de taxi exclusivo (Artículo 53°)
 - 3.1 Taxi Especial
 - 3.2 Taxi empresa
 - 3.3 Taxi turístico

Que, con la Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP del 08 de noviembre de 2013, la Municipalidad Provincial de Piura, aprobó el **“Reglamento del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano en la Modalidad de Taxi Colectivo en la Provincia de Piura”**, cuyo objetivo es regular los aspectos administrativos, técnicos, operativos y legales del transporte regular de personas en la modalidad de Taxi Colectivo en la Provincia de Piura de acuerdo a lo dispuesto a la Ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972, y al Decreto Supremo N° 017-2009-MTC. Reglamento Nacional de Administración de Transporte, así como a sus modificaciones;

Que, según el Informe Técnico N° 069-2018-MPP-OTyCV-DT de fecha 22 de febrero del 2017, la División de Transporte de la Oficina de Transporte y Circulación Vial informa que ante el crecimiento económico y poblacional de la provincia de Piura en los últimos años, ha conllevado al incremento desmesurado del parque automotor en vehículos de todas las categorías, así mismo se ha incrementado notablemente la demanda del servicio de pasajeros, del ámbito urbano e interurbano, hecho que se muestra con el incremento del transporte



informal y la necesidad de muchos transportistas naturales y jurídicos por obtener una autorización para prestar el servicio de transportes especial en mérito a la vigencia de las Ordenanzas N° 035-00-CMPP y 141-00-CMPP, esto se corrobora que actualmente se vienen presentando por mesa de partes de la Municipalidad Provincial de Piura una gran cantidad de expedientes administrativos con la finalidad de conseguir nuevas autorizaciones para la prestación del servicio de transporte especial;



Que, asimismo, señala que las principales vías de la ciudad de Piura, se encuentran saturadas y congestionadas por la gran cantidad de vehículos que sobrepasan la capacidad de vía, y existe una excesiva y atomizada oferta del servicio de transporte especial en taxi colectivo o taxi-SETAPI, el cual contribuye a la saturación de las vías haciendo que el servicio se torne de manera deficiente poniendo en riesgo la seguridad de los pasajeros y que de continuar con emitir autorizaciones al servicio de transporte especial en taxi colectivo o taxi -SETAPI sin contar con un Plan de Movilidad Urbana, solo conllevaría a incrementar aún más el desorden y el caos del tránsito en la ciudad de Piura, por la excesiva oferta de vehículos del servicio de transporte;



Que, en este contexto, el informe recomienda suspender los procedimientos Administrativos respecto a otorgar nuevas autorizaciones para prestar el servicio de transporte especial de personas en la modalidad de taxi colectivo y taxi -SETAPI en sus diferentes modalidades, además el incremento de flota, baja y sustitución y modificaciones de ruta hasta que se elabore el Reglamento General de Transporte Terrestre y se cuente con un PLAN DE MOVILIDAD URBANA, que permita elaborar normas complementarias en materia de administración de transportes dictadas por la Municipalidad Provincial de Piura con la finalidad de reordenar el tránsito en la ciudad de Piura, racionalizando la demanda ya existente en vías y zonas que no se encuentren debidamente servidas, optimizando y potenciando de esta manera la movilidad interna en el servicio de transporte especial para lograr menos contaminación ambiental, sonora y menos saturación vehicular;



Que, la Comisión de Transportes, a través del Dictamen del Visto, aprueba el Proyecto de Ordenanza que suspende temporalmente nuevas autorizaciones para prestar el servicio de transporte especial de pasajeros en Taxi Colectivo y el Servicio de Transporte Especial en Taxi - SETAPI en la Provincia de Piura, recomendando que el señor Alcalde disponga a los funcionarios competentes, revisar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y Ordenanzas correspondientes por parte de las empresas ya autorizadas de Taxi Colectivo;



Que, sometido el Proyecto de Ordenanza a consideración de los señores regidores en la sesión Ordinaria de Concejo de fecha 17 de abril de 2018, se acordó su aprobación por lo que de conformidad a lo establecido en el artículo 192° de la Constitución Política del Perú y en uso de las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de Municipalidades 27972;

SE ORDENA:

ARTICULO PRIMERO: SUSPENDASE, a partir del día siguiente de publicada la presente Ordenanza Municipal, la emisión de nuevas autorizaciones para el servicio de transporte especial en taxi colectivo y Servicio especial en taxi -SETAPI en sus diferentes modalidades, incluyendo incremento de flota vehicular, modificación y ampliación de ruta, baja y sustitución ruta hasta que se elabore el Reglamento General de Transporte Terrestre, el PLAN DE MOVILIDAD URBANA en la Provincia de Piura

ARTICULO SEGUNDO: ENCARGUESE a la Oficina de Transporte y Circulación Vial el cumplimiento de la presente Ordenanza Municipal.

//..

ARTICULO TERCERO: DEJESE sin efecto las normas que se opongan a la presente Ordenanza Municipal.

ARTICULO CUARTO: La presente Ordenanza Municipal entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación.

REGISTRESE, COMUNÍQUESE, CUMPLASE, PUBLIQUESE Y ARCHIVASE.



Municipalidad Provincial de Piura
Oscar Rival
Dr. Oscar Rival Miranda Marín
ALCALDE

Anexo 3

Ordenanza N° 254-00-CMPP



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ORDENANZA

N° 254-00-CMPP

San Miguel de Piura, 13 de noviembre de 2018.

Visto, el Dictamen N° 010-2018-CT/MPP de fecha 29 de octubre de 2018 de la Comisión de Transportes, de la Municipalidad Provincial de Piura; y,

CONSIDERANDO:

Que, en el artículo 194° de la Constitución Política del Estado, establece que las Municipalidades tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia;

Que, el Artículo IV del Título Preliminar de la Ley N° 27972 Ley Orgánica de Municipalidades, señala que los gobiernos locales representan al vecindario, promueven la adecuada prestación de los servicios públicos locales y el desarrollo integral, sostenible y armónico de su circunscripción;

Que, según el numeral 8° del artículo 9° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece es atribución del Concejo Municipal aprobar, modificar o derogar las Ordenanzas y dejar sin efectos los cuerdos, así mismo en el numeral 1.1° del artículo 81° de la misma Ley, señala que: Las Municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las funciones específicas de normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial;

Que, según el artículo 2° D.S.N° 016-2009-MTC Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, define como **Vía Pública**: "Vía de uso público, sobre la cual la Autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones".

Que, debido al incremento del parque automotor en la ciudad de Piura, las vías angostas de avenidas, calles y jirones, la falta de cocheras o espacios para el estacionamiento vehicular de los centros comerciales, edificaciones tanto público como privado etc., la necesidad de conductores por estacionar sus vehículos, el alto flujo vehicular y la falta de cultura vial son los principales factores del congestionamiento vehicular que se presenta en la mayoría de las vías de la ciudad de Piura, no obstante la existencia de la Ordenanza Municipal N° 179-00-CMPP y su modificatoria Ordenanza Municipal N° 179-01-CMPP, que establece Zonas Rígidas en los distritos de Piura, Castilla, Veintiséis de Octubre y Tambogrande evitando el aglomeramiento de vehículos y por ende el estancamiento o cuellos de botellas, sin embargo pese las sanciones drásticas de esta Ordenanza no se ha logrado el objetivo de liberar las vías, toda vez que la Policía de Tránsito que es la responsable de aplicar las sanciones y liberar las vías, no ha podido por diferentes motivos siendo uno de ellos la falta de personal policial y grúas para la Remoción de los vehículos.

Que, que si bien es cierto que la Municipalidad Provincial de Piura cuenta con la Ordenanza Municipal N° 179-00-CMPP aprobada el 08 de julio de 2015, la misma que fue modificada con la Ordenanza Municipal N° 179-01-CMPP el 28 de junio de 2017, que establece Zonas Rígidas de los distritos de Piura Castilla, 26 de Octubre y Tambogrande, sin embargo las vías de la ciudad continúan congestionadas de vehículos por el estacionamiento



en las zonas prohibidas, vehículos mal estacionados, utilizan la vía o espacios públicos para lavar y reparar vehículos, estacionan vehículos para vender productos todo tipo de productos y otros, de tal manera que se apropian de las vías o áreas públicas generando el desorden, malogran el ornato, crean congestión vehicular y riesgo de accidentes de tránsito y cada día se acentúa más;

Que, es de precisar que a pesar de los esfuerzos denodados que hace la Policía Nacional de Perú por controlar y liberar las vías, no se da abasto por la gran cantidad de vehículos que ocupan las zonas rígidas, o en las zonas autorizadas se estacionan mal obstruyendo la circulación de vehículos y/o peatones, así mismo, la Policía Nacional de Perú tiene limitaciones en aplicar las medidas preventivas toda vez que la infracción del Código de Tránsito solo señala como medida preventiva la REMOSIÓN de vehículo, a ello se suma la poca cantidad de efectivos policiales que tienen para controlar el tránsito en la ciudad, considerando que la ciudad de Piura cuenta con un parque automotor muy alto en la que se necesita más efectivos de Tránsito para regular y controlar el tránsito;



Que, es de señalar que las vías de la ciudad Piura, se están convirtiendo en un caos, donde los conductores imprudentes utilizan las zonas rígidas o los espacios públicos e inclusive los espacios privados para estacionar sus vehículos reduciendo la vía, creando congestión vehicular, desorden y riesgo de accidentes de tránsito, debiendo la autoridad competente tomar las acciones que sean necesarias para recuperar el orden del tránsito estableciendo una norma que faculte al Inspector Municipal a imponer sanciones para recuperación de vías en concordancia con las normas de transporte y tránsito terrestre;



Que, es de precisar que conductores imprudentes cada vez más están utilizando las vías y los espacios públicos como (veredas, aceras, áreas verdes, parques, área para discapacitados y otros), para estacionar sus vehículos causando desorden falta de ornato, afectando la transitabilidad de los peatones, vehículos, el pase libre de las personas con discapacidad, otros conductores usan los espacios públicos para estacionar sus vehículos con fines de lavar, reparar, exhibir y/o vender productos, abandono y otros, ocupando espacios públicos o parte de la vía que dañan o alteran el ornato, reducen las vías, generan peligro al peatón entre otros, debiendo la autoridad municipal tomar las acciones necesarias para recuperar los espacios públicos de acuerdo a sus facultades, aplicando las sanciones correspondientes mediante una Ordenanza Municipal específica para tal fin;



Que, la Municipalidad Provincial de Piura, tiene competencias para declarar áreas o vías de acceso restringido, en concordancia con el artículo 18° y 19° del Decreto Supremo N° 017-2007-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Jerarquización Vial, faculta a las autoridades competentes a declarar áreas o vías de acceso restringido, con la finalidad de eliminar externalidades negativas, generadas por el tránsito o transporte terrestre pudiendo ser la restricción de manera permanente, temporal o periódica, sea entre otros por **Congestión de vías**, Contaminación ambiental en niveles no permisibles, áreas colapsadas, Restricciones por características técnicas de la vía, de seguridad vial y de estacionamiento, Eventos patrióticos, deportivos y comunales o sociales, etc.



Que, la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP que aprueba y declara los Ejes Viales de los Distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre como Vías Saturadas, no contempla expresamente la competencia que debería tener la Oficina de Transporte y Circulación Vial mediante sus inspectores de transporte en cuanto al ordenamiento y control de las vías, por lo que es necesario incorporar las funciones que tiene la Oficina de Transporte y Circulación Vial mediante sus inspectores de transporte en cuanto a la competencia de fiscalización y aplicación de las medidas preventivas respecto a la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP.;



Que, los vehículos de las categorías L1, L2, L3, L4 y L5 así como los vehículos no motorizados (Bicicletas, Triciclos y otros), utilizan las vías saturadas para la circulación generando peligro y riesgo de accidentes de Tránsito, debiendo tomar las acciones inmediatas que permitan brindar la seguridad vial y de los peatones, para tal efecto es necesario modificar el Artículo Octavo que dispone la entrada en vigencia de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP.

Que, la Oficina de Transportes y Circulación Vial, a través del Informe N° 0218-2018/MPP-OTyCV-DCVyT de fecha 03 de setiembre del 2018, señala que es necesario establecer una Ordenanza Municipal de recuperación de vías o espacios públicos, que faculte a los inspectores municipales de transporte a imponer las sanciones a todos aquellos conductores o propietarios de vehículos que utilizan las zonas establecidas como rígidas o los espacios públicos para el estacionamiento de sus vehículos o aquellos conductores o propietarios de vehículos que estacionan sus vehículos en las vías establecidas como rígidas mediante la Ordenanzas Municipal N° 179-00-CMPP modificada con la Ordenanzas Municipal N° 179-01-CMPP modificada y en todos los espacios públicos como (veredas, aceras, áreas verdes, área para discapacitado y otros), con fines de lavar, reparar, exhibir y/o vender productos, abandono y otros, que alteran el ornato, reducen las vías, generan peligro al peatón entre otros, cuya finalidad es restablecer el orden y recuperar los espacios públicos, de acuerdo a las consideraciones realizadas en los párrafos anteriores;

Que, la Comisión de Transportes, a través del Dictamen N° 010-2018-CT/MPP de fecha 29 de octubre de 2018, alcanza el Proyecto de Ordenanza que establece la recuperación de vías por parte de la Municipalidad Provincial de Piura, recomendando su aprobación;

Que, sometida a consideración de los señores regidores la recomendación de la Comisión de Transportes en la Sesión Ordinaria de Concejo de fecha 13 de noviembre de 2018, mereció su aprobación por lo que en uso de las atribuciones conferidas a esta Alcaldía por la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972;

SE ORDENA:

ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar, la recuperación de vías, y espacios públicos dentro en la provincia de Piura, con la finalidad de restablecer el orden, el ornato y la transitabilidad de vehículos y peatones.

ARTÍCULO SEGUNDO: Prohibir el estacionamiento total o parcial de todo tipo de vehículos (L1, L2, L3, L4, L5, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3 y O4) en las vías establecidas como rígidas en la Ordenanza Municipal N° 179-00-CMPP modificada con la Ordenanza Municipal N° 179-01-CMPP y en las vías declaradas como saturadas establecidas en la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP.

ARTÍCULO TERCERO: Prohibir el estacionamiento total o parcial de todo tipo de vehículos (L1, L2, L3, L4, L5, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3 y O4), en las áreas de dominio y uso público (veredas, aceras, bermas, rampas, áreas verdes, parques, área o zona para discapacitado, zonas restringidas, y otros) afectando el Ornato, la libre transitabilidad vehicular y peatonal.

ARTÍCULO CUARTO: Prohibir la exhibición o venta de vehículos nuevos y/o usados (L1, L2, L3, L4, L5, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3 y O4), en las áreas de dominio y uso público (veredas, aceras, bermas, rampas, áreas verdes, parques, área o zona para discapacitado, zonas restringidas, y otros).



ARTÍCULO QUINTO: Prohibir el estacionamiento total o parcial de todo tipo de vehículos (L1, L2, L3, L4, L5, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3 y O4) para realizar el lavado, reparación, venta de productos o alimentos o que se encuentren abandonados y otros fines en las vías establecidas como rígidas en la Ordenanza Municipal N° 179-00-CMPP modificada con la Ordenanza Municipal N° 179-01-CMPP, en las Vías declaradas como Saturadas mediante la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP o en las áreas de dominio y uso público (veredas, aceras, bermas, rampas, áreas verdes, parques, área o zona para discapacitado, zonas restringidas, y otros). afectando el ornato y la transitabilidad de los vehículos y peatones.

