

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



Análisis de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, y su aplicación a las empresas exportadoras de mango, Tambogrande – Piura, 2022.

TESIS

Para optar el título de abogada

Autora:

Bach. Ibys Rubbi Monge Sembrera

Tumbes, 2024

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



Análisis de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, y su aplicación a las empresas exportadoras de mango, Tambogrande – Piura, 2022.

Tesis aprobada en forma y estilo por:

Mg. Hugo Chanduvi Vargas (Presidente)

ORCID: 0000-0002-7655-8487

Mg. Christiam Giancarlo Loayza Pérez (Miembro)

ORCID: 0000-0002-2715-6385

Dra. Carmen Rosa Alcántara Mio (Asesora)

ORCID: 0000-0001-8794-0844

Tumbes, 2024

UNIVERSIDAD NACIONAL DE TUMBES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



Análisis de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, y su aplicación a las empresas exportadoras de mango, Tambogrande – Piura, 2022.

Las suscritas declaramos que la tesis es original en su contenido y forma:

Autora: Br. Ibys Rubbi Monge Sembrera

ORCID: 0009-0001-5239-2849

Asesora: Dra. Carmen Rosa Alcántara Mio

ORCID: 0000-0001-8794-0844




CERTIFICACIÓN

Dra. Carmen Rosa Alcántara Mio, docente ordinario en la categoría de Principal de la Universidad Nacional de Tumbes, adscrita al Departamento Académico de Derecho de la Facultad de Derecho y Ciencia Política.

CERTIFICO:

Que, el informe de tesis titulado “**Análisis de la Ordenanza Municipal N° 003-2019—MDT-CM, y su aplicación a las empresas exportadoras de mango, Tambogrande – Piura, 2022**”, presentado por la bachiller en derecho Ibys Rubbi Monge Sembrera identificada con DNI N° 72388530, ha sido asesorado y revisado por mi persona, por tanto, queda autorizado para su presentación a la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Nacional de Tumbes para su revisión y aprobación correspondiente.

Tumbes, 06 de noviembre de 2024.



Dra. Carmen Rosa Alcántara Mio
Asesora del informe de Tesis



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la ciudad de Tumbes, a los veintinueve días del mes de noviembre del dos mil veinticuatro, siendo las 17:00 horas, se reunieron, los integrantes del jurado de tesis, designado mediante Resolución Decanal N.º 263-2023/UNTUMBES-FDCP-D(e); del 12 de junio del 2023, integrado por el Mg. Hugo Chanduvi Vargas con DNI N.º 80453434 en su condición de presidente, Mg. Christiam Giancarlo Loayza Pérez con DNI N.º 42367223 miembro y Dra. Carmen Rosa Alcántara Mío con DNI N.º 00252831 Asesora-vocal de Tesis, para la sustentación en acto público de la tesis titulada: "Análisis de la Ordenanza Municipal N.º 003-2019-MDT-CM, y su aplicación a las empresas exportadoras de mango, Tambogrande-Piura 2022" ejecutada por la Bachiller Ibys Rubbi Monge Sembrera, para optar el Título Profesional de Abogada, la que se realiza en FORMA PRESENCIAL, en la Sala de Simulación de Audiencias de la Facultad de Derecho y Ciencia Política.

En conformidad con el artículo 62 y siguientes del Reglamento de Tesis para pregrado y posgrado de la Universidad Nacional de Tumbes, la sustentación de la tesis es un acto público de exposición y defensa del trabajo ejecutado, amparado en las normas reglamentarias invocadas. El presidente del jurado dio por iniciado el acto de sustentación, concediendo el uso de la palabra de la Bachiller **IBYS RUBBI MONGE SEMBRERA** para que proceda a la sustentación de la Tesis.

Luego de la sustentación de la tesis, formulación de preguntas y la deliberación del jurado, en conformidad con el artículo 65 del Reglamento de Tesis para pregrado y posgrado de la Universidad Nacional de Tumbes. Declaran aprobado por unanimidad con el calificativo de Regular () Buena () Muy Buena () y Sobresaliente (X).

Por tanto, la Bachiller, queda **APTA**, para iniciar los trámites administrativos, y el Consejo Universitario de la Universidad Nacional de Tumbes, expida el Título Profesional de Abogada, en conformidad con lo estipulado en el Artículo N.º 90 del Estatuto de la Universidad Nacional de Tumbes y lo normado en el Reglamento de Tesis de la Universidad Nacional de Tumbes.

Siendo las 17.07 horas con 37 minutos, del mismo día, el presidente del jurado dio por concluido el presente acto académico, de sustentación de tesis, para mayor constancia de lo actuado firmaron en señal de conformidad todos los integrantes del jurado.


Mg. Hugo Chanduvi Vargas
DNI N.º 80453434
Código ORCID 0000-0002-76558487
Presidente de Jurado de Tesis


Mg. Christiam Giancarlo Loayza Pérez
DNI N.º 10813859
Código ORCID: 0000-0002-27156385
Miembro


Dra. Carmen Rosa Alcántara Mío
DNI N.º 00252831
Código ORCID: 0000-0001-8794-0844
Asesora-vocal

Resumen de originalidad de Turnitin


Análisis de la ordenanza municipal N° 003-2019-MDT-CM y su aplicación a las empresas exportadoras de mango, Tambogrande-Piura 2022.

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS


1	repositorio.untumbes.edu.pe Fuente de Internet	3%
2	hdl.handle.net Fuente de Internet	2%
3	www.gmu.munlima.gob.pe Fuente de Internet	1%
4	doczz.net Fuente de Internet	1%
5	www.gob.pe Fuente de Internet	1%
6	repositorio.unp.edu.pe Fuente de Internet	1%
7	alicia.concytec.gob.pe Fuente de Internet	1%
8	www.dspace.uce.edu.ec Fuente de Internet	1%


Dr. Carmen R. Alcántara Mío
ABOGADA - ICAT Reg. 026
DOCENTE PRINCIPAL, FDCP - UNTUMBES

9	andina.pe Fuente de Internet	1 %
10	elbuho.pe Fuente de Internet	1 %
11	repositorio.uandina.edu.pe Fuente de Internet	1 %
12	Submitted to Universidad Cesar Vallejo Trabajo del estudiante	1 %
13	perudalia.com Fuente de Internet	1 %
14	repositorio.usil.edu.pe Fuente de Internet	1 %
15	repositorio.upn.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
16	repositorio.utc.edu.ec Fuente de Internet	<1 %
17	documen.site Fuente de Internet	<1 %
18	www.scielo.org.co Fuente de Internet	<1 %
19	www.coursehero.com Fuente de Internet	<1 %
20	repositorio.umsa.bo Fuente de Internet	<1 %


 Dr. Carine R. Alcántara Mío
 ABOGADA - ICAT Reg. 026
 DOCENTE PRINCIPAL FDCP - UNTUMBES


21	repositorio.lamolina.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
22	Submitted to Universidad Peruana Los Andes Trabajo del estudiante	<1 %
23	elcomercio.pe Fuente de Internet	<1 %
24	www.bopsantacruzdetenerife.es Fuente de Internet	<1 %
25	Submitted to Universidad Tecnológica del Peru Trabajo del estudiante	<1 %
26	idoc.pub Fuente de Internet	<1 %
27	aap.org.pe Fuente de Internet	<1 %
28	Submitted to Universidad Nacional del Centro del Peru Trabajo del estudiante	<1 %
29	repositorio.uprit.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
30	www.ipdu.pe Fuente de Internet	<1 %
31	repositorio.upla.edu.pe Fuente de Internet	<1 %