ARTÍCULO SEXTO: Sancionar a todo tipo de vehículos (L1, L2, L3, L4, L5, M1, M2, M3, N1, N2, N3, O1, O2, O3 y O4), que se encuentran mal estacionados, obstruyendo el pase peatonal, vehicular o el pase de personas con discapacidad.

ARTÍCULO SÉPTIMO: DEL ÓRGANO COMPETENTE

La aplicación de la presente Ordenanza será por parte de la Municipalidad Provincial de Piura, mediante los inspectores municipales de transporte quienes estarán facultados para imponer las sanciones correspondientes así como la aplicación de las medidas preventivas cuando corresponda, los mismos que podrán actuar con o sin el apoyo de la Policía Nacional de Perú, debiendo el Inspector de Transporte levantar la respectiva Acta de Control en concordancia con lo que señala la Directiva N° 005-2018-OyM-GTySI/MPP que estable el Protocolo de Intervención aprobado por Decreto de Alcaldía N° 015-2018-A/MPP

ARTÍCULO OCTAVO: DE LA DETECCIÓN DE INFRACCIONES E IMPOSICIÓN DE LAS ACTAS DE CONTROL.

8.1.- Las infracciones a la presente Ordenanza, podrán ser detectadas a través de intervenciones realizadas por los inspectores de transporte de la Municipalidad provincial de Piura o los inspectores de sus distritos que se encuentren homologados mediante los Convenios de Cooperación Interinstitucional aprobados con el Acuerdo Municipal N° 111-2016-C/PPP y Acuerdo Municipal N° 112-2016-C/PPP.

8.2.- Las infracciones a la presente Ordenanza también podrán ser denunciadas por cualquier ciudadano, siempre que este denuncie el hecho al inspector municipal de transporte autorizado o a la Oficina de Transporte y Circulación Vial en forma inmediata, acompañando el medio probatorio fílmico, fotográfico u otro similar que identifique plenamente la infracción de la presente Ordenanza y al vehículo infractor, constituyéndose en testigo del hecho; levantándose la respectiva Acta de Control, que será suscrita por el inspector municipal de transporte autorizado y validada por el denunciante.

ARTICULO NOVENO.- DE LAS SANCIONES

COD.	INFRACCION	SANCION	MEDIDA PREVENTIVA	REINCIDENCIA	MEDIDA PREVENTIVA
P1	Estacionar vehículos en vías establecidas como rígidas, espacios públicos y zonas no autorizadas	20% UIT.	Internamiento preventivo del vehículo hasta la cancelación total del Multa	40% de la UIT	Internamiento preventivo del vehículo hasta la cancelación total del Multa

P1	Por dejar vehículos, carrocerías, chatarra, chasis o similares abandonados en vías o espacios públicos	20% UIT.	Internamiento preventivo del vehículo hasta la cancelación total del Multa	40% de la UIT	Internamiento preventivo del vehículo hasta la cancelación total del Multa
P3	Estacionar vehículos con fines de exhibición o venta de vehículos en cualquier parte de la vía o espacios públicos	20% UIT.	Internamiento preventivo del vehículo hasta la cancelación total del Multa	40% de la UIT	Internamiento preventivo del vehículo hasta la cancelación total del Multa
P4	Estacionar vehículos para realizar lavado, reparación, venta de productos, paraderos no autorizados, y otros que alteren el ornato y la transitabilidad de los vehículos en vías establecidas como rígidas y/o espacios públicos	20% UIT.	Internamiento preventivo del vehículo hasta la cancelación total del Multa	40% de la UIT	Internamiento preventivo del vehículo hasta la cancelación total del Multa
P5	Por estacionar vehículos obstruyendo o impidiendo la transitabilidad de peatones, vehículos o estacionar frente a Rampas dificultando el libre tránsito de las personas con discapacidad	20% UIT	Internamiento preventivo del vehículo hasta la cancelación total del Multa	40% de la UIT	Internamiento preventivo del vehículo hasta la cancelación total del Multa
P6	Obstruir la labor del Inspector Municipal	20% UIT	Internamiento preventivo del vehículo, Retención de la Licencia de Conducir	40% de la UIT	Internamiento preventivo del vehículo, Retención de la Licencia de Conducir

ARTÍCULO DECIMO: DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS

Todos los vehículos que son sancionados mediante la presente ordenanza, en la cual aplicará la medida preventiva de internamiento del vehículo, el inspector de transporte responsable de la medida conducirá el vehículo al Depósito Municipal Vehicular D.M.V. ó el que haga sus veces, para tal efecto dispondrá la aplicación de las medidas que sean necesarias para remolcar o trasladar el vehículo hasta su destino.

En caso de proceder con el internamiento del vehículo con el apoyo de la grúa o de un vehículo que haga sus veces, el conductor del vehículo – propietario asumirá el costo que demanda el traslado del vehículo al depósito Municipal que será de S/.175.11 (CIENTO SETENTA Y CINCO CON 11/100 SOLES). Los inspectores de transporte que apliquen la medida de internamiento conforme a lo dispuesto en el presente literal no serán responsables por los daños materiales que se produzcan como consecuencia de esta acción.

En caso que no se pudiera internar el vehículo por indisponibilidad de depósito, el inspector de transporte, designará como depositario al propietario del vehículo o el que haga sus veces, debiendo este último asumir las responsabilidades establecidas en el Código Civil y Código Procesal Civil, en lo que corresponde al depositario de un bien sujeto a medida cautelar, para tal efecto el inspector de transporte deberá retirar las placas del vehículo.

Los inspectores de transporte levantarán el Acta de Internamiento respectiva, en la que, como mínimo, conste la entrega del vehículo sin placas, la identificación del depositario, el lugar donde el vehículo permanecerá en custodia, la fecha y hora en la que vence el plazo para el traslado del vehículo al lugar donde permanecerá depositado hasta que se levante la medida, los deberes, prohibiciones y responsabilidades exigibles al depositario conforme a la normativa indicada en el párrafo precedente; las cuales son exigibles sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales. Cuando el depositario se niegue a informar la dirección del lugar donde se llevará a cabo el depósito, se consignará la dirección del propietario del vehículo que figure en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC), o en el Registro Único de Contribuyentes (RUC) en caso de ser persona jurídica.

En el mismo acto, la autoridad competente debe comunicar la medida adoptada a la entidad a cargo de la administración del Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje, a fin de que ésta tome las medidas del caso para evitar la expedición de un duplicado de placa de rodaje para el vehículo materia de la medida o se obtenga la placa bajo cualquier otra modalidad.

El depositario, a su costo y riesgo se hará cargo del traslado del vehículo dentro de las veinticuatro (24) horas de dispuesta la medida, al lugar indicado como depósito en el Acta de Internamiento. Las autoridades competentes, permitirán el traslado del vehículo sin placas materia de intervención dentro del plazo señalado, quedando el depositario, prohibido de realizar cualquier modalidad del servicio de transporte.

ARTÍCULO DÉCIMO PRIMERO: DE LA LIBERACION DEL VEHÍCULO INTERNADO

El vehículo que es internado como medida preventiva producto de una infracción de la presente Ordenanza, será liberado siempre que cancele la totalidad de la infracción que consiste en el pago de la multa más la cancelación de la remoción (Traslado del vehículo al Depósito Municipal con ayuda de la Grúa) cuando corresponda y el pago del depósito por los días que permaneció internado el vehículo.

ARTÍCULO DÉCIMO SEGUNDO: MODIFICAR e INCORPORAR disposiciones a la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP que aprueba y declara los ejes viales de los Distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre como Vías Saturadas en los siguientes términos:

- 12.1 MODIFICAR** el Artículo Octavo de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP que aprueba y declara los ejes viales de los Distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre como Vías Saturadas el mismo que quedará de la siguiente manera:

"ARTICULO OCTAVO: DISPONGASE la entrada en vigencia de la presente Ordenanza, a partir del día siguiente de su publicación".

- 12.2 INCORPORSE** el Artículo Sexto A y Artículo Sexto B, Artículo Sexto C a la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP que aprueba y declara los ejes viales de los Distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre como Vías Saturadas en los siguientes términos:



"ARTÍCULO SEXTO A: DEL ORGANO COMPETENTE

La aplicación de la presente Ordenanza será por parte de la Municipalidad Provincial de Piura, mediante los inspectores municipales de transporte o los inspectores de sus distritos que se encuentren homologados mediante los Convenios de Cooperación Interinstitucional aprobados con el Acuerdo Municipal N° 111-2016-C/CPP y Acuerdo Municipal N 112-2016-C/CPP, quienes estarán facultados para imponer las sanciones correspondientes así como la aplicación de las medidas preventivas cuando corresponda, los mismos que podrán actuar con o sin el apoyo de la Policía Nacional de Perú, debiendo el Inspector de Transporte levantar la respectiva Acta de Control en concordancia con lo que señala la Directiva N° 005-2018-OyM-GTySI/MPP que estable el Protocolo de Intervención aprobado por Decreto de Alcaldía N° 015-2018-A/MPP.

ARTÍCULO SEXTO B: DE LAS MEDIDAS PREVENTIVAS

Todos los vehículos que son sancionados mediante la presente ordenanza, en la cual aplicará la medida preventiva de internamiento del vehículo, el inspector de transporte responsable de la medida conducirá el vehículo al Depósito Municipal Vehicular D.M.V. ó el que haga sus veces, para tal efecto dispondrá la aplicación de las medidas que sean necesarias para remolcar o trasladar el vehículo hasta su destino.

En caso de proceder con el internamiento del vehículo con el apoyo de la grúa o de un vehículo que haga sus veces, el conductor del vehículo – propietario asumirá el costo que demanda el traslado del vehículo al depósito Municipal que será de S/.175.11 (CIENTO SETENTA Y CINCO CON 11/100 SOLES). Los inspectores de transporte que apliquen la medida de internamiento conforme a lo dispuesto en el presente literal no serán responsables por los daños materiales que se produzcan como consecuencia de esta acción.

En caso que no se pudiera internar el vehículo por indisponibilidad de depósito, el inspector de transporte, designará como depositario al propietario del vehículo o el que haga sus veces, debiendo este último asumir las responsabilidades establecidas en el Código Civil y Código Procesal Civil, en lo que corresponde al depositario de un bien sujeto a medida cautelar, para tal efecto el inspector de transporte deberá retirar las placas del vehículo.

Los inspectores de transporte levantarán el Acta de Internamiento respectiva, en la que, como mínimo, conste la entrega del vehículo sin placas, la identificación del depositario, el lugar donde el vehículo permanecerá en custodia, la fecha y hora en la que vence el plazo para el traslado del vehículo al lugar donde permanecerá depositado hasta que se levante la medida, los deberes, prohibiciones y responsabilidades exigibles al depositario conforme a la normativa indicada en el párrafo precedente; las cuales son exigibles sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales. Cuando el depositario se niegue a informar la dirección del lugar donde se llevará a cabo el depósito, se consignará la dirección del propietario del vehículo que figure en el Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC), o en el Registro Único de Contribuyentes (RUC) en caso de ser persona jurídica.

En el mismo acto, la autoridad competente debe comunicar la medida adoptada a la entidad a cargo de la administración del Sistema de Placa Única Nacional de Rodaje, a fin de que ésta tome las medidas del caso para evitar la expedición de un duplicado de placa de rodaje para el vehículo materia de la medida o se obtenga la placa bajo cualquier otra modalidad.



El depositario, a su costo y riesgo se hará cargo del traslado del vehículo dentro de las veinticuatro (24) horas de dispuesta la medida, al lugar indicado como depósito en el Acta de Internamiento. Las autoridades competentes, permitirán el traslado del vehículo sin placas materia de intervención dentro del plazo señalado, quedando el depositario, prohibido de realizar cualquier modalidad del servicio de transporte.

“ARTICULO SEXTO C: DE LA LIBERACION DEL VEHICULO INTERNADO

El vehículo que es internado como medida preventiva producto de una infracción de la presente Ordenanza, será liberado siempre que cancele la totalidad de la infracción que consiste en el pago de la multa más la cancelación de la remoción (Traslado del vehículo al Depósito Municipal con ayuda de la Grúa) cuando corresponda y el pago del depósito por lo días que permaneció internado el vehículo”.

ARTICULO SEXTO D: DE LAS EXCEPCIONES PARA CIRCULAR EN VIAS SATURADAS

Excepcionalmente se permitirá el ingreso a vías declaradas saturadas, únicamente a vehículos de empresas autorizadas cuyo terminal de embarque y desembarque de pasajeros, colinda con una vía saturada, o que para llegar a el necesariamente tenga que utilizar una vía declarada saturada. Es de señalar que estas excepciones de ingreso a las vías saturadas es únicamente por el tramo que se necesita para ingresar o salir de un terminal terrestre autorizado por la municipalidad de competente.

ARTÍCULO DÉCIMO TERCERO: No se contempla infracción a la presente Ordenanza a todos los vehículos de emergencia, de la Policía Nacional, de Seguridad Ciudadana, Compañía de Bomberos, que por la naturaleza del servicio tienen funciones de salvaguardar la vida y la salud de las personas.

ARTÍCULO DÉCIMO CUARTO: Encárguese el cumplimiento de la presente Ordenanza a la Oficina de Transporte y Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Piura, quien se encargará de aplicar las sanciones en concordancia con el artículo octavo de la presente ordenanza.

ARTÍCULO DÉCIMO QUINTO: Dese cuenta a la Gerencia Municipal, Gerencia Territorial y Transporte, Oficina de Secretaría Municipal, Oficina de Organización y Métodos, División de Transporte, División de Tránsito y Circulación Vial, Oficina de Fiscalización y Control, al Servicio de Administración Tributaria SATP Piura, Municipalidad de Castilla, Municipalidad de 26 de Octubre, Municipalidad de Tambogrande y a la Policía Nacional de Tránsito.

REGISTRESE, COMUNÍQUESE, CUMPLASE, PUBLIQUESE Y ARCHIVASE.



Municipalidad Provincial de Piura
 Dr. Oscar Raúl Miró Quesada
 ALCALDE

Anexo 4

Ordenanza N° 257-00-CMPP

"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ORDENANZA
N° 257-00-CMPP.
San Miguel de Piura, 3 de diciembre de 2018.

Visto, el Dictamen N° 012-2018-CT/MPP de fecha 20 de noviembre de 2018 de la Comisión de Transportes, de la Municipalidad Provincial de Piura.

CONSIDERANDO:

Que, en el artículo 194° de la Constitución Política del Estado, establece que las Municipalidades tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, modificada por la Ley de Reforma Constitucional N° 30305, en concordancia con el artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972;

Que, según el artículo X de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades señala que los gobiernos locales promueven el desarrollo integral, para viabilizar el crecimiento económico, la justicia social y la sostenibilidad ambiental. La promoción del desarrollo local es permanente e integral. Las municipalidades provinciales y distritales promueven el desarrollo local, en coordinación y asociación con los niveles de gobierno regional y nacional, con el objeto de facilitar la competitividad local y propiciar las mejores condiciones de vida de su población;

Que, según el numeral 8) del artículo 9° de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, establece que es atribución del Concejo Municipal aprobar, modificar o derogar las Ordenanzas y dejar sin efectos los Acuerdos, así mismo en el numeral 1.1 del artículo 81° de la misma Ley señala que: Las Municipalidades Provinciales, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las funciones específicas de normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial, y en el numeral 1.2 del mismo artículo, señala que las Municipalidades provinciales ejercen funciones de Normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia;

Que, mediante Decreto de Alcaldía N° 019-2018-A/MPP de fecha 31 de julio de 2018 se aprobó el Plan Estratégico Institucional de la Municipalidad Provincial de Piura para el periodo 2018-2020, en donde se considera como Objetivo Estratégico Institucional N° 013 "Mejorar el servicio de Transporte y Tránsito en la Provincial de Piura", el cual busca mejorar el ordenamiento integral del servicio de transporte público en beneficio de la provincia así como en temas de seguridad vial e implementación de red vial y peatonal;

Que, el inciso a) numeral 1) del artículo 17° de la Ley 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre señala que una de las competencias de las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales es: Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial, así mismo, en el literal e) del mismo artículo, señala que también tiene competencia para "Dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre en áreas o vías que declaren saturadas; así como otorgar permisos o autorizaciones en áreas o vías no saturadas, de conformidad con los reglamentos nacionales respectivos";



Que, el artículo 11° del Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por el Decreto Supremo N° 017-2009 señala con respecto a las competencias de gobiernos provinciales que: "Las Municipalidades Provinciales, en materia de transporte terrestre, cuentan con las competencias previstas en este Reglamento, se encuentran facultadas, además, para dictar normas complementarias aplicables a su jurisdicción, sujetándose a los criterios previstos en la Ley, al presente Reglamento y los demás reglamentos nacionales. En ningún caso las normas complementarias pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte", y en el artículo 12A del mismo reglamento señala que "En caso que las autoridades regionales y/o locales emitan disposiciones que contravengan, desconozcan, excedan o desnaturalicen las normas de ámbito nacional en materia de transporte, el MTC podrá iniciar las acciones a que hubiere lugar contra dichas disposiciones, sin perjuicio de las responsabilidades de los funcionarios y/o servidores públicos por la aprobación de las normas transgresoras, conforme a la normatividad vigente";

Que, es necesario establecer políticas de movilidad urbana sostenible para la provincia de Piura el cual debe promover las actividades y componentes relacionados a la movilidad sostenible, como el diseño urbano, accesibilidad universal, transporte no motorizado, intermodalidad, estacionamientos, monitoreo, educación vial y gestión logística y de mercancías;

Que la Empresa IDOM – Consulting Engineering Architect ha elaborado el Plan Maestro de Movilidad Urbana para la Provincia de Piura, el mismo que ha sido presentado a la Municipalidad provincial de Piura el 15 de octubre de 2018 mediante el Expediente N° 00046253;

Que, con Informe N° 272-2018-OTyCV-DCVyT de fecha 06 de noviembre de 2018, el Jefe de la Oficina de Transportes y Circulación Vial, concluye que si nuestra provincia desea apostar por un modelo de planificación adoptado a un enfoque sostenible, señala que es preciso contar con un nivel de organización con alta disponibilidad presupuestal y calidad técnica en las autoridades públicas de transporte. Así mismo recomienda que la Provincia requiere este diseño del Plan Maestro de Movilidad Sostenible y la alta deberá solicitar el financiamiento a empresas privadas con la finalidad de poner en marcha esta propuesta;

Que, con Informe N° 433-2018/MPP-OTyCV-DT del 13 de noviembre de 2018, la División de Transporte también emite el informe técnico de conformidad del Plan de Movilidad Urbano el mismo que concluye que el Plan de Movilidad Urbano es de vital importancia para la ciudad de Piura, toda vez que permitirá desarrollar un sistema de transporte ordenado. Que aprobar y ejecutar el PMMUS (Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible) se encuentra dentro de las competencias de la Municipalidad provincial de Piura, y finalmente recomienda la aplicación de la RESILENCIA que propone el PMMUS en el punto 14.2;

Que, la Comisión de Transportes, a través del Dictamen del Visto, dictamina elevar al pleno el Proyecto de Ordenanza que aprueba el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en la Provincia de Piura, recomendando su aprobación;

Que, sometida a consideración de los señores regidores la recomendación de la Comisión de Transportes, en la Sesión Extraordinaria de Concejo de fecha 3 de diciembre de 2018, mereció su aprobación, por lo que en uso de las atribuciones conferidas por Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972;

SE ORDENA:

ARTÍCULO PRIMERO: Aprobar el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la Provincia de Piura, cuyo texto en Anexo forma parte integrante de la presente Ordenanza.

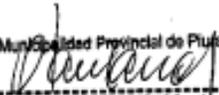
ARTÍCULO SEGUNDO: Encargar el cumplimiento de la presente Ordenanza, a la Gerencia Territorial y Transporte y demás unidades orgánicas, de acuerdo a sus respectivas competencias.

ARTÍCULO TERCERO: Encargar a la Secretaría General la publicación de la presente Ordenanza en el diario oficial de la Localidad Provincial de Piura y la publicación de la presente norma y su correspondiente Anexo en el Portal Institucional (www.munipiura.gob.pe).

ARTÍCULO CUARTO: Dése cuenta a la Gerencia Municipal, Gerencia Territorial y Transporte, Gerencia de Asesoría Jurídica, Oficina de Transporte y Circulación Vial, Oficina de Organización y Métodos, Servicio de Administración Tributaria de Piura – SATP, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones –Piura, para su conocimiento y fines consiguientes.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE, CÚMPLASE Y ACHÍVESE.



Municipalidad Provincial de Piura

 Dr. Oscar Raúl Miranda Martínez
 ALCALDE

Anexo 5

Ordenanza N° 260-01-CMPP



**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ORDENANZA**

N° 260-01-CMPP

San Miguel de Piura, 17 de mayo de 2019.

VISTOS:

El Dictamen N° 003-2019-CT/MPP, de fecha 14 de mayo de 2019, de la Comisión de Transportes de la Municipalidad Provincial de Piura; y,

CONSIDERANDO:

Que, en el Artículo 194° de la Constitución Política del Estado se establece que las Municipalidades tienen autonomía política económica y administrativa, en los asuntos de su competencia; y que la autonomía que la Constitución Política establece para las municipalidades radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, en el Artículo 9°, inciso 8°, prescribe que es atribución del Concejo Municipal aprobar, modificar o derogar las Ordenanzas y dejar sin efecto los acuerdos; así mismo, el artículo 81°, inciso 1, numeral 1 establece que es facultad de la Municipalidad Provincial de Piura, normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial; y en el inciso 3° del numeral 1° del mismo artículo señala como otra función de la Municipalidad Provincial la de normar, regular, organizar y mantener los sistemas de señalización y semáforos y regular el tránsito urbano de peatones y vehículos;

Que, los gobiernos locales son órganos de gobierno promotores del desarrollo local, con personería jurídica de derecho público y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines; por ende, es atribución del Concejo Municipal crear, modificar y derogar ordenanzas y dejar sin efecto los acuerdos con arreglo a Ley, en mérito a lo contemplado en el numeral 8 del artículo 9° de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972;

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40° de la Ley Orgánica de Municipalidades, las Ordenanzas son normas municipales de carácter general de mayor jerarquía, tienen rango de Ley, mientras que los acuerdos de concejo tienen menor jerarquía normativa; siendo viable derogar una Ordenanza mediante otra Ordenanza, en el presente caso a través de la Ordenanza Municipal N° 260-00-CMPP, de fecha 19 de diciembre de 2018, se aprobó lo siguiente:

“Artículo Primero: Establece el cambio de uso de las vías en el Casco Central del distrito de Piura, quedando como acceso y uso exclusivo para peatones durante las 24 horas del día, permitiendo el uso y disfrute del espacio y entorno urbano (...). Artículo Segundo: Declara el cambio de uso parcial de la Av. Grau desde la intersección de la calle Arequipa hasta la intersección de la calle Tacna, quedando establecido de la siguiente manera: a) El carril derecho será de uso vehicular en un solo sentido de este a oeste, y b) El carril izquierdo será de uso peatonal. Artículo Tercero: Declara como vías de acceso restringido para el estacionamiento vehicular (cualquiera sea el fin) la Av. Bolognesi (desde el puente Bolognesi hasta el Ovalo Bolognesi), la Av. Loreto (desde el Ovalo Bolognesi hasta la Av. Sánchez Cerro incluido el Ovalo Grau), la Av. Sánchez Cerro (desde la Av. Loreto hasta el puente Sánchez Cerro), Malecón Eguiguren (desde el puente Sánchez Cerro hasta el puente Bolognesi) y todas las vías que se encuentren dentro del anillo vial establecido en el presente artículo, cuya finalidad es facilitar la libre transitabilidad de los vehículos. Asimismo,



declara el Ovalo Bolognesi y el Ovalo Grau, como zonas de acceso restringido para el estacionamiento vehicular (cualquiera sea el fin). Todo vehículo de cualquier clase o categoría que se estacione en el nuevo anillo vial (incluidos las avenidas y los óvalos) comprendidos en la presente Ordenanza. Artículo Quinto: Modifica e incorpora la infracción de Código H-16, sanción 20% de la UIT y medida preventiva de internamiento hasta la cancelación total de la multa, al artículo Décimo Segundo de la Ordenanza Municipal N° 201-00-CMPP que regula la circulación de transporte de carga y mercancías. Artículo Sexto: Establece un cuadro de infracciones y sanciones por incumplimiento a lo dispuesto en el artículo primero y segundo de la presente Ordenanza Municipal debiendo ser aplicado por los Inspectores Municipales de Transporte de la OTyCV imponiendo las Actas de Control con o sin apoyo de la Policía Nacional del Perú. Y entre las Medidas Preventivas la citada Ordenanza contempla que en el caso que no se pudiera internar el vehículo por indisponibilidad del Depósito Municipal de Vehículos, el Inspector de Transporte deberá retirar las placas del vehículo de acuerdo al procedimiento establecido"



Que, con Informe N° 064-2019-OTyCV/MPP, de fecha 22 de febrero de 2019, la Oficina de Transporte y Circulación Vial emite informe técnico de revisión de la Ordenanza Municipal N° 260-00-CMPP de fecha 19 de diciembre de 2018, mediante el cual concluye que la citada Ordenanza no tomó en cuenta en su elaboración y fundamentación para establecer el cambio de uso y parcial de las vías el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la Provincia de Piura, el mismo que ya se encontraba aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 257-00-CMPP de fecha 03 de diciembre de 2018. Asimismo, informa que no se tomó en cuenta la recomendación de la Oficina de Planificación Territorial efectuada mediante Informe N° 0112-2018-OPT-GPYD/MPP de fecha 24 de agosto de 2018, donde observó que la propuesta no contemplaba planificación y diseño de una intervención, si no solo de una actuación urbana. De otro lado, se informó que las municipalidades provinciales no están facultadas para crear nuevas infracciones al tránsito, ni sanciones con medidas preventivas de internamiento, además que las que ya están previstas en el Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito aprobado con D.S. N° 016-2009-MTC y sus modificatorias, como se ha previsto en la presente Ordenanza, si no que es función exclusiva de la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito, la detección de infracciones por incumplimiento a las normas de tránsito terrestre. Asimismo, porque en su artículo octavo señala que la Oficina de Fiscalización y Control Municipal es la encargada de imponer las sanciones respectivas de acuerdo al cuadro de infracciones y sanciones establecido en la Ordenanza Municipal N° 125-00-CMPP, lo cual contradice lo establecido en el artículo sexto donde se dice que el incumplimiento de lo dispuesto en el artículo primero y segundo será aplicado por los Inspectores Municipales de Transporte de la Oficina de Transporte y Circulación Vial quienes impondrán el Acta de Control con o sin el apoyo de la Policía Nacional del Perú; por tales conclusiones que indican irregularidades y omisiones que no se ajustan a lo normado en la materia, al Oficina de Transporte y Circulación Vial recomienda se requiera opinión legal al respecto;



Que, la Gerencia de Asesoría Jurídica con Informe N° N° 403-2019-GAJ/MPP, de fecha 06 de marzo de 2019, opina que la Ordenanza Municipal N° 260-00-CMPP debe ser derogada porque en su elaboración no se ha tomado en consideración documentos de vital importancia como es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la Provincia de Piura aprobado con Ordenanza Municipal N° 257-00-CMPP, así como tampoco se ha tomado en cuenta lo vertido por la Oficina de Planificación Territorial mediante Informe N° 0112-2018-OPT-GPYD/MPP, de fecha 24 de agosto de 2018, sumado a ello se ha incurrido en errores al implementar infracciones al tránsito, no siendo las Municipalidades competentes para ello, y respecto a las denuncias de las sanciones estas deben ser efectuadas por la Policía Nacional de Perú asignada al control del tránsito;



Que, en ese sentido, la Comisión de Transportes con Dictamen N° 003-2019-CT/MPP, de fecha 14 de mayo de 2019, recomendó aprobar el Proyecto de Ordenanza que deroga la Ordenanza Municipal N° 260-00-CMPP, de fecha 19 de diciembre de 2018, de acuerdo a la propuesta

alcanzada por la Oficina de Transportes y Circulación Vial a través del Informe N° 036-2019-PMP-OTyCV/MPP, de fecha 12 de abril de 2019;

Que, sometido a consideración de los señores regidores la recomendación de la Comisión de Transportes, en la Sesión Ordinaria de Concejo de fecha 17 de mayo de 2019, mereció su aprobación, por lo que en uso de las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972;

SE ORDENA:



ARTÍCULO PRIMERO: Derogar la Ordenanza N° 260-00-CMPP, de fecha 19 de diciembre de 2018, que establece el cambio de uso de vías en el casco central del distrito de Piura, para acceso y uso exclusivo de los peatones durante las 24 horas del día; de acuerdo a los argumentos expuestos en los considerandos de la presente Ordenanza.

ARTÍCULO SEGUNDO: Dejar sin efecto toda norma que contravenga a la presente.



ARTÍCULO TERCERO: Encargar a la Oficina de Secretaría General la publicación de la presente Ordenanza en el diario oficial de Avisos Judiciales y en el Portal Institucional de la Municipalidad Provincial de Piura.

ARTÍCULO CUARTO: Dése cuenta a la Gerencia Municipal, Gerencia Territorial y de Transportes, Oficina de Transportes y Circulación Vial, División de Circulación Vial y Tránsito, Oficina de Organización y Métodos, Oficina de Planificación Urbana y Rural, División de Licencias y Control Urbano, Servicio de Administración Tributaria de Piura - SATP y a la Policía Nacional del Perú - Departamento de Tránsito de Piura.

REGISTRESE, COMUNIQUESE, CUMPLASE, PUBLIQUESE Y ARCHIVASE.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ALCALDIA
Abg. Juan José Díaz Díaz
ALCALDE

MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
OFICINA DE SECRETARÍA GENERAL
Abg. Silvia Patricia Torres Mestizo
SECRETARÍA GENERAL

Anexo 6

Ordenanza N° 215-01-CMPP



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA

ORDENANZA

N° 215-01-CMPP

San Miguel de Piura, 28 de junio de 2019.