 Dr. Carmen R. Alcantara Mío
 ABOGADA - ICAT Reg. 026
 DOCENTE PRINCIPAL FDCP - UNTUMBES

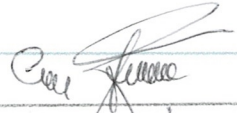
32	ideas.repec.org Fuente de Internet	<1 %
33	www.mintra.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
34	es.panjiva.com Fuente de Internet	<1 %
35	Submitted to Universidad Inca Garcilaso de la Vega Trabajo del estudiante	<1 %
36	doku.pub Fuente de Internet	<1 %
37	repositorio.continental.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
38	Submitted to Universidad Católica de Avila Trabajo del estudiante	<1 %
39	Submitted to Universidad Católica de Santa María Trabajo del estudiante	<1 %
40	revistas.unal.edu.co Fuente de Internet	<1 %
41	cdn.www.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
42	repositorio.unac.edu.pe Fuente de Internet	<1 %


 Dr. Carmen R. Alcántara Mio
 ABOGADA - ICAT Reg. 026
 DOCENTE PRINCIPAL FDGP - UNTUMBES

43	repositorio.uncp.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
44	ri-ng.uaq.mx Fuente de Internet	<1 %
45	de.slideshare.net Fuente de Internet	<1 %
46	busquedas.elperuano.pe Fuente de Internet	<1 %
47	Submitted to Universidad Continental Trabajo del estudiante	<1 %
48	www.scribd.com Fuente de Internet	<1 %
49	www.minagri.gob.pe Fuente de Internet	<1 %
50	www.seair.co.in Fuente de Internet	<1 %
51	Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru Trabajo del estudiante	<1 %
52	Submitted to Universidad Politecnica Salesiana del Ecuador Trabajo del estudiante	<1 %
53	documents.mx Fuente de Internet	<1 %


 Ed. Cormen R. Alcántara Mio
 ABOGADA - ICAT Reg. 026
 DOCENTE PRINCIPAL FDOP - UNTUMBES

54	www.powtoon.com Fuente de Internet	<1 %
55	Submitted to Tecsup Trabajo del estudiante	<1 %
56	repositorioacademico.upc.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
57	Submitted to Universidad de Piura Trabajo del estudiante	<1 %
58	dspace.ucacue.edu.ec Fuente de Internet	<1 %
59	vsip.info Fuente de Internet	<1 %
60	Submitted to Universidad Tecnológica de los Andes Trabajo del estudiante	<1 %
61	es.scribd.com Fuente de Internet	<1 %
62	qdoc.tips Fuente de Internet	<1 %
63	repositorio.ucv.edu.pe Fuente de Internet	<1 %
64	Submitted to Universidad Nacional de Tumbes Trabajo del estudiante	<1 %


 Dr. Carmen R. Alcántara Mío
 ABOGADA - ICAT Reg. 026
 DOCENTE PRINCIPAL FDOP - UNTUMBES

65

docplayer.es
Fuente de Internet

<1%

66

pt.scribd.com
Fuente de Internet

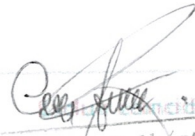
<1%

Excluir citas

Activo

Excluir bibliografía

Activo



~~Experiencias~~ < 15 words
Lc. Carmen R. Alcántara Mío
ABOGADA - ICAT Reg. 026
DOCENTE PRINCIPAL FDGP - UNTUMBES



"A papá, gran ejemplo de superación y mi mayor fuente de inspiración.

A mamá, por ser en mi vida lo que al mar son las estrellas.

A ambos, porque ciegamente han creído en mí, y aún, a pesar de los años, siguen caminando a mi lado, con mi palma descansando entre sus manos."

DEDICATORIA



AGRADECIMIENTO

El camino del estudiante es largo, y en muchas ocasiones austero, por ende, mi gratitud infinita a todos los que son farolitos y con cariño alumbran mi andar.

A mi Sis, mujer de gran carácter y de valor inigualable, cuyo apoyo constante ha sido un pilar para mí, gracias por siempre estar ahí.

A mi mamita, mujer de moral incomparable, sus oraciones son el tesoro más valioso de mi cofre espiritual.

A mi familia, a veces insistentes, pero siempre llenos de gran corazón, que soñaron junto a mí con este día; no estaría aquí sin su constante motivación.

A mi asesora, Dra. Carmencita, mujer sabia y exitosa, le expreso toda mi admiración, estima y eterna gratitud por su valiosa guía y paciencia a lo largo de este proceso. Su dedicación y compromiso han sido fundamentales para que este trabajo llegara a buen puerto. Hubiera estado perdida sin usted.

A mi abuelita Eusebia, portadora del corazón más noble que ha existido, gracias infinitas por el legado que hoy se refleja en mí, y por el amor eterno que, desde el cielo, sigue abrazando mi corazón.

A Willy y Aníbal, he abrazado la vida junto a su compañía, y hoy, desde el cielo, comparten mi alegría.

A mis amigos, quien encuentra un amigo encuentra un tesoro, y yo los encontré a ustedes. Son pocos, pero valiosos, y cada uno tiene un lugar especial en mi corazón.

A mi Jazz, las noches de estudio parecían ser más livianas al escucharte ronronear.

A todos los que vieron la piedra en bruto de esta Rubbi, gracias por ayudarme a pulir.

A la Virgen María, cuyo manto ha sido mi protección cada día.

A Dios, porque clamé y Él inclinó su oído hacia mí con misericordia.

Índice general

Acta de sustentación de tesis.....	v
Resumen de originalidad de Turnitin.....	vi
Dedicatoria	xiii
Agradecimiento	xiv
Índice general.....	xv
Índice de tablas	xvii
Índice de anexos	xviii
Índice de figuras	xix
Resumen.....	xx
Abstract.....	xxi
CAPÍTULO I	22
1. INTRODUCCIÓN.....	22
CAPÍTULO II	28
2. REVISIÓN DE LA LITERATURA.....	28
2.1. Antecedentes.....	28
2.1.1. Antecedentes internacionales	28
2.1.2. Antecedentes nacionales.	29
2.2. Bases teóricas	31
2.2.1 Teoría de la pirámide de Kelsen.....	31
2.2.2. Sistema de Transporte.	33
2.2.2.1. Transporte terrestre.	34
2.2.2.2. Impacto de los sistemas de transporte.....	34
2.2.2.3. Transporte de carga pesada.	36
2.2.3. Ordenanza Municipal.....	37
2.3. Términos Básicos	44
CAPÍTULO III	46
3. METODOLOGÍA.....	46
3.1. Enfoque de la investigación.....	46
3.2. Diseño de la investigación	46

3.3. Nivel de investigación	46
3.4. Tipo de investigación	46
3.5. Sujetos de la investigación	46
3.6. Métodos y procedimientos	47
3.7. Técnicas e instrumentos	47
CAPÍTULO IV	49
4. RESULTADOS Y DISCUSION	49
CAPÍTULO V	66
5. CONCLUSIONES	66
CAPÍTULO VI	67
6. RECOMENDACIONES	67
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS	68
VIII. ANEXOS	72