VISTO:

El Dictamen N° 006-2019-CT/MPP, de fecha 18 de junio de 2019, de la Comisión de Transporte de la Municipalidad Provincial de Piura; y,

CONSIDERANDO:

Que, el Artículo 194° de la Constitución Política del Perú modificado por la Ley N° 30305, Ley de Reforma Constitucional, concordante con el Artículo II del Título Preliminar de la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N° 27972, establece que los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, siendo que esta autonomía radica en la facultad de ejercer actos de gobierno administrativos, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, las competencias municipales son definidas como el conjunto de funciones atribuidas a un ente u órgano por el ordenamiento jurídico. En ese sentido, la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972, señala en su artículo 73° que, las municipalidades provinciales asumen las competencias y ejercen funciones específicas, con carácter exclusivo o compartido, en materia de servicios públicos locales como: tránsito, circulación y transporte. Así mismo, en su artículo 81° inciso 1.6 establece entre las competencias exclusivas de las Municipalidades Provinciales: "normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza";

Que, el artículo 11°, inciso 11.2, de la Ley General de Transporte y Tránsito, Ley N° 27181, señala que los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales; y, el artículo 17°, inciso 17.1, en cuanto a las competencias, señala que las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre: **Competencias normativas:** a) Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial; y, **Competencias de gestión:** g) Regular las tasas por el otorgamiento de permisos o autorizaciones de uso de infraestructura en áreas o vías no saturadas, de acuerdo a las normas previstas en el reglamento nacional respectivo;

Que, la Ley N° 27189, Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, tiene por objeto reconocer y normar el carácter y la naturaleza del servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, mototaxis y similares, complementario y auxiliar, como un medio de transporte vehicular terrestre;

Que, el Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, aprueba el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados, el mismo que tiene como objeto establecer las normas generales para prestar servicios de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (03) ruedas, motorizados y no motorizados;



Que, según el Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, Título III referente a las Condiciones de Operación, en el artículo 18 sobre las Disposiciones Generales indica: *"El Transportador autorizado sólo podrá prestar el Servicio Especial en las vías alimentadoras de rutas consideradas en el Plan Regulador de cada Municipalidad Provincial y en las vías urbanas que determine la Municipalidad Distrital competente, donde no exista o sea deficiente el servicio de transporte público urbano masivo (...)"*;

Que, mediante Ordenanza Municipal N° 215-00-CMPP, de fecha diez de abril del 2017, se aprobó el Reglamento de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores (Trimoto de Pasajeros) de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre, en el cual, en la Primera y Segunda Disposición Transitoria y Final se dispuso: **Primera.- otorgar el plazo de 45 días calendario, contados a partir del día siguiente de la publicación del presente reglamento para que todas las personas jurídicas que se encuentren brindando el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en forma informal, regularicen o soliciten su inscripción ante los registros de las municipalidades distritales correspondientes; y Segunda.- otorgarse el plazo de 45 días calendario, contados a partir del día siguiente de la publicación del presente reglamento para que todas las personas jurídicas que se encuentren inscritas en el registro de las municipalidades distritales correspondientes, regularicen y/o renueven su inscripción;**

Que, con Informe N° 0183-2019-MPP-OTYCV-DCVYT, de fecha 30 de mayo de 2019, el Jefe de la División de Circulación Vial y Tránsito, comunica que en la ciudad de Piura actualmente hay un alto número de vehículos menores (mototaxis) que prestan el servicio de transporte público de pasajeros de manera informal, siendo un riesgo para los usuarios esta modalidad de servicio, toda vez que carecen de las condiciones de seguridad y control ya que cuando son evaluados para ser autorizados se exige el cumplimiento de lo establecido en la norma nacional y complementaria para prestar el servicio especial de transporte de personas en vehículos menores (mototaxis);

Que, asimismo, señala que el servicio de transporte en mototaxis es complemento del transporte público regular y cubre una demanda de movilidad insatisfecha por el sistema convencional en la ciudad. Habiéndose convertido en fuente de ingresos para un número importante de la población por el crecimiento desordenado de la ciudad, sin acceso a servicios y desconectados a las ventajas de la ciudad, el aumento de las tasas de desempleo provocadas por el cambio de modelo económico que orientó a un grueso considerable de personas sin empleo a optar por el mototaxi como medio de subsistencia, generando estos vehículos informalidad, caos, desorden y congestión vehicular en el distrito de Piura. Siendo que, con Ordenanza Municipal N° 257-00-CMPP, de fecha 03 de diciembre de 2018, se aprobó el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la provincia de Piura en cuya estrategia N° 8.3.3 denominada "Mejora y Racionalización de la Oferta de Taxi y Mototaxi" indica que dichas modalidades de transporte son necesarias para la movilidad y la economía de la provincia de Piura. Sin embargo, se debe plantear estrategias para satisfacer la demanda de estas modalidades de servicio de manera eficiente, segura y con un alto nivel de servicio para el usuario y de acuerdo al Plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible en el distrito de Piura. En los resultados de encuesta "Origen-Destino" el 21% de la población emplea este tipo de servicio debido a que los viajes realizados en este vehículo se caracterizan por ser de corta duración, con un 75% de ellos con una duración menor o igual a 20 minutos, y la mayoría de estos viajes no rebosa los 30 minutos de tiempo. Debiéndose indicar que con Resolución Jefatural N° 001-2019-CE-OTYCV/MPP de fecha 25 de febrero de 2019, emitida por el Comité Electoral, se declaró desierto el proceso electoral para elegir a los representantes de las Asociaciones de Transportadores ante la Comisión Técnica Mixta del distrito de Piura, por falta de candidato en cumplimiento al artículo 4° del Reglamento que regula el proceso electoral aprobado con Ordenanza Municipal N° 249-00-CMPP, encontrándose en la actualidad sin representatividad;

Que, en tal sentido, la División de Circulación Vial y Tránsito, recomienda dar las facilidades a las Asociaciones de Transportadores del Distrito de Piura para que se formalicen, debiéndose ampliar el plazo de inscripción establecido en el Capítulo II de las Disposiciones



Transitorias y Finales de la Ordenanza Municipal N° 215-00-CMPP, con la redacción siguiente: a) Ampliar el plazo perentorio de sesenta (60) días calendarios, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente ordenanza para que todas las personas jurídicas que se encuentren brindando el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (mototaxi) de manera informal regularicen o soliciten su inscripción ante el registro de la Municipalidad Provincial de Piura, y b) Ampliar el plazo perentorio de sesenta (60) días calendarios, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente ordenanza para que todas las personas jurídicas que se encuentren inscritas en el registro de la Municipalidad Provincial de Piura, regularicen y/o renueven su inscripción;

Que, la Gerencia de Asesoría Jurídica con Informe N° 925-2019-GAJ/MPP, de fecha 10 de junio de 2019, opinó que se debe ampliar el plazo de inscripción de las Asociaciones de Transportadores del distrito de Piura, a fin que puedan formalizar el servicio público que brindan;

Que, por lo tanto, la Comisión de Transporte, estando a lo informado, a través del Dictamen N° 006-2019-CT/MPP, de fecha 18 de junio de 2019, dictaminó elevar al pleno el Proyecto de Ordenanza que amplía el plazo para la inscripción, regularización y renovación de los permisos de operación de los transportadores del servicio especial en vehículos L5 en el distrito de Piura, recomendando su aprobación;

Que, sometido a consideración de los señores regidores la recomendación de la Comisión de Transporte en la Sesión Ordinaria de Concejo de fecha 28 de junio de 2019, mereció su aprobación, por lo que en uso de las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972;

SE ORDENA:

ARTÍCULO PRIMERO.- Ampliar el plazo otorgado en la Primera y Segunda Disposición Transitoria y Final del Reglamento de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores (Trimoto de Pasajeros) de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre, aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 215-00-CMPP, de fecha 10 de abril del 2017, en sesenta (60) días calendario, contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente ordenanza.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La presente norma alcanza a las personas jurídicas prestadoras de servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (3) ruedas, motorizados y no motorizados, así como a las autoridades competentes y a los conductores de la jurisdicción del distrito de Piura.

ARTÍCULO TERCERO.- Dése cuenta a la Gerencia Municipal, Gerencia de Asesoría Jurídica, Gerencia Territorial y de Transporte, Oficina de Transportes y Circulación Vial, División de Transporte, División de Tránsito y Circulación Vial, Oficina de Fiscalización y Control, Servicio de Administración Tributaria de Piura - SATP y a la Policía Nacional del Perú - Departamento de Policía de Tránsito Piura.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ALCALDIA
Abg. Juan José Díaz Díaz
Abg. Juan José Díaz Díaz
ALCALDE

Anexo 7

Ordenanza N° 242-01-CMPP



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ORDENANZA
N° 242-01-CMPP
San Miguel de Piura, 12 de setiembre de 2019.

VISTO:

El Dictamen N° 009-2019-CT/MPP, de fecha 10 de setiembre de 2019, emitido por la Comisión de Transportes de la Municipalidad Provincial de Piura; y,

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Perú, en su artículo 194°, establece que las municipalidades provinciales tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia.

Que, el numeral 8 del artículo 195° de la norma antes citada, establece que los gobiernos locales tienen competencia para desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito, conforme a Ley.

Que, los numerales 1.2, 1.4 y 1.7 del artículo 81° de la Ley N° 27972 - Ley Orgánica de Municipalidades, prescriben que las municipalidades provinciales, en materia de tránsito y transporte público, ejercen funciones específicas exclusivas para normar y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia; normar y regular el transporte público y otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros; y, otorgar autorizaciones y concesiones para la prestación del servicio público de transporte provincial de personas en su jurisdicción;

Que, el literal c) del numeral 17.1 del artículo 17° de la Ley Orgánica descrita líneas arriba, estipula que, dentro de sus competencias normativas, las municipalidades provinciales tienen la atribución de declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente. Asimismo el literal e) del citado numeral dispone que es competencia de las municipalidades provinciales dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre en áreas o vías que declaren saturadas;

Que, por su parte, el Reglamento Nacional de Administración de Transporte - RNAT-, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, en su numeral 3.5 del artículo 3° define el ÁREA SATURADA como aquella parte del territorio de una ciudad, población o área urbana en general en la que existen dos (2) o más arterias o tramos viales con apreciable demanda de usuarios del transporte o exceso de oferta, la que presenta, en toda su extensión o en parte de ella, niveles de contaminación ambiental o congestión vehicular que comprometen la calidad de vida o la seguridad de sus habitantes, declarada como tal por la municipalidad provincial respectiva y justificada por un estudio técnico;

Que, asimismo, el numeral 3.22 del artículo 3° del RNAT define la "concesión" como el acto jurídico de derecho público mediante el cual la autoridad competente, otorga por un plazo determinado, a una persona jurídica, la facultad de realizar servicio de transporte público de



personas en vías urbanas calificadas como "áreas saturadas" o de acceso restringido. El otorgamiento de una concesión se expresa en un contrato que contiene derechos y obligaciones para su titular y es consecuencia de un proceso de licitación pública", en concordancia con el Artículo 17 inciso e) del mismo cuerpo normativo;

Que, con Resolución de Alcaldía N° 1089-2017-A/MPP, de fecha 13 de octubre de 2017, se aprobó el "Estudio para la Identificación de las Vías Saturadas dentro de la Provincia de Piura" dentro de los distritos de Piura, Veintiséis de Octubre y Castilla, realizado por el CONSORCIO INGENIERIA TRAFFIK HTV, según el análisis, se determinaron las siguientes VIAS SATURADAS:

EJE VIAL	DESCRIPCIÓN
EJE VIAL 1: Av. Andrés A. Cáceres: desde la Av. Luis Montero hasta el Ovalo Cáceres.	SATURADO
EJE VIAL 2: Av. Guardia Civil: iniciando desde el Puente Sánchez Cerro hasta Av. Andrés A. Cáceres Av. Sánchez Cerro, iniciando desde el Puente hasta la Av. Cesar Vallejo (Ovalo Cáceres)	SATURADO
EJE VIAL 3: Av. Grau: desde Av. Loreto hasta Av. Chulucanas.	SATURADO
EJE VIAL 4: Av. Don Bosco (Av. Integración) desde la Av. Loreto hasta Av. Cesar Vallejo.	SATURADO

Que, en el artículo Primero de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, de fecha 22 de junio de 2018, aprueba y declara los ejes viales de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre, como **VÍAS SATURADAS** que a continuación detallo:

EJE VIAL	DESCRIPCIÓN
EJE VIAL 1: 1° Tramo: Av. Andrés A. Cáceres (Av. Mariscal Cáceres), desde la Av. Luis Montero hasta el Ovalo Cáceres. 2° Tramo: Av. Cesar Vallejo desde Ovalo Cáceres hasta Av. Don Bosco (Av. Integración).	SATURADO
EJE VIAL 2: Av. Guardia Civil - Av. Sánchez Cerro (En toda su longitud)	SATURADO
EJE VIAL 3: Av. Grau desde Av. Loreto hasta Av. Chulucanas	SATURADO
EJE VIAL 4: Av. Don Bosco (Av. Integración) desde la Av. Loreto hasta Av. Cesar Vallejo.	SATURADO

1501	transporte público especial y regular, de ámbito, regional, nacional, internacional y transfronterizo, por las vías declaradas saturadas en la presente Ordenanza, en todos sus carriles. (GRAVE)			
01-1502	<u>Circular con vehículos</u> de la categoría L1, L2, L3, L4 y L5, y no motorizados (triciclos, bicicletas y otros) por las vías principales de las vías declaradas saturadas en la presente Ordenanza y que cuentan con vías auxiliares habilitadas. (GRAVE)	50%	Internamiento Vehicular	REINCIDENCIA 100% UIT
01-1503	Utilizar como paradero las áreas públicas de las vías declaradas saturadas en la presente Ordenanza (GRAVE)	25%	Internamiento del Vehículo	REINCIDENCIA 100% UIT

Como se puede apreciar, las infracciones codificadas con código 01-1501 y 01-1502, están sancionada la circulación de los vehículos, infracción tipificada con el código G-16 del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito aprobado por el D.S. N° 016-2009-MTC y de acuerdo con las competencias de las Municipalidades Provinciales, estas no están facultadas para crear otras infracciones al tránsito terrestre ni sanciones con medidas preventivas de internamiento, de las ya tipificadas en el Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito aprobado por el ente rector; no encontrándose facultada las municipalidades emitir Ordenanzas que contravengan lo dispuesto en las normas nacionales. En la misma norma, en el artículo 324° establece que la detección y denuncia de las Infracciones al Tránsito es función exclusiva de la Policía Nacional del Perú asignada al control del Tránsito;

Con el informe emitido por la Oficina de Transporte y Circulación Vial de esta comuna, señala que se ha verificado que existen algunos tramos de los límites del Nuevo Anillo Vial en la ciudad de Piura aprobado con Ordenanza Municipal N° 229-00-CMPP, se contraponen con tramos de los Ejes Viales declarados como Vías Saturadas con la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, lo cual ha originado que ambas ordenanzas colisionen entre ellas, ocasionando confusión en su aplicación a la autoridad competente, toda vez, que la ordenanza que declara vía saturada no debe contener sanciones;

A continuación se detalla los tramos que se contraponen:

1. La Av. Andrés Avelino Cáceres declarada como Vía Saturada en el tramo comprendido entre la Av. Vice hasta la Av. Sullana.
2. La Av. Grau en el tramo comprendido entre la Av. Gulman hasta la Av. Vice.
3. La Av. Don Bosco (Ex Circunvalación o Integración) en el tramo comprendido entre la Av. Loreto hasta la Av. Gullman;

El artículo Cuarto de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, declara zona rígida las vías saturadas en todos sus carriles, esta determinación de zona rígida es una