Índice de tablas

Tabla 1. Jerarquía normativa en el Perú	32
Tabla 2. Impacto de los sistemas de transporte.	36
Tabla 3. Horario de ingreso de Transportes de carga o mercancías.....	41
Tabla 4. Categorías de respuestas	48
Tabla 5. Nivel de categorías.....	48
Tabla 6. Tipo de vehículo de carga	49
Tabla 7. Horarios establecidos según las zonas	50
Tabla 8. Vías restringidas y fiscalización.....	52
Tabla 9. Efectos de la ordenanza.....	54
Tabla 10. Aplicación de la ordenanza municipalidad en las empresas exportadoras	56
Tabla 11. Horarios establecidos	57
Tabla 12. Vías restringidas.....	58
Tabla 13. Infracciones y sanciones	59
Tabla 14. Efectos de la ordenanza municipal.....	60
Tabla 15. Propuestas para no causar afectación con la implementación de la ordenanza municipal	61

Índice de anexos

Anexos 1. Encuesta: Eficacia de la ordenanza municipal.	73
Anexos 2. Guía de entrevista 01	77
Anexos 3. Población en estudio 01	78
Anexos 4. Guía de entrevista 02	79
Anexos 5. Población en estudio 02	80
Anexos 6. Matriz de consistencia	82
Anexos 7. Operacionalización de variable	84

Índice de figuras

Figura 1. Pirámide de Kelsen en Perú.....	32
Figura 2. Mapa semántico de Impacto de los sistemas de transporte.....	35

Resumen

La presente investigación tuvo como objetivo general, analizar el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, aplicado por las empresas exportadoras de mango del distrito de Tambogrande, Piura 2022. En función al propósito de la investigación es de tipo básica, nivel descriptivo, de diseño no experimental y de enfoque mixto. Como técnica se utilizó la encuesta (cuestionario) y entrevista (guía de entrevista), aplicándose a 30 gerentes de las empresas exportadoras de mango de Tambogrande, el muestreo probabilístico intencionado se aplicó a 18 gerentes. Como resultado de la aplicación de ambos instrumentos se obtuvieron porcentajes altamente positivos con hasta 48% de aceptación por parte de la población, sin embargo, también se obtuvieron porcentajes negativos de hasta el 58% en contra de la ordenanza estudiada. Se concluyó, en que los resultados de la entrevista mostraron que la gran mayoría de sujetos conocen la ordenanza y sus efectos, sin embargo, no la consideran justa en algunos aspectos y por ello consideran que debía aplicarse, pero no de la forma en que se ha implementado, infiriendo en que se debería tener más consideración con la opinión de la población y trabajadores de Tambogrande, previamente.

Palabras claves: Ordenanza Municipal, exportación, implementación, tránsito vehicular.

Abstract

The purpose of this research was to analyse the level of effectiveness of the Municipal Ordinance No. 003-2019-MDT-CM, applied by mango exporting companies in the district of Tambogrande, Piura 2022. According to the purpose of the research, it is of basic type, descriptive level of non-experimental design and mixed approach. The survey (questionnaire) and interview (interview guide) were used as a technique, applied to 30 managers of the Tambogrande mango exporting companies, having to apply purposive probability sampling since only 18 managers collaborated. As a result of the application of both instruments, highly positive percentages were obtained in the survey with up to 48% acceptance by the population, however, there were also negative percentages of up to 38% against the ordinance studied. It was concluded that the results of the interview showed that the great majority of the subjects are aware of the ordinance and its effects, however, they do not consider it fair in some aspects and therefore consider that it should be applied, but not in the way it has been implemented, inferring that more consideration should be given to the opinion of the population and workers of Tambogrande beforehand.

Keywords: Municipal Ordinance, export, implementation, vehicular traffic.

CAPÍTULO I

1. INTRODUCCIÓN

Hoy en día, el transporte de carga terrestre, es considerado como uno de los elementos económicos más importantes que coadyuvan a la conquista de los diversos mercados. Según Rodríguez (2013), el transporte de carga terrestre es primordial en la vida de las personas y la sociedad, hoy en día, debe ser tratado como un mecanismo o un elemento que sea clave para el buen funcionamiento, desarrollo y eficiencia de nuestras ciudades (pág.7).

El transporte de carga por carretera es una industria importante en la economía, dado que el vehículo es el encargado de impulsar las actividades del país, su papel resulta de suma importancia. (Aresti et al. 2016). La actividad de transporte de carga está adquiriendo una creciente relevancia en las naciones industrializadas, emergentes y en desarrollo, consolidándose como un sector económico y social de gran importancia al actuar como intermediario entre productores y consumidores.

El aumento de gente y de actividad comercial aumenta la demanda de bienes y servicios, y al mismo tiempo, incrementa la competencia por el escaso espacio que existe en la calle y acera. Las ciudades más antiguas sufren por la falta de inversión y el envejecimiento de su infraestructura. Esto se reflejó, en la Municipalidad de Lima ha reforzado las acciones de fiscalización a camiones por incumplir el Reglamento de Transporte de Carga en varios distritos de la ciudad, puesto que, buscan fiscalizar vehículos por realizar carga y descargar en vías no autorizadas, interferir el tránsito, prestar el servicio de transporte de carga y mercancía sin autorización, circular por vías y horarios distintos a los autorizados, entre otras faltas (Go. Pe, 2021).

Del mismo modo, la morfología de las calles de Arequipa las hace proclives a la turgurización, en especial con la masificación de vehículos particulares que congestionan las calles diariamente. Una problemática que se ve potenciada con la circulación de vehículos de carga pesada durante las horas punta. Al respecto, la Municipalidad Provincial de Arequipa (MPA) publicó la ordenanza municipal 1234, que ordena la circulación de vehículos que superen las 18 toneladas dentro de la jurisdicción (El búho, 2021).

El transporte es un encargo que proviene de un intercambio comercial, ya que se utiliza para movilizar mercancías que son objeto de intercambio nacional o internacional. Por lo tanto, la prestación de servicios de transporte es una condición necesaria para sustentar el crecimiento económico de un país. La capacidad de movilizar carga de la industria del transporte y la calidad de sus servicios y precios tienen un impacto muy grande en la economía en su conjunto (Mincetur, 2015). En este sentido, el transporte de bienes es esencial en la vida diaria porque vivimos en un mundo basado en el comercio donde el transporte conecta personas y bienes en muchos niveles, desde la demanda interna hasta la demanda global, y la mayoría de las industrias y actividades económicas en las que los consumidores y productores dependen.

En Ecuador, el rol articulador del sector del transporte la posiciona como uno de los sectores más relevantes en la dinámica de la cadena productiva en el país; su participación alcanza el 6,9% en el Producto Interior Bruto (PIB) total, entre sus principales actividades destacan el transporte de carga por tierra, en donde, el sector de transporte y almacenamiento consta de 10.631 empresas, esto es el 13,6% del número total de compañías y un equivalente de 4,1% en el total de ingresos del sector privado. Por otro lado, esta actividad genera el 5,7% del total del empleo de la economía y el 6,7% del total del empleo adecuado (Ekos, 2022).