Que, la Oficina de Transportes y Circulación Vial, mediante Informe N° 205-2019-OTyCV/MPP, de fecha 02 de julio de 2019, remitió a la Gerencia de Asesoría Jurídica el Expediente Administrativo conteniendo las observaciones realizadas a la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, que aprobó en su Artículo Primero el Cuadro de Vías Saturadas, lo siguiente: EJE VIAL 1, TRAMO 2 - Av. Cesar Vallejo y en el EJE VIAL 2, en la Av. Sánchez Cerro - "La Frase (En toda su longitud)"; por tanto no han sido objeto de Estudio Técnico realizado por el Consorcio Ingeniería Traffik HTV. ante lo expuesto, textualmente informo:

"El Decreto Supremo N° 016-2009-MTC- Reglamento Nacional de Tránsito, en el artículo 120° establece que la Autoridad competente, en situaciones generadas por la congestión vehicular y/o la contaminación, puede prohibir o restringir la circulación de vehículos o tipos de vehículos en determinadas áreas o vías públicas. De igual manera el artículo 239° establece que la Autoridad competente, cuando la situación lo justifique, puede prohibir o restringir la circulación o estacionamiento de vehículos en determinadas vías públicas o áreas urbanas";

El Tribunal Constitucional, en el Exp. N° 03244-2013-PA/TC de fecha 10 de diciembre del 2015, en los Fundamentos N° 21 y 24 resolvió que las Municipalidades Provinciales tienen competencia exclusiva para normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados en sus respectivas jurisdicciones;

El Artículo Quinto de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, indica: modificar el cuadro único de infracciones y sanciones (CUIIS) aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 125-00-CMPP y sus modificatorias, incorporando las siguientes infracciones y sanciones:



CO-DIGO	INFRACCION	%UIT	MEDIDA COMPLEMENTARIA	GRADUALIDAD DE LA FALTA
OFICINA DE TRANSPORTES				
VIAS SATURADAS EN LA PROVINCIA DE PIURA				
01-1500	Realizar actividades tales como: comparsas, pasacalles, tránsito en carros alegóricos, celebraciones, aniversarios, fiestas costumbristas, campañas de sensibilización, actividades deportivas, festividades religiosas, actividades económicas en la vía pública, armado de escenarios, estrados, tabladillos y demás actividades que obstaculicen el tránsito, con excepción de las actividades cívicas, de lunes a viernes con excepción en los días feriados. (GRAVE)	50%	NO APLICA	REINCIDENCIA 100% UIT
01-	<u>Circular con vehículos</u> de la categoría vehicular M1, M2 y M3 destinados al servicio de	50%	Internamiento Vehicular	REINCIDENCIA 100% UIT

Que, la Gerencia de Asesoría Jurídica, mediante Informe N° 1221-2019-GAJ/MPP, de fecha 24 de julio de 2019, ante lo informado por la Oficina de Transportes y Circulación Vial, opinó:

"(...) Recomendación 1.- que la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP vulnera la norma nacional en materia de tránsito, ya que solo debió contener la declaración de vías saturadas y autorizar a la Gerencia correspondiente a concesionar la rutas del Plan de Regulador de Rutas a través de una licitación pública;

Recomendación 2.- que no existiría daño colaterales al la modificatoria de la ordenanza 242, puesto que, el referido proyecto de Ordenanza entraría en vigencia a partir del día siguiente de su publicación, conforme lo dispuesto en el artículo 109° de la Constitución Política del Perú;

Recomendaciones 3, 4 y 5 resultaría factible considerarlas en el proyecto de ordenanza, teniendo en cuenta el sustento técnico vertido en el informe N° 168-2019-MPP/OTyCV-OT e Informe N° 205-2019-OTyCV/MPP, así como, lo establece el artículo 81° de la Ley Orgánica de Municipalidades y el artículo 12-A del Reglamento Nacional de Administración de Transporte;

Sin embargo, es necesario que en el proyecto de Ordenanza, los artículos Primero y Segundo se consignen de la siguiente manera:

Artículo Primero.- Deróguese los Artículos Terceros, Cuartos y Quinto de la Ordenanza N° 242-00-CMPP, de 22 de junio de 2018;

Artículo Segundo.- Modifique el Artículo Octavo y la Primera Disposición Complementaria y Final de la Ordenanza N° 242-00-CMPP, en el texto:

"Artículo Octavo.- Dispóngase la entrada en vigencia de la presente Ordenanza a partir del día siguiente de la publicación;

Disposición Complementaria y Final

Primera: El servicio de transporte provisional otorgado por la Municipalidad Provincial de Piura en base a un contrato de concesión, continuará circulando por las vías declaradas saturadas hasta la culminación de su contrato o cuando se implementen el plan Maestro de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura";

Que, el Pleno del Concejo, mediante Acuerdo Municipal N° 096-2019-C/PPP, de fecha 09 de setiembre de 2019, aprobó retornar a la Comisión de Transporte el Proyecto de Ordenanza Municipal; en el sentido de ACLARAR Y PRECISAR respecto a la "Declaración de los Ejes Viales de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre como Vías Saturadas";

Que, la Comisión de Transporte en Sesión Extraordinaria N° 07, de fecha 10 de setiembre de 2019, informó a la Comisión ut supra sobre lo acordado por el Pleno de Concejo en retornar el Proyecto de Ordenanza, en torno a la Modificación de la Ordenanza N° 242-00-CMPP, de fecha 22 de junio de 2018; en el sentido de ACLARAR Y PRECISAR respecto a la "Declaración de los Ejes Viales de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre como Vías Saturadas"; asimismo, se han considerado en los informes técnicos y legales, que obran en el expediente si recogen el



duplicidad, toda vez que ya está contemplada en las Ordenanzas Municipales N° 179-00; 179-01 y 179-02-CMPP; debiendo derogar el artículo cuarto;

Que, la Resolución Final N° 0334-2019/INDECOPI-PIU, del El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual, en su artículo segundo resuelve:

(...).

Segundo: *"Declarar Barrera Burocrática ilegal la prohibición de emitir nuevas licencias de funcionamiento para infraestructura de transporte público regular y especial de personas de ámbito regional, en vías declaradas saturadas; materializada en el litera h) del artículo tercero de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP; (...), también esta restricciones establecidas en el artículo tercero de la citada norma local, desnaturalizan el objetivo de la declaración de vías saturadas";*

Que, la Gerencia de Asesoría Jurídica, mediante Informe N° 433-2019-GAJ/MPP, de fecha 12 de marzo 2019, opinó que deben realizarse las modificaciones a las Ordenanzas Municipales N° 229-00-CMPP y 242-00-CMPP; además recomendó que la Oficina de Transportes y Circulación Vial elabore un proyecto de Ordenanza que regule de manera integral el cuadro de infracciones y sanciones para el servicio de transporte especial de vehículos menores;

Que, ante lo expuesto, la Oficina de Transporte y Circulación Vial - División de Transporte, según Informe N° 168-2019-OTyCV-DT/MPP, de fecha 25 de junio de 2019, a fin de no transgredir la reglamentación nacional en materia de transporte y tránsito terrestre, se recomendó lo siguiente:

- 1.- *Requerir opinión y pronunciamiento legal de la Gerencia de Asesoría Jurídica respecto a la presunta vulneración de las normas nacionales en materia de tránsito en la emisión de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, ya que esta solo debió contener la declaración de vías saturadas y autorizar a la Gerencia correspondiente a concesionar las rutas del Plan regulador de rutas a través de una licitación pública; y no contener restricciones y sanciones desvirtuando el espíritu de la norma;*
- 2.- *Se determine si su modificación pueda acarrear daños colaterales en cuanto a que esta ordenanza se ha estado imponiendo a los administrados que han trasgredido lo establecido en su contenido vigente;*
- 3.- *se recomienda Modificar el artículo Octavo y la Primera Disposición complementaria y final, en los siguientes términos:*
 - **"Artículo Octavo: Dispóngase la entrada en vigencia de la presente ordenanza, a partir del día siguiente de su publicación".**
 - **Disposiciones complementarias y finales**
Primera: *El servicio de transporte provisional, otorgado por la Municipalidad Provincial de Piura en base a un contrato de concesión, continuara circulando por las vías declaradas saturadas hasta la culminación de su contrato o cuando implemente el Plan de Maestro de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura;*
- 4.- *Derogar los artículos tercero, cuarto y quinto de la O.M N° 242-00-CMPP, por el sustento técnico antes citado;*
- 5.- *Mantener vigente los términos de los artículos Primero, Segundo, Sexto, Séptimo y Noveno de la O.M N° 242-00-CMPP";*



pronunciamento del estudio realizado por Consorcio Ingeniería TRAFFIK HTV, el cual es aprobado mediante Resolución de Alcaldía N° 1089-2017-A/MPP de fecha 13 de octubre de 2017;

Que, en ese sentido, la Comisión de Transportes, a través del Dictamen N° 009-2019-CT/MPP, de fecha 10 de setiembre de 2019, dictamina y recomienda se apruebe la "Modificación de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, de fecha 22 de junio de 2018;

Que, sometida a consideración de los señores regidores la recomendación de la Comisión de Transportes, en la Sesión Extraordinaria N° 20-2019 de fecha 12 de setiembre de 2019, mereció su aprobación, por lo que en uso de las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972;

SE ORDENA:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR la MODIFICACIÓN del Artículo Primero de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, de fecha 22 de junio de 2018, en base a la Resolución de Alcaldía N° 1089-2017-A/MPP, de fecha 13 de octubre de 2017, que aprobó el "**ESTUDIO PARA LA IDENTIFICACIÓN DE LAS VÍAS SATURADAS DENTRO DE LA PROVINCIA DE PIURA DENTRO DE LOS DISTRITOS DE PIURA, VEINTISÉIS DE OCTUBRE Y CASTILLA**", realizado por el **CONSORCIO INGENIERIA TRAFFIK HTV**; la cual quedará redactado de la siguiente manera:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR Y DECLARAR los siguientes Ejes Viales de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre, como **VÍAS SATURADAS**:

EJE VIAL	DESCRIPCIÓN
EJE VIAL 1: Av. Andrés A. Cáceres: desde la Av. Luis Montero hasta el Ovalo Cáceres.	SATURADO
EJE VIAL 2: Av. Guardia Civil: iniciando desde el Puente Sánchez Cerro hasta Av. Andrés A. Cáceres Av. Sánchez Cerro, iniciando desde el Puente hasta la Av. Cesar Vallejo (Ovalo Cáceres)	SATURADO
EJE VIAL 3: Av. Grau: desde Av. Loreto hasta Av. Chulucanas.	SATURADO
EJE VIAL 4: Av. Don Bosco (Av. Integración) desde la Av. Loreto hasta Av. Cesar Vallejo.	SATURADO

ARTÍCULO SEGUNDO: DERÓGUESE los artículos **TERCERO, CUARTO Y QUINTO** de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, de fecha 22 de junio del 2018.

ARTÍCULO TERCERO: MODIFICAR el Artículo Octavo de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP y su Disposición Complementaria y Final quedando redactado de la siguiente manera:



ARTÍCULO OCTAVO.- DISPÓNGASE la entrada en vigencia de la presente Ordenanza a partir del día siguiente de su publicación.

Disposición Complementaria y Final

Única: El servicio de transporte provincial otorgado por la Municipalidad Provincial de Piura, en base a un Contrato de Concesión, continuaran circulando por las Vías Declaradas Saturadas hasta la culminación de su contrato.

ARTICULO CUARTO: DISPÓNGASE la adecuación a la presente norma, a todas las empresas y vehículos de transporte público de personas en sus distintas modalidades, en el ámbito de la Provincia de Piura.



ARTICULO QUINTO: DEJAR SIN EFECTO, toda aquella norma o acto administrativo que se oponga o contradiga lo dispuesto en la presente Ordenanza.

ARTICULO SEXTO: DÉSE CUENTA a la Gerencia Municipal, Gerencia Territorial y Transporte, Gerencia de Asesoría Jurídica, Gerencia de Planificación, Gerencia de Tecnología y Sistema de la Información, Gerencia de Seguridad Ciudadana y Control Municipal, Gerencia de Servicios Comerciales, Oficina de Secretaría General, Oficina de Transporte y Circulación Vial, Oficina de Fiscalización y Control, Servicio de Administración Tributaria de Piura - SATP y Departamento de Tránsito - Piura de la Policía Nacional del Perú y Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Piura.



REGISTRESE, COMUNIQUESE, PUBLIQUESE, CUMPLASE Y ARCHIVASE.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ALCALDIA
Abg. Juan José Díaz Díaz
ALCALDE

Anexo 8

Ordenanza N° 277-00-CMPP



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ORDENANZA
N° 277-00-CMPP
San Miguel de Piura, 14 de octubre de 2019.

VISTOS:

El Dictamen N° 007-2019-CT/MPP de fecha 21 de agosto de 2019 de la Comisión de Transporte de la Municipalidad Provincial de Piura, y;

CONSIDERANDO:

Que, conforme a lo dispuesto en el artículo 194° de la Constitución Política del Perú, (modificado por la Ley N° 28607 – Ley de Reforma Constitucional), concordante con el Artículo II del Título Preliminar de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, prescribe que los gobiernos locales gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia; autonomía que radica en la facultad de ejercer actos de gobierno, administrativos y de administración, con sujeción al ordenamiento jurídico;

Que, la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, en el Artículo 9°, inciso 8°, prescribe que es atribución del Concejo Municipal: Aprobar, modificar o derogar las Ordenanzas y dejar sin efecto los acuerdos;

Que, la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley N° 27972 en su artículo 81° inciso 1.6 establece entre las competencias exclusivas de las Municipalidades en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen las siguientes funciones: "Normar, regular y controlar la circulación de vehículos menores motorizados o no motorizados, tales como taxis, mototaxis, triciclos, y otros de similar naturaleza", y en el artículo 81°, inciso 1.9 se les reconoce la función de: "Supervisar el servicio público de transporte urbano de su jurisdicción, mediante la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de multas por incumplimiento de las normas o disposiciones que regulan dicho servicio, con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control del tránsito";

Que, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 inciso a) del numeral 17.1 del artículo 17° señala que una de las competencias de las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales es: *Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial;*

Que, el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, del 08 de diciembre del 2018, modifica el artículo 25°, la Décimo Primera, la Décimo Sexta y la Décimo Novena Disposiciones Complementarias; la categoría I, del Anexo I; los ítems 4, 8 y 9 del numeral 33) y los numerales 11), 14), 46), 65) y 66) del Anexo II; y los numerales 1 y 5 del Anexo IV del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, en los términos siguientes:

Artículo 25°.- Requisitos técnicos para los vehículos destinados al servicio de Taxi:

Adicionalmente, los vehículos que presten el servicio de Taxi deben cumplir con las características y/o contar con los dispositivos señalados a continuación y, de ser el caso, conforme a las precisiones del Anexo III:

- a) Pertenecer a la categoría M1.
- b) Láminas Retroreflectivas que cumplan con los requisitos técnicos aprobados.



c) Cinturones de seguridad para todos los ocupantes. Cinturones de tres puntos para los ocupantes del asiento delantero y de dos puntos como mínimo para los ocupantes del asiento posterior.

d) Peso neto mínimo de 1,000 kg.

e) Para vehículos equipados con motor térmico, cilindrada mínima de 1,250 cm³ y para vehículos eléctricos, autonomía mínima de 200 km o potencia máxima no menor de 80 kW.

f) Mínimo cuatro puertas de acceso”;

Que, el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, señala en su **Artículo 3.- Incorporación al Reglamento Nacional de Vehículos**, *Incorpórase el ítem 13 al numeral 33) y los numerales 69), 70), 71), 72), 73), 74), 75), 76), 77), 78), 79), 80), 81), 82), 83), 84), 85), 86) y 87) al Anexo II; cuatro nuevas fórmulas rodantes y un último párrafo al numeral 4 del Anexo III; el eje triple separado al cuadro contenido en el numeral 2 del Anexo IV; y los sub numerales 3.1, 3.2 y 3.3 al numeral 3 del Anexo V del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, en los términos siguientes:*

“ANEXO II: DEFINICIONES.