En el Perú, el transporte de carga por carretera es ampliamente utilizado debido a su gran adaptabilidad, la cual se basa en una combinación efectiva de factores operativos como la rapidez, costos competitivos, flexibilidad de rutas, amplia disponibilidad, buena cobertura geográfica y potencial de servicio (Mincetur, 2015). Esto significa que el sector del transporte, almacenamiento y mensajería ha crecido un 62,54% en junio de 2021, gracias a los buenos resultados de los subsectores transporte (64,20%) y almacenamiento y mensajería (58,33%). Los resultados del subsector transporte se basan en un aumento de la actividad de transporte terrestre y por tubería (48,2%) debido a una mayor movilidad vial de pasajeros (78,2%) y carga (21,7%) (Archam Perú, 2021).

Por lo tanto, transportar mercancías en las ciudades es una tarea compleja, con retos cada vez mayores. Aunque las ciudades compiten por negocios y residentes en la escena global, no siempre consideran el impacto del crecimiento en su capacidad para transportar bienes de manera eficiente. Además, las medidas que

adoptan las ciudades para crear condiciones de vida agradables pueden tener consecuencias que impiden el desplazamiento de bienes (VREF, 2016).

Por otro lado, el aumento del comercio electrónico y la implementación de prácticas comerciales just in time han aumentado la demanda de entregas rápidas y personalizadas. Esto ha generado una mayor presión en la industria del transporte de carga, que se ve obligada a ser más flexible y adaptarse a los cambios del entorno para cumplir con las expectativas del mercado y mantener su competitividad. Por lo que, la entrega efectiva y eficiente de productos es una pieza clave para el éxito de las empresas y la economía en general, así como para la satisfacción del cliente. Sin embargo, en los entornos urbanos y metropolitanos, los distribuidores de carga enfrentan desafíos importantes debido a la congestión en las calles, carreteras, ferrocarriles, aeropuertos cuellos de botella y puertos, lo que puede aumentar las emisiones y el ruido en las ciudades (Volvo Research & Educational foundations, 2016).

Esto destaca la necesidad de un enfoque más sostenible y eficiente en el transporte de carga, que aborde estos desafíos y reduzca el impacto negativo en el medio ambiente y la calidad de vida de las personas. En los Estados Unidos, los camiones son responsables del 18% de los costos de congestión, a pesar de que solo representan el 7% del tráfico de la ciudad. En Londres, en el año 2015, se emitieron 3,8 millones de multas por estacionamiento y peajes, lo que generó multas por varios millones de libras anualmente.

En Manhattan, Nueva York, la demanda actual de estacionamiento para furgonetas supera la capacidad lineal de la calzada en 10 de 43 códigos postales (Jaller, Holguín & Hodge, 2013). De igual manera, la municipalidad de Lima, Perú emitió 47.643 actas de inspección a conductores de remolques, camionetas y otros vehículos pesados por incumplimiento de las normas de transporte de carga en varios distritos de la capital (los de mayor población): Cercado de Lima, Santa Anita, Ate, Lurigancho y Breña (El comercio, 2021).

A la vez, según el Registro de actas no conformes de la superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías, Lima registra 29,075 sanciones por incumplimientos y faltas, seguida de Arequipa con 12,146 y Junín con 9,481 (Andina, 2022). En ese sentido, el presente estudio se realizó para

analizar el nivel de conocimiento de los gerentes de las empresas exportadoras de mango con respecto a la Ordenanza Municipal N°003-2019-MDT-CMT Tambogrande, implementado para regular el horario de carga y/o descarga de mercancías y restringir la circulación de vehículos de carga dentro de la jurisdicción del distrito de Tambogrande. Puesto que muchos municipios adoptan medidas para que las calles sean más habitables y de uso a los peatones. Los paisajes urbanos habitables, las calles, las alcantarillas y las aceras prometen servir a más usuarios, incluidos peatones, ciclistas, transporte terrestre y vehículos estacionarios, creando una red de transporte intermodal más completa para todos.

Sin embargo, según Volvo Research & Educational foundations (2016). La falta de atención y cuidado hacia el transporte de carga en las áreas urbanas puede tener un impacto negativo en la vitalidad de la ciudad y su capacidad de crecimiento a largo plazo, lo que es una tendencia preocupante. Se sabe que Piura fue la primera zona productora y exportadora de mango, seguida de Lambayeque y Áncash. Piura es el mayor productor de mango (71% de la producción total), produciendo 261.000 toneladas en el primer trimestre de 2021 (Mincetur, 2021). Los principales destinos de los mangos frescos son los Países Bajos, EE. UU., España, Corea del Sur y el Reino Unido. Las variedades de mango en las zonas productoras y exportadoras de mango son: Kent, Haden, Atkins y Edward (La Cámara, 2022).

En tal sentido, es menester mencionar que, el sector de Tambogrande alberga gran cantidad de predios dedicados a la siembra de mango; así como, varias empresas dedicadas a la exportación del mismo; por tanto, el sector presenta inconvenientes para seguir con el proceso de traslado de la fruta, tanto desde las parcelas hasta las plantas exportadoras, y desde la empresa hasta zona de envío. Estos inconvenientes surgen debido a la congestión vehicular que se presenta en horas de la mañana. Por tanto, la Municipalidad distrital de Tambogrande, ha creído conveniente dar solución al problema con una Ordenanza Municipal, estableciendo un horario para la circulación de vehículos mayores, destinados al transporte de la fruta.

Sin embargo, la Municipalidad Distrital de Tambogrande, al emitir dicha ordenanza no ha tenido a bien considerar aspectos fundamentales referentes a la cosecha, y todo el proceso que conlleva el producto de exportación, lo que, no ha sido bien recibido por las compañías exportadoras de mango, conllevando al incumplimiento

de la norma; por otro lado, no se ha previsto el grado de afectación al proceso productivo, y por ende sus ingresos empresariales. Así mismo, esto generaría un gran estancamiento económico para la zona, dado que son estas empresas las que generan numerosos puestos laborales, así como han ofrecido un gran desarrollo comercial al sector de Tambogrande.

Cabe destacar que, este estudio se realiza con el propósito de analizar el nivel de percepción que tienen los gerentes de empresas exportadoras de mango, respecto a la Ordenanza Municipal N°003-2019-MDT-CMT, distrito de Tambogrande, puesto que, las empresas exportadoras de mango se han visto afectadas por la normativa contenida en la disposición municipal, principalmente para la carga y descarga de sus productos, lo que conlleva la comisión de irregularidades en los procesos de producción, así como en la entrega de sus productos a otros destinos, ocasionando una baja en sus utilidades productivas.

Este trabajo es importante porque el desarrollo económico de la ciudad no puede sostenerse sin un eficiente sistema de transporte urbano de carga. La salud económica de una ciudad depende de su capacidad para adaptarse e integrar el transporte y la entrega de mercancías.

Asimismo, la calidad de vida y habitabilidad por la que luchan la mayoría de las ciudades se ve directamente afectada por la congestión y el impacto ambiental de los camiones, que son la columna vertebral de los sistemas urbanos de carga. Por lo tanto, las ciudades no pueden ignorar el transporte urbano de mercancías y su interacción con el entorno urbano (Volvo Research & Educational foundations, 2016).