(...)

72) **Cilindrada:** Es la sumatoria de los volúmenes de todos los cilindros de un motor térmico, usualmente expresada en cm³ litros. Los requisitos de cilindrada mínima establecida en los reglamentos nacionales y/o convenios internacionales se encuentran referidos a la cilindrada nominal. Para efectos regulatorios en el sector transporte se admite que la cilindrada nominal exceda hasta en 15 cm³ (0,015 litros) a la cilindrada técnica del vehículo establecida por el fabricante. (...).

Que, la Oficina de Transporte y Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Piura, mediante Informe N° 108-2019-OTyCV/MPP, de fecha 08 de abril de 2019, informa que en cumplimiento de esta norma nacional (Decreto Supremo N° 019-2018-MTC), este provincial puede inscribir y habilitar vehículos M1 para el servicio especial de taxi con un Peso neto mínimo de 1,000 kg; con motor térmico de cilindrada mínima de 1,235 cm³ y para vehículos eléctricos, autonomía mínima de 200 km o potencia máxima no menor de 80 kW y mínimo cuatro puertas de acceso;

Que, el Artículo 1° del Decreto Supremo N° 015-2017-MTC, que modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte - RNAT, aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, publicado el 21 de junio 2017, modifica el numeral 25.1.1, que indicaba: “La antigüedad máxima de acceso al servicio será de tres (3) años, contados a partir del 1 de enero del año siguiente al de su fabricación”. Por tanto no se toma en cuenta la antigüedad del vehículo para acceso al servicio, siempre y cuando esté dentro del régimen extraordinario de permanencia;

Que, estando a lo dispuesto en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias que aprobó el Reglamento Nacional de Administración de Transporte - RNAT, en su Artículo 25° numeral 25.5.1 indicaba: “los vehículos que hayan estado habilitados por el mismo o por otro transportista para la prestación del servicio de transporte público, en tanto no hayan sobrepasado la antigüedad máxima de permanencia que les corresponda”. (Artículo modificado por el Artículo 1° del Decreto Supremo N° 015-2017-MTC, publicada el 21 junio 2017) En ese sentido los vehículos que hayan estado inscritos y habilitados por el mismo u otro transportista anterior pueden ser habilitados para continuar prestando el servicio siempre y cuando se encuentre dentro del régimen extraordinario de permanencia, (habilitados por la Ordenanza Municipal N° 035-00, 01, 02, 03-CMPP) e inscritos en los registros administrativos de transporte de este provincial;

Que, el numeral 25.1.1 del artículo 25° del RNAT, modificado por Artículo 1° del Decreto Supremo N° 015-2017-MTC, dispone que la antigüedad máxima de permanencia de un vehículo al servicio de transporte público de personas de ámbito nacional, regional y provincial, será de hasta quince (15) años, contados a partir del 01 de enero del año siguiente al de su fabricación, y que, en el ámbito regional o provincial, dicha antigüedad podrá ser ampliada, como máximo hasta en cinco (5) años, por decisión adoptada mediante Ordenanza Regional o Provincial, según corresponda;



Que, la Vigésima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RNAT, incorporada por el artículo 2° del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC, establece un régimen extraordinario de permanencia de los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte de personas, con el fin de lograr la renovación del parque vehicular, el mismo que, en el ámbito regional y provincial, será determinado mediante Resolución Ministerial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, previa coordinación con los gobiernos regionales y provinciales, para los vehículos que se encuentren habilitados según sus propios registros administrativos de transporte, y las condiciones para que ello ocurra:

Que, la **RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 854-2018 MTC/01.02**, de fecha 31 de octubre de 2018, aprueba el "Cronograma del Régimen Extraordinario de Permanencia para los vehículos destinados al servicio de transporte especial de personas, en la modalidad de taxi, en el ámbito de la provincia de Piura", habilitados por la Municipalidad Provincial de Piura.

ANEXO:





Fecha de Fabricación	Fecha de Retiro
Hasta 1998	31 de diciembre del 2018
1999	31 de diciembre del 2019
2000	31 de diciembre del 2020
2001	31 de diciembre del 2021
2002	31 de diciembre del 2022
2003	31 de diciembre del 2023
2004	31 de diciembre del 2024
2005	31 de diciembre del 2025
2006	31 de diciembre del 2026
2007	31 de diciembre del 2027
2008	31 de diciembre del 2028
2009	31 de diciembre del 2029
2010	31 de diciembre del 2030
2011	31 de diciembre del 2031
2012	31 de diciembre del 2032
2013	31 de diciembre del 2033
2014	31 de diciembre del 2034
2015	31 de diciembre del 2035
2016	31 de diciembre del 2036
2017	31 de diciembre del 2037
2018	31 de diciembre del 2038

Que, la Municipalidad Provincial de Piura, de conformidad con lo establecido en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte y sus modificatorias y el Artículo 81° de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972, mediante **Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP (30/04/2010)** aprueba el Reglamento del Servicio de Transporte Especial de Taxi de la Municipalidad Provincial de Piura, y en su Cuarta Disposición Transitoria otorgó por única vez y de manera excepcional 60 días hábiles a partir de su vigencia, para que las personas naturales o jurídicas propietarios de vehículos con peso seco o neto no menor de 650 kilos, soliciten su autorización para SETAPI;

Que, con la **Ordenanza Municipal N° 035-01-CMPP (19/08/2010)**, se modificó la primogénita en el extremo del Fotochecks, Certificado de antecedentes policiales, con 05 vehículos debe ser empresa, modifica los artículos 25° y 27° de la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP, antigüedad (05 años), tasa de derecho autorización, identificación, TUC por un año;

Que, con la **Ordenanza Municipal N° 035-02-CMPP (25/03/2011)**, se modifica la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP y la Ordenanza Municipal N° 035-01-CMPP, en el extremo del derecho de pago para fotochecks, otorga 15 días hábiles, para la inscripción de vehículos que no tienen peso, cilindraje y antigüedad; y el pago por renovación de autorización el 50% de 355 soles;



Que, con la **Ordenanza Municipal N° 035-03-CMPP (23/06/2014)**, se modifica la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP y la Ordenanza Municipal N° 035-02-CMPP, en el extremo de ampliación de plazo por 30 días hábiles para inscripción de vehículos del SETAPI, flota vehicular para empresa no menor de 10 ni mayor de 30, el control y fiscalización del SETAPI (Inspectores municipales de transporte), derogatoria del artículo 61° y 62° de la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP;

O.M N° 035-00-CMPP (30/04/2010)	O.M N° 035-01-CMPP (19/08/2010)	O.M N° 035-02-CMPP (25/03/2011)	O.M N° 035-03-CMPP (23/06/2014)
60 días hábiles	modifica el art. 25 y 27	15 días hábiles	30 días hábiles (12/08/2014)

Que, el artículo primero de la Ordenanza Municipal N° 235-00-CMPP, de fecha 17/04/2018, suspende la emisión de nuevas autorizaciones para el servicio especial en Taxi Colectivo y Servicio Especial de Taxi-SETAPI, en sus diferentes modalidades, incluyendo el incremento de flota vehicular, modificaciones y ampliaciones de ruta, baja y sustitución vehicular, hasta que se elabore el Reglamento General de Transporte Terrestre, el Plan de Movilidad Urbana en la Provincia de Piura;

Que, con la Ordenanza Municipal N° 257-00-CMPP, de fecha 03/12/2018, aprueba el Plan de Movilidad Urbana Sostenible para la Provincia de Piura;

Que, por otro lado, el Reglamento General de Transporte Terrestre de la Provincia de Piura, no se realizó toda vez que sería inaplicable, ya que de acuerdo a nuestra realidad, se debe aprobar un Reglamento para cada modalidad de servicio de transporte de personas y mercancías de ámbito provincial;

Que, según la Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP, (08/11/2013) Aprueba el "Reglamento del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano en la Modalidad de Taxi Colectivo en la Provincia de Piura" esta ordenanza estableció características de un servicio de transporte regular de personas en vehículos M1, los vehículos del servicio de transporte regular de personas tienen otras características (M2 y M3) y no como lo establece la ordenanza antes citada (M1);

Que, según el Informe N° 103-2019-MTC/15.01, (26/02/2019) en su punto 2.6 del Análisis indica: *"De la normativa acotada, se puede anotar que el servicio de taxi es el servicio de transporte especial de ámbito provincial que se presta sin continuidad ni regularidad; en consecuencia el servicio de taxi colectivo regulado por la Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP, es un servicio que no tiene amparo legal, ni está considerado en el reglamento nacional. En consecuencia la Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP (noviembre del 2013), contraviene la normativa nacional y puede ser materia de una demanda de inconstitucionalidad ante el Tribunal Constitucional, en mérito al artículo 200° de la Constitución Política del Perú";*

Que, el Decreto Supremo N° 012-2019-MTC, que aprobó la Política Nacional del Transporte Urbano, el mismo que es concordante con la Ordenanza Municipal N° 257-00-CMPP que aprueba el Plan maestro de movilidad urbana sostenible de la Provincia de Piura PMMUS, la misma que establece tres ejes estratégicos y tres estrategias transversales;

Que, para la habilitación del conductor, se debe contar con el documento que certifique que ha recibido una charla anual de educación y seguridad vial, emitido por este provincial, de acuerdo al artículo 42°, inciso 1, numeral 9.5 del Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias;

Que, según el Artículo 324° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, modificado por el Artículo 1° del Decreto Supremo N° 003-2014-MTC, Modificación del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito (24/04/2014), indica:

"Artículo 324.- Detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre.



La detección de infracciones por incumplimiento de las normas de tránsito terrestre corresponde a la autoridad competente, la misma que, para tal efecto, cuenta con el apoyo de la Policía Nacional del Perú asignada al control del tránsito, la que realizará acciones de control en la vía pública o podrá utilizar medios electrónicos, computarizados u otro tipo de mecanismos tecnológicos que permitan verificar la comisión de infracciones de manera verosímil.

Cuando se detecten infracciones mediante acciones de control en la vía pública, el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control del tránsito impondrá la papeleta por la comisión de las infracciones que correspondan.

Cuando se detecten infracciones al tránsito mediante los medios o mecanismos electrónicos, computarizados o tecnológicos mencionados en el párrafo primero del presente artículo, la autoridad competente, en la jurisdicción que corresponda, deberá emitir el acto administrativo que corresponda y aparejarla con el testimonio documental, fílmico, fotográfico, electrónico o magnético que permita verificar su comisión.”;

Que, en ese sentido este provincial puede inscribir y habilitar vehículos de la categoría vehicular M1 (Sedan, Hatchback, Station Wagon, Limosina, Suv) para el servicio especial de taxi con un Peso neto mínimo de 1,000 kg; con motor térmico de cilindrada mínima de 1,235 cm³ y para vehículos eléctricos, autonomía mínima de 200 km o potencia máxima no menor de 80 kW y Mínimo cuatro puertas de acceso. Siempre que cumpla con los requisitos Técnicos, Operativos y legales para el acceso (15 años) y permanencia (20 años) y además se encuentre dentro del régimen extraordinario de permanencia para este servicio especial en la Provincia de Piura e inscritos en los registros administrativos de transporte de este provincial;

Que, en ese sentido los vehículos que hayan estado inscritos y habilitados por el mismo u otro transportista anterior pueden ser habilitados para continuar prestando el servicio, siempre y cuando se encuentre dentro del régimen extraordinario de permanencia e inscritos y habilitados en cumplimiento a las Ordenanzas Municipales N° 035-00; 035-02 y 035-03-CMPP del SETAPI y la Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP, situación que se dio antes de la publicación del Decreto Supremo N° 015-2017-MTC, publicada el 21 junio 2017;

Que, en cumplimiento a lo establecido en el artículo 25° del RNAT, modificado por el Artículo 1° del Decreto Supremo N° 015-2017-MTC y la Vigésima Séptima Disposición Complementaria Transitoria del RNAT, incorporada por el artículo 2° del Decreto Supremo N° 006-2012-MTC y la **RESOLUCIÓN MINISTERIAL N° 854-2018 MTC/01.02.** (31/10/2018), del "Cronograma del Régimen Extraordinario de Permanencia para los vehículos destinados al servicio de transporte especial de personas, en la modalidad de taxi, en el ámbito de la provincia de Piura", inscritos y habilitados por la Municipalidad Provincial de Piura, mediante las Ordenanzas Municipales N° 035-00; 035-02 y 035-03-CMPP del SETAPI y la O.M N° 141-00-CMPP y la presente norma, se debe establecer el siguiente cronograma:

CRONOGRAMA DEL RÉGIMEN EXTRAORDINARIO DE PERMANENCIA PARA LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE PERSONAS, MODALIDAD DE TAXI, EN EL ÁMBITO DE LA PROVINCIA DE PIURA

Fecha de Fabricación	Fecha de Retiro
Hasta 1999	31 de diciembre del 2019
2000	31 de diciembre del 2020
2001	31 de diciembre del 2021
2002	31 de diciembre del 2022
2003	31 de diciembre del 2023
2004	31 de diciembre del 2024
2005	31 de diciembre del 2025
2006	31 de diciembre del 2026



2007	31 de diciembre del 2027
2008	31 de diciembre del 2028
2009	31 de diciembre del 2029
2010	31 de diciembre del 2030
2011	31 de diciembre del 2031
2012	31 de diciembre del 2032
2013	31 de diciembre del 2033
2014	31 de diciembre del 2034
2015	31 de diciembre del 2035
2016	31 de diciembre del 2036
2017	31 de diciembre del 2037
2018	31 de diciembre del 2038

Que, en cuanto a flota vehicular MI de las personas naturales o jurídicas del servicio especial de taxi, que hayan superado la antigüedad de permanencia establecida en el presente cuadro, se iniciará el procedimiento administrativo para la finalización de la autorización y deshabilitación de los vehículos autorizados, en los registros administrativos de transporte de este provincial;



Que, en cumplimiento a la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972 y al RNAT Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias, mediante Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP se aprobó el Reglamento del Servicio de Transporte Especial de Taxi de la Municipalidad Provincial de Piura - SETAPI, modificado por Ordenanza Municipal N° 035-01-CMPP, Ordenanza Municipal N° 035-02-CMPP y Ordenanza Municipal N° 035-03-CMPP, Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP del Servicio de Taxi colectivo, siendo necesaria la actualización de las ordenanzas antes citadas a fin de adecuarlas a la normativa actual que regula esta modalidad de servicio especial de transporte de personas, sin vulnerar los derechos de los administrados, sin trasgredir ni desnaturalizar la normativa en materia de transporte y tránsito, es decir se debe tener en cuenta todos los vehículos inscritos y habilitados por las ordenanzas antes citadas y todos los expedientes de renovación, dentro y fuera de plazo de vencimiento de la autorización;



Que, el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC se ha modificado en varios extremos incluyendo las condiciones de acceso y permanencia para el servicio especial de Taxi (cilindrada, antigüedad y propiedad) por tanto se presenta un nuevo proyecto de ordenanza para este servicio;



Que, la Ordenanza Municipal N° 235-00-CMPP, en su artículo primero indica que se suspenda la emisión de nuevas autorizaciones para el servicio de transporte especial en taxi colectivo y SETAPI en sus diferentes modalidades, incluyendo incremento de flota vehicular, modificación y ampliación de ruta, baja y sustitución hasta que se elabore el Reglamento General de Transporte Terrestre, el Plan Maestro de Movilidad Urbana en la Provincia de Piura. De estos dos reglamentos, con la Ordenanza Municipal N° 257-00-CMPP, se aprobó el Plan Maestro de Movilidad Urbana de la Provincia de Piura, se elaboró el Reglamento general de transporte de la provincia de Piura, por lo tanto las condiciones que estableció la Ordenanza Municipal N° 235-00-CMPP, se ha cumplido, ya que se elaboró el Reglamento General de Transporte Terrestre y el Plan Maestro de Movilidad Urbana de la Provincia de Piura, dejando sin efecto su restricción;



Que, el Servicio de Taxi Colectivo aprobado mediante la Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP, (08/11/2013) Aprueba el "Reglamento del Servicio de Transporte Público Urbano e Interurbano en la Modalidad de Taxi Colectivo en la Provincia de Piura" esta ordenanza estableció características de un servicio de transporte regular de personas en vehículos MI, que sólo corresponden a un servicio especial, y con el pronunciamiento del Ministerio de Transporte y Comunicaciones mediante el Informe N° 103-2019-MTC/15.01, (26/02/2019) en su punto 2.6 del Análisis indica:



"De la normativa acotada, se puede anotar que el servicio de taxi es el servicio de transporte especial de ámbito provincial que se presta sin continuidad ni regularidad; en consecuencia el servicio de taxi colectivo regulado por la Ordenanza N° 141-00-CMPP, es un servicio que no tiene amparo legal, ni está considerado en el reglamento nacional.

Que, la ordenanza antes citada, esto es la Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP, (08/11/2013), vulnera el principio de legalidad, toda vez que contraviene la Ley N° 27181 y el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias, específicamente el numeral 3.56 del artículo 3°;

Que, el Decreto Supremo N° 012-2019-MTC que aprobó la Política Nacional del Transporte Urbano, además es consecuente con la Ordenanza Municipal N° 257-00-CMPP, del Plan de Maestro de Movilidad Urbana Sostenible de la Provincia de Piura, en cuanto a la administración del espacio público y los servicios de transporte en todas sus modalidades;

Que, a fin de cumplir con la normativa vigente en materia de transporte y tránsito terrestre, específicamente en la modalidad del servicio especial de taxi, es necesario formalizar a aquellos vehículos inscritos con la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP y sus modificatorias, que no hayan sido atendidos por los siguientes motivos:



Por haber solicitado la renovación de Autorización fuera de plazo.
Por haber cambiado de propietario.
Por no haber superado las observaciones en el debido plazo.
Que al renovar no cumplían con el peso, cilindrada y antigüedad.

Que, en cuanto a las personas naturales o jurídicas del servicio especial de taxi se debe dar un plazo de 60 días, para que se adecuen a la presente norma, caso contrario se iniciará el procedimiento administrativo para la finalización de la autorización y deshabilitación de los vehículos autorizados, establecidos en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias;



Que, se debe DEROGAR la Ordenanza Municipal N° 235-00-CMPP, toda vez que sus condiciones de restricción se han cumplido, es decir se elaboró el Reglamento General de transporte terrestre y se aprobó el Plan Maestro de Movilidad Urbana de la Provincia de Piura;

Que, se debe DEROGAR la Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP, que reglamenta el servicio de transporte público en Taxi Colectivo, toda vez que dicho servicio en vehículos de la categoría M1 no se ajusta a lo establecido en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, tal como lo señala el MTC, caso contrario solicitará la inconstitucionalidad de dicha norma complementaria;



Que, a fin de no desconocer los efectos legales de la Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP, en el extremo de la habilitación vehicular y ubicación de paraderos, se debe conservar estos aspectos;

Que, las empresas autorizadas bajo la ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP, deberán adaptarse a lo establecido en el nuevo Reglamento proponiendo plazo de 60 días calendario a partir del día siguiente de la publicación del presente reglamento para la presentación de sus expedientes;



Que, se debe DEROGAR la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP y sus modificatorias, toda vez, que el presente Reglamento se está adecuando al Decreto Supremo N° 019-2018-MTC y la Resolución Ministerial N° 854-2018 MTC/01.02. (31/10/2018), que aprobó el "Cronograma del Régimen Extraordinario de Permanencia para los vehículos destinados al servicio de transporte especial de personas, en la modalidad de taxi, en el ámbito de la Provincia de Piura", y lo establecido en la Ley N° 27181, su Reglamento aprobado con el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias;

Que, con el fin de identificar si el Vehículo del servicio especial de Taxi está autorizado o no por este provincial de una forma rápida y veraz, se propone OTORGAR además de los documentos de acceso y permanencia, un CÓDIGO Q-R que contiene la información del vehículo, conductor y si fuera el caso de la empresa autorizada;



Que, se debe dejar sin efecto las autorizaciones emitidas en el marco de las ordenanzas que se derogan mediante la presente Ordenanza, para que se emitan nuevas autorizaciones de acuerdo al nuevo reglamento;

Que, la Gerencia de Asesoría Jurídica, mediante Informe N° 657-2019-GAJ/MPP de fecha 23 de Abril de 2019, señala entre otros: i) Respecto de la revisión del Proyecto de Ordenanza, se advierte que recoge lo establecido en el Decreto Supremo N° 019-2018-MTC, de fecha 08 de diciembre de 2018, que modifica el

Reglamento Nacional de vehículos, en el texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito y dicta otras disposiciones tales como el Decreto Supremo N° 015-2017-MTC, el Decreto Supremo N° 017-2019-MTC; ii) El proyecto de Ordenanza señala a la Resolución Ministerial N° 854-2018-MTC, que aprueba el Cronograma de Permanencia para los vehículos destinados al servicio de transporte especial de personas, en la modalidad de taxi, en el ámbito de la Provincia de Piura; iii) El Proyecto de Ordenanza propone derogar la Ordenanza Municipal N° 235-00-CMPP y modificar la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP (y sus modificatorias, esto es Ordenanza Municipal 035-01-CMPP, Ordenanza Municipal 035-02-CMPP y Ordenanza Municipal N° 035-02-CMPP). Respecto a ello, esta Gerencia se pronunció mediante Informe N° 402-2019-GAJ/MPP de fecha 08 de marzo de 2019, opinando que es necesario la actualización de la Ordenanza en mención, a fin de adecuarse a la normatividad en materia de transporte de personas, sin vulnerar los derechos de los administrados y por ende no trasgredir ni desnaturalizar el referido cuerpo normativo;

Que, así también la Gerencia de Asesoría Jurídica, mediante el Informe N° 657-2019-GAJ/MPP, de fecha 23 de abril de 2019, señala que en este sentido, debe advertirse la inscripción de los vehículos efectuadas en atención a la Ordenanza Municipal 035-00-CMPP y sus modificatorias. Así como también, debe atenderse los expedientes presentados por el SETAPI, hasta antes de la publicación de la normativa vigente; se debe tener en consideración la recomendación realizada por la Oficina de Transportes y Circulación Vial, mediante el Informe N° 108-2019-OTyCV/MPP de fecha 08 de abril de 2019; debiéndose derogar la Ordenanza Municipal N°141-00-CMPP, que reglamenta el Servicio de Transporte Público en Taxi colectivo; toda vez que en dicho servicio en la categoría MI no se ajusta en lo establecido en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte, tal como lo señala el MTC; la Gerencia de Asesoría Jurídica, OPINÓ lo siguiente: **1. Derogar la Ordenanza Municipal N° 235-00-CMPP; 2. Modificar la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP; 3. Derogar la Ordenanza Municipal N°141-00-CMPP; 4. Elevar los actuados, así como el Proyecto que modifica la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP a la Comisión de Transporte para su estudio correspondiente;**

Que, en ese sentido, la Comisión de Transporte con Dictamen N° 007-2019-CT/MPP, de fecha 21 de agosto de 2019, en base a los sustentos técnico y legal emitidos por los órganos competentes dictaminó y recomendó aprobar el Proyecto de Ordenanza Municipal que **REGLAMENTA EL SERVICIO DE TRANSPORTE ESPECIAL DE TAXI DE LA PROVINCIA DE PIURA**; motivo por el cual recomienda su aprobación por el Pleno del Concejo Municipal Provincial de Piura;

Que, sometido a consideración de los señores regidores la recomendación de la Comisión de Transporte, en la Sesión Ordinaria, de fecha 14 de octubre de 2019, mereció su aprobación, por lo que en uso de las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972;

SE ORDENA:

ARTÍCULO PRIMERO: APROBAR el "REGLAMENTO DEL SERVICIO ESPECIAL DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN LA MODALIDAD DE TAXI DE LA PROVINCIA DE PIURA"; el mismo que forma parte integrante de la presente Ordenanza, y que consta de Sesenta (60) artículos y Una (01) disposición complementaria final.

ARTÍCULO SEGUNDO: DERÓGUESE a partir de la fecha de entrada en vigencia de este Reglamento: Las Ordenanzas Municipales N° 035-00-CMPP, N° 035-01-CMPP, N° 035-02-CMPP, N° 035-03-CMPP, Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP, Ordenanza Municipal N° 235-00-CMPP y todas las normas de ámbito provincial que se opongan al presente Reglamento. Así mismo deróguese también, las infracciones en materia de transporte establecidas en la Ordenanza Municipal N° 125-00-CMPP que aprueba el Reglamento de Aplicación y Sanciones (RAS) y el Cuadro Único de Infracciones y Sanciones (CUIS).

ARTÍCULO TERCERO: AUTORIZAR a la Oficina de Secretaría General, la publicación de la presente Ordenanza Municipal en el Diario Oficial de avisos judiciales de esta jurisdicción provincial.

ARTÍCULO CUARTO: DISPONER a la Gerencia Municipal en coordinación con la Gerencia de Tecnologías y Sistemas de Información, la publicación del Reglamento aprobado en la presente Ordenanza en



el Portal Web de la Municipalidad Provincial de Piura, de conformidad con lo establecido por los artículos 3° numerales 3.1); 3.2); y, 4° del Decreto Supremo N° 004- 2008-PCM y artículo 1° de la Ley N° 29091.

ARTÍCULO QUINTO: El presente Reglamento entrará en vigencia a partir del día siguiente de publicado.

ARTÍCULO SEXTO: ENCARGAR el cumplimiento de la presente Ordenanza, a la Gerencia Territorial y Transporte, Oficina de Transportes y Circulación Vial, División de Transporte, División de Tránsito y Circulación Vial, Oficina de Fiscalización y Control.

ARTÍCULO SÉPTIMO: DÉSE cuenta a la Comisión de Transporte, Gerencia Municipal, Gerencia Territorial y Transporte, Oficina de Organización y Métodos, Oficina de Transportes y Circulación Vial, División de Transporte, División de Tránsito y Circulación Vial, Oficina de Fiscalización y Control, al Servicio de Administración Tributaria de Piura - SATP y a la Policía Nacional del Perú - Departamento de Tránsito Piura.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: OTORGAR un plazo de noventa (90) días calendario a las personas naturales y jurídicas para inscribir y habilitar vehículos M1 (Sedan, Hatchback, Station, Wagon, Limosina, Suv) para el servicio de transporte especial de taxi con un peso neto mínimo de 1,000 kg; o más, con motor térmico de cilindrada mínima de 1,235 cm³ y para vehículos eléctricos, autonomía mínima de 200 km o potencia máxima no menor de 80 KW y mínimo cuatro puertas de acceso. Siempre y cuando se encuentre dentro del régimen extraordinario de permanencia para este servicio especial en la Provincia de Piura.

SEGUNDA: OTORGAR un plazo de noventa (90) días calendario para las personas naturales y jurídicas que han sido observados sus vehículos por peso seco o neto, cilindrada, titularidad y vigencia de autorización, soliciten su autorización o renovación o activen sus expedientes siempre y cuando estén inscritos y habilitados en los registros administrativos para prestar el servicio especial de transporte de personas de acuerdo con la Ordenanza Municipal N° 035-00-CMPP; Ordenanza Municipal N° 035-02-CMPP y Ordenanza Municipal N° 035-03-CMPP del SETAPI y la O.M N° 141-00-CMPP (Taxi Colectivo); siempre y cuando se encuentren dentro del régimen extraordinario de permanencia aprobado en la presente norma.

TERCERA: OTORGAR un plazo de noventa (90) días calendario, para que las Empresas de Transporte urbano e interurbano que fueron autorizadas bajo la modalidad de Taxi Colectivo en la provincia de Piura conforme a la Ordenanza Municipal N° 141-00-CMPP, cumplan con adecuarse a la modalidad de servicio especial de transporte de Taxi Remisse tal como establece el presente Reglamento, las mismas que conservarán la flota autorizada, pudiendo ser renovada conforme a ley dentro de los alcances de la presente norma complementaria.

CUARTA.- Mediante norma del rango que corresponda, que será expedida en un plazo no mayor de treinta (30) días contados a partir de la promulgación del presente Reglamento, se aprobarán las modificaciones al Texto Único de Procedimientos Administrativos - TUPA, que resulten necesarias, para su adecuación a lo previsto en la norma.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE, CÚPLASE, PUBLÍQUESE Y ARCHÍVESE.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ALCALDÍA
Abg. Juan José Díaz Dios
ALCALDE

Anexo 9

Ordenanza N° 250-01-CMPP



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ORDENANZA
N° 250-01-CMPP
San Miguel de Piura, 09 de diciembre de 2019.