La Municipalidad distrital de Tambogrande, antes de emitir una Ordenanza Municipal, debió estudiar la eficiencia y eficacia de su aplicación; y proponer una solución donde converjan la sostenibilidad de la actividad económica y el sistema de tránsito vehicular en general. De acuerdo, a la realidad descrita anteriormente, se planteó como problemas a investigar: ¿Cuál es el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, aplicado por las empresas exportadoras de mango del distrito de Tambogrande – Piura, 2022, y como problemas específicos ¿Es adecuado el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N°003-2019-MDT-CMT Tambogrande para las empresas exportadoras de mango?;

¿Cuál es el nivel de eficacia de los criterios que aplica la Municipalidad de Tambogrande mediante la Ordenanza Municipal N°003-2019-MDT-CMT con respecto al transporte de carga de las empresas exportadoras de mango?; ¿Cuáles son los efectos de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT respecto al transporte de carga de las empresas exportadoras de mango?

El presente estudio tuvo como objetivo analizar el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, aplicado por las empresas exportadoras de mango del distrito de Tambogrande, puesto que, es necesario conocer cómo están percibiendo las empresas exportadoras de mango la eficacia de la Ordenanza, y como ésta podría estar afectando sus procesos productivos.

La investigación generó nuevos conocimientos y teorías valiosas que contribuyen a la comprensión de la problemática relacionada con el análisis de las ordenanzas municipales en el sector del transporte de carga pesada. Además, sirve como punto de referencia para investigaciones futuras.

A nivel social, el estudio es un tema de enorme relevancia respecto las empresas exportadoras de mango, al poder expresar lo que perciben en relación a la Ordenanza Municipal y cómo la municipalidad distrital de Tambogrande podría, cambiar algunos aspectos que podrían estar afectando el proceso productivo, o establecer estrategias proactivas de administración de la demanda de transporte de carga pesada, que incluyan programas fuera de horario, de recogida/entrega escalonada y programas de consolidación dirigidos por los receptores.

En la presente investigación se plantearon lo siguientes objetivos, analizar el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, aplicado por las empresas exportadoras de mango del distrito de Tambogrande, Piura 2022, y como objetivos específicos: Conocer el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N°003-2019-MDT-CMT, para las empresas exportadoras de mango; identificar el nivel eficacia en cada uno los criterios que aplica la Municipalidad de Tambogrande en la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT respecto al transporte de carga y/o descarga de las empresas exportadoras de mango; determinar los efectos de la Ordenanza Municipal N°003-2019-MDT-CMT sobre el transporte de carga y/o descarga de las empresas exportadoras de mango.

CAPÍTULO II

2. REVISIÓN DE LA LITERATURA

2.1. Antecedentes

2.1.1. Antecedentes internacionales

Pérez (2019), desarrolló la investigación: Incongruencia de ordenanzas municipales en materia de infracciones de tránsito en la ciudad de Guayaquil en la Universidad Guayaquil Laica Vicente Rocafuerte. Investigación que se realizó para determinar la posible incongruencia de las ordenanzas municipales en materia de infracciones de tránsito en la ciudad de Guayaquil, en particular la ordenanza publicada en Gaceta Oficial N° de octubre de 2017, alegando una posible vulneración del derecho a las garantías judiciales, índices delictivos y sanciones, y la supremacía constitucional del Estado sobre las normas dictadas por un gobierno descentralizado autonómico dictado. Empleó el método de investigación cualitativo e incluyó el diseño de entrevistas y encuestas a abogados independientes y personal de cajeros automáticos para determinar sus criterios. De los resultados obtenidos se puede concluir que existe un criterio de incumplimiento de la ordenanza de la ciudad, relacionado con el hecho de que los abogados junto con el agente vial han planteado una posible propuesta de reforma de la ordenanza para adecuarla a la ley 389, 390 y 391 COIP, y así mantener y fortalecer la institucionalidad del Estado en materia de gestión estatal y gobierno local.

Flores (2016), elaboró la investigación llamada: Las Ordenanzas Municipales, en concordancia con las normativas ambientales del Distrito Metropolitano de Quito, en el Sector de San Diego centro histórico para el control de la contaminación ambiental en el periodo 2009 –2013, en la Universidad Central del Ecuador. Se realizó con el objetivo de establecer ordenanzas municipales generales para promover las buenas prácticas ambientales de aplicación obligatoria para las entidades públicas del cantón Quito, y un sistema de derechos o tasas ambientales por los servicios que preste el gobierno autónomo descentralizado del Cantón Quito, mediante Ordenanzas Cantonales que permita el control y prevenga el daño ambiental.

La presente investigación es de carácter mixto, debido a que es de tipo Bibliográfico-Documental, concomitante con la investigación de campo, y de nivel descriptivo. Para la recolección de datos se realizaron encuestas, siendo la población en estudio veinte profesionales del derecho y diez servidores públicos. Se concluye, que la falta de Ordenanzas Municipales para prevenir y controlar la contaminación ambiental en el cantón Quito, provincia de Pichincha, atenta contra el derecho constitucional de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado; motivo por el cual, se propone como medio de solución al problema planteado, un proyecto de Ordenanzas Municipales que establezca un sistema administrativo que permita prevenir y controlar la contaminación ambiental por parte del gobierno autónomo descentralizado del cantón Quito; y, la creación de tasas ambientales como compensación del servicio ambiental que preste la entidad municipal, y por el uso y aprovechamiento de los bienes cantonales que se encuentran bajo su cargo y protección.

2.1.2. Antecedentes nacionales.

Barbarán (2017), elaboró la tesis denominada: Análisis de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la Ordenanza Municipal N° 026-2014 en el Callao, en la Universidad Cesar Vallejo, Lima. El propósito de este estudio fue identificar las deficiencias en el análisis del transporte terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026-2014 de la Municipalidad Provincial del Callao en materia de transporte terrestre de carga, y se establecieron dos objetivos específicos: en primer lugar, comprender los criterios que utiliza la Municipalidad del Callao para regular la circulación del transporte terrestre de carga en la Ordenanza Municipal N°026-2014; en segundo lugar, evaluar los efectos de esta ordenanza en relación a la validez de la tarjeta única de circulación que se otorga a las empresas de transporte de carga en el Callao. El tipo de investigación es básico, con un enfoque cualitativo, con diseño de teoría fundamentada. Para la recolección de datos se aplicó la técnica de la entrevista, del análisis documental y del análisis del marco. La población en estudio fueron los gerentes de las empresas de transporte de carga del Callao pero que no laboran en dicha comuna y los especialistas que laboran en la gerencia de transporte y tránsito de la municipalidad de Callao.

La investigación concluye que, que no es adecuada la regulación terrestre de carga para obtener la autorización y/o habilitación de la tarjeta de circulación amparada en su Ordenanza N° 026-2014 emitido por el consejo municipal del Callao, además los criterios de razonabilidad, proporcionalidad, técnico, fiscalizador para la obtención de los permisos de circulación son insuficientes, a la vez, los efectos que causa la ordenanza son el perjuicio económico y la pérdida del tiempo que emplean los administrados para realizar los trámites.

Huamán & Visitación (2020), desarrollaron la investigación: La Ordenanza Municipal 021-2012 MPT y su aplicación en la obtención de licencia para servicio de taxi en la ciudad de Trujillo en el año 2018 en la Universidad Privada de Trujillo. El objetivo general del estudio fue determinar si la Ordenanza Municipal 021-2012 MPT es relevante para el contexto de Trujillo en el transporte de taxis durante el 2018 y es uno de los objetivos específicos del estudio: determinar si la Ordenanza Municipal 021-2012 MPT 2012 necesita ser revisada para mejorar el significado de la disposición. El diseño es descriptivo, no experimental. El equipo de investigación, que incluyó a 37 compañías de taxis en la ciudad de Trujillo, identificó solo conductores de muestra. Se utilizó una encuesta utilizando el método de entrevista para recopilar datos. Se dice que los casos de incumplimiento de las normas de concesión de licencias de prestación del servicio de taxi bajo la Ordenanza Municipal 021-2012 MPT es porque crea un vacío legal, por lo que el problema de este servicio en la ciudad Calle Trujillo en 2018

Briceño (2019), desarrolló la investigación: Vacíos legales en la Ordenanza Municipal N° 578-2016-CMPC, estudio que está relacionado con el ajuste de los camiones de comida en la ciudad de Cajamarca, en la Universidad Privada del Norte, con límites: para identificar vacíos legales en el cuerpo normativo antes mencionado, que involucra innumerables regulaciones alimentarias en la ciudad de Cajamarca, se considera el análisis de soluciones para las propuestas de comercio ambulatorio y de construcción para integrar la cooperación. La investigación no es una prueba porque se basa principalmente en la observación, y es una prueba legal cualitativa.

El método dogmático se utiliza para analizar e interpretar la doctrina, la jurisprudencia y las solicitudes de licencia o franquicia, el método hermenéutico se utiliza para interpretar la normativa, en este caso el la Ordenanza Municipal N° 578

-2016-CMPC. Para la recolección de datos se utilizaron observaciones documentales y entrevistas, utilizando fichas de observación documentadas y cuestionarios para funcionarios del municipio de la provincia de Cajamarca. El equipo de investigación estaba formado por 15 propietarios de camiones de comida registrados en la comuna. Se establece que, los vacíos legales que presenta la Ordenanza Municipal N° 578-2016-CMPC son: falta de regulación sobre el funcionamiento de los food trucks y negación irrazonable de su existencia.

2.2. Bases teóricas

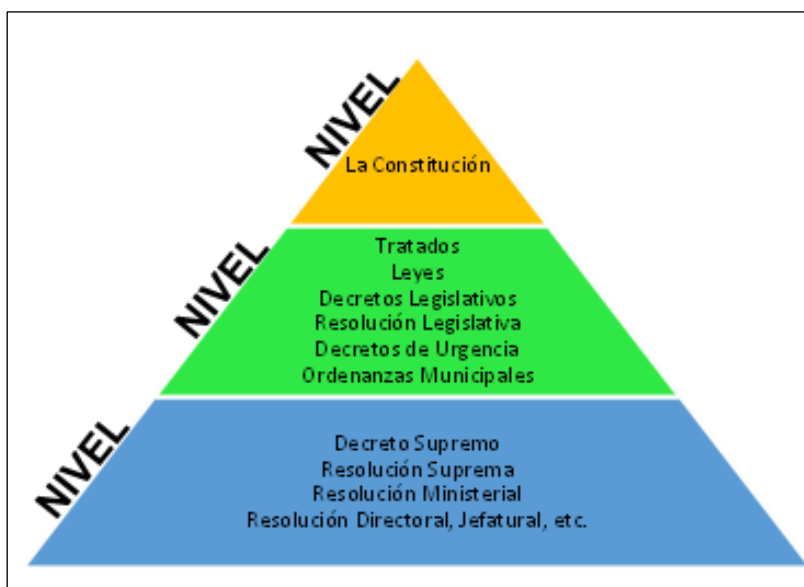
2.2.1 Teoría de la pirámide de Kelsen.

La función de la pirámide de Kelsen es facilitar la clasificación de las diversas categorías de normas, de modo que sea sencillo distinguir cuál de ellas tiene mayor relevancia sobre las demás. Según Domingo (2009) cita a Kelsen que, a través de la denominada Pirámide de Kelsen, se realiza una estructuración jerárquica del derecho en donde la norma inferior encontraba validez sobre la base de la norma superior, siendo ésta última (norma de mayor jerarquía) la que aportaba la unidad válida del ordenamiento jurídico en sí.

A la vez, la estructura de la pirámide de Kelsen representa visualmente la noción de un sistema jurídico en niveles. Según Kelsen, este sistema se basa en el principio de jerarquía, donde las normas que lo componen se relacionan entre sí. La pirámide kelseniana permite categorizar estas normas en diferentes niveles, lo que facilita la identificación de cuál norma prevalece sobre las demás. En resumen, la pirámide de Kelsen es una representación gráfica del sistema jurídico en el que se basa en el principio de jerarquía para establecer las relaciones entre las diferentes normas que lo conforman. En ese sentido, para Kelsen, citado en Domingo (2009), la norma de mayor jerarquía vendría a ser la Constitución y por ende ninguna ley de menor superioridad podría transgredirla.

Figura 1

Pirámide de Kelsen en Perú



Fuente. Domingo (2009).

Tabla 1

Jerarquía normativa en el Perú

Norma	¿Quién la aprueba o refrenda?	¿Qué es?	¿Cuál es su fin?
La Constitución	Asamblea o Congressos Constituyente	Es la Ley fundamental de la Organización del Estado	Estos son los principios rectores que rigen la relación entre las autoridades públicas y los ciudadanos en materia civil, penal, fiscal, laboral, social, económica y política.
Los Tratados	Aprueba: El Congreso Firma: El presidente	Son acuerdos con otros países u organismos internacionales ya sea bilateral o multilateral	Establece un convenio entre los estados sobre materias específicas como: salud, transporte, cultura, deporte, etc.

Norma	¿Quién la aprueba o refrenda?	¿Qué es?	¿Cuál es su fin?
Las Leyes Ordinarias	Aprueba: El Congreso	Normas jurídicas que pueden ser leyes: generales, especiales, orgánicas, etc.	
Decreto Legislativo	Firma: El presidente Aprueba el Consejo de ministros	Es un poder delegado por el cual el Congreso autoriza al Poder Ejecutivo a hacer efectivas ciertas normas.	
Decreto Ley	Firma: El presidente (previa legislación delegada) Promulga: Gobierno de Facto	El estado de derecho reemplaza a las leyes ordinarias durante un período de gobierno de facto, un golpe o un vacío de poder.	
Decreto de Urgencia	Aprueba: El Consejo de ministros Firma: El presidente del Consejo de ministros	Norma extraordinaria de reciente creación, tiene el rango de Ley	Regula situaciones de carácter económico y financiero del país.
Ordenanza Municipal	Aprueban: Los Consejos Municipales	Norma de carácter general con rango de ley local	Regulan la organización, dirección o prestación de los servicios públicos locales, con fuerza de ley en su jurisdicción y en las materias de su competencia.

Fuente. Quispe (2017).

2.2.2. Sistema de Transporte.

La transportación es el conjunto de acciones que tiene como objetivo el cambio de posición en relación al espacio de personas y/o cosas, es una actividad que está vinculada con los aspectos económicos y sociales de un país (Islas & Lelis, 2007).

Desde el punto de vista productivo, según Tognó (1975), es una necesidad consecuente de la insuficiencia de producción, en cualquier localidad, de todos los bienes de consumo necesarios, así como la posibilidad de fabricar otros productos, en cantidad superior al consumo local. Para Thompson (1976), es el traslado de un sitio a otro, de mercancías, motivado por el hecho de que están en un lugar, pero se necesitan en otro. Asimismo, es el conjunto de acciones que continúan el proceso de producción de los bienes materiales por medio de su traslado (Andronov, 1977).