VISTO:

El Dictamen N° 012-2019-CT/MPP, de fecha 06 de diciembre de 2019, emitido por la Comisión de Transporte, de la Municipalidad Provincial de Piura, y;

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Perú en su Artículo 194°, establece que las Municipalidades son órganos de gobierno local y tienen autonomía política, económica y administrativa;

Que, el artículo 195° de la Constitución antes citada, prescribe que es competencia del gobierno local la promoción del desarrollo y la economía local; y, la prestación de servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo, para lo cual les otorga competencias, entre otras, para desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de transporte, circulación y tránsito;

Que, el artículo 74° de la Ley Orgánica de Municipalidades - Ley N° 27972, estipula que las Municipalidades ejercen, de manera exclusiva o compartida, una función promotora, normativa y reguladora, así como la ejecución, fiscalización y control, en las materias de su competencia;

Que, el numeral 1.1 del artículo 81° de la Ley ut supra, establece que las Municipalidades Provinciales tienen como función, normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial;

Que, en el inciso a) del numeral 1) numeral 17.1 del artículo 17° de la Ley 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, señala que una de las competencias de las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales es: "Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial", así mismo, en el literal b) del mismo artículo, señala que también tiene competencia para "Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes";

Que, el Artículo 5° del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Tránsito, establece que en materia de tránsito terrestre, las Municipalidades Provinciales en su respectiva jurisdicción y de conformidad con el presente reglamento tiene competencias normativas, las cuales consisten en emitir normas y disposiciones complementarias necesarias para la aplicación del presente reglamento dentro de su respectivo ámbito territorial;



Que, el artículo 120° del decreto antes citado, prescribe que la autoridad competente, en situaciones generadas por la congestión vehicular y/o la contaminación, puede prohibir o restringir la circulación de vehículos o tipos de vehículos en determinadas áreas o vías públicas;

Que, el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos, establece los requisitos y características técnicas que deben cumplir los vehículos que ingresen, se registren, transiten, operen y se retiren del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, estableciendo la clasificación vehicular, siendo las siguientes: Categoría M2 y M3 Anexo I Clasificación Vehicular:

Categoría M: Vehículos automotores de cuatro ruedas o más diseñados y contruidos para el transporte de pasajeros;

M2: Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de cinco toneladas o menos;

M3: Vehículos de más de ocho asientos, sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de más de cinco toneladas;

Que, es de precisar que la Municipalidad Provincial de Piura tiene competencias para declarar áreas o vías de acceso restringido, en concordancia con el artículo 18° y 19° del Decreto Supremo N° 017-2007-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Jerarquización Vial, faculta a las autoridades competentes a declarar áreas o vías de acceso restringido, con la finalidad de eliminar externalidades negativas, generadas por el tránsito o transporte terrestre pudiendo ser la restricción de manera permanente, temporal o periódica, sea entre otros por congestión de vías, contaminación ambiental en niveles no permisibles, áreas colapsadas, restricciones por características técnicas de la vía, de seguridad vial y de estacionamiento, eventos patrióticos, deportivos y comunales o sociales, etc;

Que, es necesario regular la circulación desmedida de los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros de ámbito provincial, regional, nacional, internacional y transfronterizo en la provincia de Piura, que circulan dentro de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre, cuyas dimensiones y pesos conllevan al congestionamiento y caos vehicular; así como el desgaste y/o daños en la infraestructura vial, tales como: pistas, puentes, sardineles e incluso veredas, lo cual pone en peligro el desplazamiento y transitabilidad de peatones en nuestra ciudad, inclusive con el riesgo de ocasionar accidentes de tránsito con consecuencias que lamentar;

Que, mediante Ordenanza N° 242-01-CMPP, se modificó la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP, que aprobó y declaró los ejes viales de los distritos de Piura, Castilla y Veintiséis de Octubre, como vías saturadas, en base a lo establecido en el "Estudio para la Identificación de las Vías Saturadas dentro de la Provincia de Piura", elaborado por el Consorcio TraffiK HTV y aprobado mediante Resolución de Alcaldía N° 1089-2017-A/MPP de fecha 13 de octubre de 2017;

Que, habiendo sido declaradas como vías saturadas los principales ejes de la ciudad, se advierte que el flujo vehicular es mayor a la capacidad de la vía y no existen otras vías alternas cuyas condiciones técnicas permitan soportar la circulación de buses de la categoría M3 y M2, debiendo considerarse como vías de circulación alterna, las vías de evitamiento Sur y Este de la ciudad de Piura que ya se encuentra en funcionamiento y cumple con el paquete estructural y derecho de vía para el libre tránsito de los mismos, permitiendo de esta manera descongestionar las vías de la ciudad y disminuyendo el índice de accidentes de tránsito, prohibiendo transitar estos vehículos por calles y jirones de la ciudad, los mismos que no están estructurados para estos



tipos de vehículos generando al contrario el alto riesgo de accidentes de tránsito, congestión, contaminación y deterioro de las vías;

Que, por tanto la finalidad de la presente norma, es regular la circulación de los vehículos de la categoría M2 y M3 del servicio de transporte de pasajeros de ámbito provincial, regional, nacional, internacional y transfronterizo en la provincia de Piura, estableciendo zonas de acceso restringido conformado por un anillo vial establecido en la Ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, así como su pase por el interior de éste, en tal sentido, si la circulación se realiza por el interior del anillo vial antes mencionado, sólo se permitirá previa autorización de la Municipalidad Provincial de Piura; y si la circulación se realiza por las vías de evitamiento Sur y Este de la ciudad, no será necesaria dicha autorización, buscando así proteger la integridad física y la salud de los ciudadanos, descongestionar las vías principales, asimismo preservar la infraestructura vial de la ciudad;

Que, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, según el Informe N° 725-2019-MTC/18.01, de fecha 15 de octubre de 2019, en el punto IV del Análisis del sub numeral 4.18 relacionado a la evaluación de la Ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, indica que el Artículo Séptimo de la Ordenanza en mención, que aprueba el cuadro de 06 infracciones, sanciones y medidas preventivas por incumplimiento de lo dispuesto, así mismo afirma las competencias para declarar vías saturadas y vías de acceso restringido en esta jurisdicción provincial;

Que, en el mismo informe se indica que las municipalidades no se encuentran facultadas para aprobar mediante ordenanza municipal la tipificación y calificación de infracciones al tránsito terrestre contempladas en el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC; en ese sentido en cumplimiento al artículo 17° de la Ley 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito, la Municipalidad debe realizar los actos necesarios para la aplicación de los Reglamentos Nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial. Aquello incluye aplicar las sanciones e infracciones aprobadas por el MTC;

Que, la División de Transporte, mediante Informe N° 265-2019-MPP/OTYC-DT, de fecha 12 de noviembre de 2019, propone la modificación de la Ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, que establece el anillo vial para la circulación de vehículos de la categoría M2 y M3 que presenta el servicio de transporte regular y especial de pasajeros de ámbito provincial, regional, nacional e internacional en la provincia de Piura, teniendo como sustento técnico los documentos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el Informe N° 725-2019-MTC/18.01 e Informe N° 296-2019-MTC/18.01;

Que, la Gerencia de Asesoría Jurídica, a través del Informe N° 1852-2019-GAJ, de fecha 18 de noviembre de 2019, emitió opinión legal sobre la modificación de la Ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, de fecha 04 de octubre de 2018, que establece el anillo vial para la circulación de vehículos de la categoría M2 y M3 que presenta el servicio de transporte regular y especial de pasajeros de ámbito provincial, regional, nacional e internacional en la provincia de Piura, de acuerdo al siguiente contexto:

"ARTÍCULO TERCERO

DICE:

La prohibición establecida en el artículo segundo de la presente ordenanza no es aplicable en los siguientes casos:

3.1. Los vehículos de la categoría M3 hasta 6 toneladas peso bruto que presten el servicio del transporte especial bajo la modalidad de estudiantes de ámbito provincial debidamente autorizados.

Los vehículos que realizan el presente servicio especial de pasajeros, deberán cumplir con lo establecido en el artículo quinto de la presente Ordenanza.



DEBE DECIR:

La prohibición establecida en el artículo segundo de la presente ordenanza, no es aplicable en los siguientes casos:

3.1 Los vehículos de la categoría M3 que presten el servicio de transporte especial bajo la modalidad de estudiantes de ámbito provincial debidamente autorizados.

Los vehículos que realizan el presente servicio especial de pasajeros, deberán cumplir con lo establecido en el artículo quinto de la presente ordenanza.

ARTÍCULO CUARTO**DICE:**

Los vehículos de empresas de transporte turístico de la categoría M1, M2 y M3 hasta 6 toneladas de peso bruto, en los ámbitos provincial, regional y nacional, que trasladan turistas, por vía terrestre, por la naturaleza del servicio y la promoción del turismo en la ciudad de Piura, podrán ingresar al interior del Anillo Vial establecido en la presente Ordenanza, los mismos que deberán portar durante el ingreso al anillo vial, lo siguiente:

4.1 Autorización del servicio de transporte turístico emitida por la autoridad competente (TUC).

4.2 Copia del Contrato del Servicio Turístico.

4.3 Relación de turistas que se encuentran haciendo uso del servicio.

Los vehículos que realizan el servicio especial de pasajeros bajo la modalidad de transporte turístico, deberán cumplir con lo establecido en el artículo quinto de la presente ordenanza.

No podrán circular los vehículos de transporte turístico en los ámbitos regional y nacional, por las vías declaradas como saturadas de conformidad con el literal b) del artículo tercero de la Ordenanza Municipal N° 242-00-CMPP.

DEBE DECIR:

Los vehículos de empresa de transporte turístico de la categoría M1, M2, M3, en los ámbitos provincial, regional y nacional, que trasladan turistas, por vía terrestre por la naturaleza del servicio y la promoción del turismo en la ciudad de Piura, podrán ingresar al interior del anillo vial establecido en la presente ordenanza, los mismos que deberán portar durante el ingreso al anillo vial, lo siguiente:

4.1 Autorización del servicio de transporte turístico emitida por la autoridad competente (TUC).

4.2 Copia del contrato del Servicio Turístico.

4.3 Relación de turistas que se encuentran haciendo uso del servicio.

Los vehículos que realizan el servicio especial de pasajeros bajo la modalidad de transporte turístico, deberán cumplir con lo establecido en el artículo quinto de la presente ordenanza.

Derogar el ARTÍCULO SÉPTIMO de la Ordenanza Municipal N° 250.

ARTÍCULO DÉCIMO**DICE:**

Encárguese el cumplimiento de la presente ordenanza a la Oficina de Transporte y Circulación Vial de la Municipalidad Provincial de Piura, a través de los Inspectores Municipales de Transporte, quienes se encargarán de aplicar las sanciones correspondiente a través de la imposición de Actas de Control al incumplimiento de la misma, pudiendo contar con o sin el apoyo de la Policía Nacional del Perú.

DEBE DECIR:

Encárguese el cumplimiento de la presente ordenanza a la Gerencia de Fiscalización y Control de la Municipalidad Provincial de Piura, a través de los Inspectores Municipales



Así mismo se debe derogar el Artículo Octavo y Noveno de la presente ordenanza municipal, toda vez que ya se cumplió el plazo otorgado y se emitió el Decreto de Alcaldía N° 031-2018-A/MPP”;

Que, la Oficina de Transporte y Circulación Vial, según Informe N° 363-2019-OTyCV/MPP, de fecha 27 de Noviembre de 2019, remitió el expediente a la Gerencia Territorial y de Transporte sobre la modificación de la Ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, a fin que se remita a la Gerencia Municipal y posteriormente a la Comisión de Transporte;

Que, en ese sentido, estando las opiniones técnicas y legales emitidas, la Comisión de Transporte con Dictamen N° 012-2019-CT/MPP, de fecha 06 de diciembre de 2019, acuerda dar conformidad a la modificatoria de la Ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, de fecha 04 de octubre de 2018, que aprobó el Anillo Vial para la circulación de vehículo de la categoría M2 y M3, en concordancia con lo establecido en el Plan de Desarrollo Urbano de Piura, Castilla Veintiséis de Octubre; motivo por el cual se recomienda su aprobación por el Pleno del Concejo Municipal Provincial de Piura;

Que, sometido el Dictamen N° 012-2019-CT/MPP, de fecha 06 de diciembre de 2019, a consideración de los señores regidores en la Sesión Ordinaria de Concejo de fecha 09 de diciembre de 2019, mereció su aprobación, por lo que en uso de las atribuciones conferidas por la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972;

SE ORDENA:

ARTÍCULO PRIMERO.- MODIFICAR los artículos Tercero, Cuarto y Décimo de la Ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, de fecha 04 de octubre de 2018, que aprobó el Anillo Vial para la circulación de vehículos de la categoría M2 y M3, en concordancia con lo establecido en el Plan de Desarrollo Urbano de Piura, Castilla, Veintiséis de Octubre, por el siguiente texto:

ARTÍCULO TERCERO.- *La prohibición establecida en el artículo segundo de la presente Ordenanza Municipal, no es aplicable en los siguientes casos:*

3.1 *Los vehículos de la categoría M3 que presten el servicio de transporte especial bajo la modalidad de estudiantes de ámbito provincial debidamente autorizados.*

3.2 *Los vehículos (autos, buses, carrozas y otros) que son utilizados en los cortejos fúnebres (sepelio).*

3.3 *Los vehículos que son utilizados en excursiones escolares.*

Los vehículos que realizan el presente servicio especial de pasajeros, deberán cumplir con lo establecido en el artículo quinto de la presente ordenanza.

ARTÍCULO CUARTO.- *Los vehículos de empresas de transporte turístico de la categoría M1, M2, M3, en los ámbitos provincial, regional y nacional, que trasladan turistas, por vía terrestre, por la naturaleza del servicio y la promoción del turismo en la ciudad de Piura, podrán ingresar al interior del Anillo Vial establecido en la presente ordenanza municipal, los mismos que deberán portar durante el ingreso al anillo vial, lo siguiente:*

4.1 *Autorización del servicio de transporte turístico emitida por la autoridad competente (TUC).*

4.2 *Copia del contrato del Servicio Turístico*

4.3 *Relación de turistas que se encuentran haciendo uso del servicio*



Los vehículos que realizan el servicio especial de pasajeros bajo la modalidad de transporte turístico, deberán cumplir con lo establecido en el artículo quinto de la ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, de fecha 04 de octubre de 2019.

ARTÍCULO DÉCIMO.- Encárguese el cumplimiento de la presente ordenanza a la Gerencia de Fiscalización y Control de la Municipalidad Provincial de Piura, quien coordinará con la Policía Nacional del Perú asignada al control de tránsito, la misma que sancionará de acuerdo a la tabla de infracciones del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado mediante el D.S N° 016-2009-MTC y sus modificaciones.

ARTÍCULO SEGUNDO: DEROGAR los artículos Séptimo, Octavo y Noveno de la Ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, de fecha 04 de octubre de 2018.

ARTÍCULO TERCERO: La Circulación y/o Estacionamiento de los vehículos de la categoría M2 y M3 al interior del anillo vial establecido en el artículo Primero de la Ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, de fecha 04 de octubre de 2018, se sanciona de acuerdo a la tabla de infracciones del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y sus modificaciones.

ARTÍCULO CUARTO: Los vehículos de la categoría M2 y M3 de las empresas de transporte que realizan el servicio de transporte especial y privado de pasajeros de ámbito regional, nacional, internacional y transfronterizo, que ingresen al interior del anillo vial establecido en el artículo Primero de la Ordenanza Municipal N° 250-00-CMPP, deberán solicitar su autorización, la misma que será gratuita y para ello deberá contar con los siguientes requisitos:

- 4.1 Autorización del servicio de transporte especial y privado de pasajeros emitida por la autoridad competente (TUC).
- 4.2 Copia del SOAT, CITV, Tarjeta de Identificación vehicular.
- 4.3 Copia de la Licencia de Conducir de acuerdo a la categoría del vehículo.

ARTÍCULO QUINTO.- ENCARGAR a la Oficina de Secretaría General la publicación de la presente Ordenanza en el diario oficial encargado de los avisos judiciales de esta jurisdicción provincial.

ARTÍCULO SEXTO.- DISPONER a la Gerencia Municipal en coordinación con la Gerencia de Tecnologías y Sistema de Información la publicación de la presente Ordenanza Municipal en el Portal Web de la Municipalidad Provincial de Piura.

ARTÍCULO SÉPTIMO.- La presente Ordenanza entrará en vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el diario de avisos judiciales.

ARTÍCULO OCTAVO.- DESE cuenta a la Gerencia Municipal, Gerencia Territorial y Transporte, Gerencia de Seguridad Ciudadana y Control Municipal, Oficina de Organización y Métodos, Oficina de Transporte y Circulación Vial, Oficina de Fiscalización y Control, al Servicio de Administración Tributaria de Piura - SATP y a la Policía Nacional del Perú, Departamento de Tránsito – Piura, Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Piura, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías – SUTRAN y la Dirección General de Transporte Terrestre – MTC.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE, CÚMPLASE.



MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PIURA
ALCALDIA
Abg. Juan José Díaz Días
ALCALDE