Por otro lado, Sallam (2013) menciona que generalmente el transporte es adquirido como uno de los servicios que se obtiene y constituye principalmente a una parte del servicio de tercería, por lo tanto, es usado para conseguir y alcanzar una determinada finalidad, por esta razón el sistema de transporte es solamente un medio y no el objetivo.

2.2.2.1. Transporte terrestre.

Según Mauleon (2014) sostiene que el transporte terrestre de carga y mercancías es una de las formas de trasladar los diferentes productos desde el punto de origen hasta el destino final.

Cendrero y Truyols (2008), un sistema de transporte terrestre está desarrollado por varios elementos, que están interconectados entre ellos, lo cual ninguno puede subsistir sin la presencia del otro, siendo: la infraestructura, la flota vehicular y la empresa que brinda el servicio quien viene a ser la actividad principal (pág. 17).

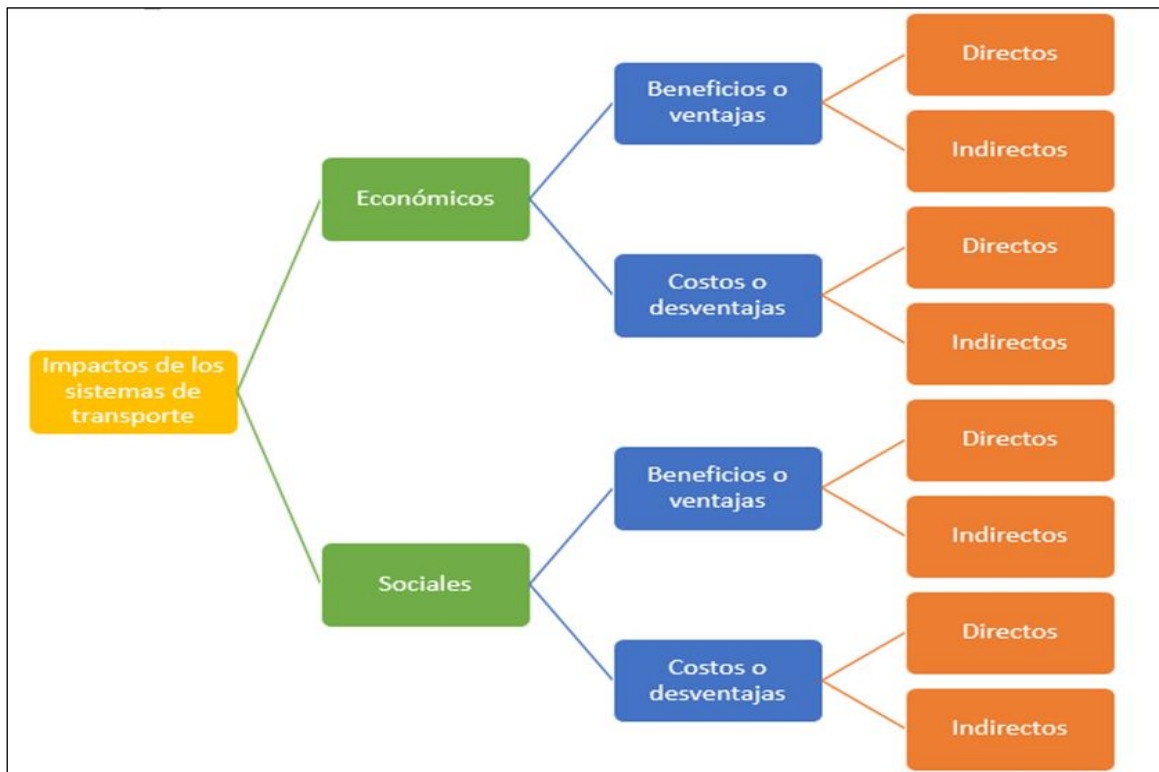
A la vez, el servicio de transporte de carga desempeña una de las funciones más importantes como es el de transportar de un lugar a otro un determinado producto almacenado en un lugar establecido (Barbarán, 2017).

2.2.2.2. Impacto de los sistemas de transporte.

Cada enfoque de transporte tiene un impacto positivo o negativo, según las características de los sistemas de transporte y su idoneidad para las comunidades en las que se construyen u operan.

Figura 2

Mapa semántico de Impacto de los sistemas de transporte



Fuente. Islas & Lelis (2007).

El mapa semántico anterior muestra la diferencia entre impacto económico y social. El primero se refiere a aspectos relacionados con procesos o fenómenos que incrementan o gravan la economía de personas, empresas y organizaciones o países enteros. De la misma manera, la influencia social está relacionada con los procesos relacionales entre personas y grupos (Islas & Lelis, 2007).

La diferencia entre un beneficio o ventaja y un costo o desventaja. Se refieren a los aspectos positivos o deseables que se obtienen del sistema de transporte. El costo es por tanto un efecto negativo o indeseable del propio sistema.

Finalmente, tenemos una clasificación directa o indirecta para tratar de determinar si el impacto es sobre los usuarios, empresas o personas muy relacionadas con el sistema de transporte (impacto directo); o si caen en manos de terceros, que no participan ni promueven los sistemas de transporte, se benefician o son influenciados por ellos, conocidos como impactos indirectos (Islas & Lelis, 2007).

2.2.2.3. Transporte de carga pesada.

El transporte de carga pesada, es un tipo de carga lo cual excede en peso y/o volumen a transportar usualmente, por lo que debe contar con una conducción, equipo y sitios especiales o preparados de manera que sea temporal (Barbarán, 2017).

Según Ramírez (2015), el transporte de carga es importante para la movilización mayormente interna, como para la movilización de la carga para el movimiento del comercio exterior. En este aspecto, Zamora y Pedraza (2013), argumentan que esta se ha convertido en una actividad muy importante en las actividades de importación y exportación de cada país y se ha reforzado como una variable muy importante en el grado de competencia de mercado de una empresa. mercado y por ende de todo el país.

En la visión de Arreoli, Moreno & Carrillo (2013), el transporte de carga tiene como objetivo mover productos terminados, materias primas y materiales entre empresas y clientes geográficamente dispersos, por lo que son de gran importancia en la estructura y desarrollo. cualquier empresa u organización y aumenta el costo de los productos enviados cuando se entregan a tiempo, sin daños y en la cantidad requerida.

Por otro lado, a la hora de elegir un vehículo o servicio de transporte, hay muchos factores a considerar antes de tomar cualquier decisión. En todos los casos, debe existir una lista de verificación de requisitos para la actividad a realizar. La siguiente lista no es exhaustiva, pero pretende ilustrar la complejidad potencial del proceso (Mincetur, 2015).

Tabla 2

Impacto de los sistemas de transporte.

Aspectos	Características	Impacto
Características del Producto	<ul style="list-style-type: none">- Tamaño- Peso- Fragilidad- Peligrosidad	<ul style="list-style-type: none">- Congelado- Líquido- Granel- Animales vivos

Aspectos	Características	Impacto
Restricciones en el punto de carga o entrega	<ul style="list-style-type: none"> - Calles angostas - Puentes bajos - Restricciones de peso 	<ul style="list-style-type: none"> - Restricciones en horario nocturno debido al ruido. - Carencia de equipo para manipuleo - Acceso limitado o bajo a los edificios
Geografía del terreno a ser recorrido	<ul style="list-style-type: none"> - Carreteras - Pistas urbanas - Montañoso 	<ul style="list-style-type: none"> - Afirmado o sin afirmar - Geografía plana - Temperaturas extremas (calor o frío)
Configuración del Vehículo	<ul style="list-style-type: none"> - Articulado: tractor y tráiler - Tracción de remolque 	<ul style="list-style-type: none"> - Vehículo para carga pequeña (furgoneta) - Vehículo rígido de dos, tres, o cuatro ejes - Carrocería inclinada
Tipos de carrocería	<ul style="list-style-type: none"> - Cortina a los lados - Plataforma - Tanque - Tolva para graneles 	<ul style="list-style-type: none"> - Para carretera y montable sobre vagón - Estructura para cargar contenedores, desmontable o embarcable
Requerimientos legales	<ul style="list-style-type: none"> - Límite de peso bruto - Dimensiones del vehículo - Seguros 	<ul style="list-style-type: none"> - Licencias del vehículo - Equipamiento obligatorio
Economía del Vehículo	<ul style="list-style-type: none"> - Consumo de combustible - Desgastes de llantas 	<ul style="list-style-type: none"> - Complejidad del mantenimiento
Equipo complementario	<ul style="list-style-type: none"> - Grúas propias - Refrigeración - Calefacción - Extinguidores 	<ul style="list-style-type: none"> - Montacargas transportado por el vehículo - Rampa trasera rebatible - Con grúa de patio (ver limitación de altura)
Seguridad del vehículo	<ul style="list-style-type: none"> - Cerraduras - Alarmas 	<ul style="list-style-type: none"> - Dispositivos de sellado - Dispositivos de rastreo con GPS

Fuente. Islas & Lelis (2007).

2.2.3. Ordenanza Municipal.

Según la ley Orgánica de Municipalidades Ley N° 27972 art. 40, las ordenanzas municipales, provinciales y distritales, son normas de forma general de mayor jerarquía en la organización normativa municipal, por medio de éstas se aprueba la clasificación y estructura interna, regulación, administración y supervisión de

servicios públicos, por lo tanto la municipalidad tiene competencia normativa, mediante las ordenanzas se crearan, modificaran, se exoneran o se suprimen, arbitrios, tasas, licencias, derechos y contribuciones, dentro de los términos permitidos por ley.

Para Mállap (2013), la ordenanza es una norma de carácter general, abstracta y obligatoria dentro del territorio sobre el cual ejerce jurisdicción la municipalidad y en las materias de su competencia. Es la norma de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal y tiene rango de ley, de conformidad con el inc. 4 del art. 200 de la Constitución.

Mediante las ordenanzas, las municipalidades ejecutan su autonomía que le otorga la Constitución y la ley en ciertas materias (Ruiz, 1998). Es un acto normativo mediante el cual se expresa el Concejo Municipal para el gobierno de su respectiva unidad de provincia en temas que visten interés general y permanente para la población y su aplicación y cumplimiento es de carácter obligatorio desde su publicación, inclusive con carácter multa pecuniaria (Mamani, 2020).

Asimismo, Machicado (2012) la Ordenanza Municipal es un acto normativo, que por medio la municipalidad de un distrito se pronuncia para la realización de la buena administración en temas que sean de interés general para los administrados y permanente para la población, cuya aplicación y cumplimiento es de carácter obligatorio desde su publicación.

Rebaza (2017), expresó que, las Ordenanzas Municipales establecen la política de sanciones administrativas por infracción de sus disposiciones, constituyendo escalas de multas en función a la gravedad de la falta; pero además pueden imponer sanciones no monetarias y por lo tanto las Ordenanzas Municipales tienen rango de ley dentro su jurisdicción.

Por otro lado, Rubio (2009 a), expresa que por medio de las Ordenanzas Municipales se pueden modificar, suprimir, crear o se puede exonerar las tasas, licencias, arbitrios, contribuciones y derechos, pero que serán dentro del límite indicado por Ley.

La citada Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande, en el marco de las disposiciones generales, establece como objetivo regular el horario de carga y/o descarga de mercancías y restringir la circulación de vehículos de carga dentro del

ámbito de la jurisdicción del distrito de Tambogrande, de obligatorio cumplimiento para las personas naturales, jurídicas, públicas y/o privadas, que realicen actividades relacionadas al acopio, carga descarga y/o distribución de mercancías, así como los propietarios de establecimientos comerciales y conductores que presten el servicio de transporte de carga y mercancías en el citado distrito .

Establece como definiciones para la aplicación de la Ordenanza Municipal, lo siguiente:

1. Actuación control: la intervención del inspector de transportes de la ciudad. El objeto de los controles es comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente reglamento, normas complementarias, normas de autorización y condiciones de acceso y continuidad de los servicios prestados.
2. Acta de control: Un documento firmado por el inspector de transporte de la ciudad que documenta los resultados de control in situ o por medios electrónicos computarizados o digitales de acuerdo con las disposiciones de esta ordenanza.
3. Autorización de servicio: Es el título de habilitación que autoriza a una persona natural o jurídica a prestar el servicio de transporte de carga y/o mercancías en el Distrito de Tambogrande.
4. Carga o Mercancías: Todo bien mueble o semoviente susceptible de ser transportado.
5. Casco Urbano de Tambogrande: Todas las vías y avenidas contenidas dentro de la ciudad de Tambogrande.
6. CITV: Certificado de Inspección Técnica Vehicular.
7. Conducciones de Acceso y permanencia: Es un conjunto de requisitos o requisitos de carácter técnico, organizativo, legal y operativo que deben cumplir las personas naturales y/o jurídicas para poder acceder y mantener el derecho a prestar servicios en este ámbito. flete y/o carga. en la zona de Tambogrande.
8. Infracción: Se considera infracción a toda acción u omisión expresamente tipificada como tal en la presente Ordenanza.
9. Peso bruto del vehículo: Es el peso total del vehículo especificado por el fabricante, incluyendo la tara y la capacidad de cara del vehículo...

- 10. Peso Neto (Tara):** Peso del vehículo en orden de marcha, sin incluir la carga o pasajeros (incluye el peso del combustible con los tanques llenos, herramientas y rueda (s) del repuesto).
- 11. Servicios de transporte de carga y mercancías:** son los servicios de transporte de carga y mercancías incluyendo las actividades empresariales realizadas por personas naturales o jurídicas con el objeto de trasladar todo bien mueble o ganado que pueda ser transportado por sus propios vehículos. o de terceros.
- 12. Vehículo de Carga:** vehículo motorizado destinado al transporte de mercancía puede contar con equipos adicionales para prestación de servicios especializados.
- 13. Inspección campo:** Es la actividad de vigilancia e inspección realizada por inspectores de tránsito o empleados contratados de entidades autorizadas, vehículos y conductores de servicios de transporte y/o mercancía, para verificar el cumplimiento de las normas. obligaciones, deberes y normas establecidas en este decreto y normas complementarias, identificar las infracciones y tomar las medidas preventivas correspondientes.
- 14. Fiscalización de gabinete:** Es una acción de evaluación, revisión o inspección que realiza la Subdirección de Transporte, Tránsito y Estaciones Viales a los conductores, personas o autoridades judiciales competentes, para verificar el cumplimiento de las condiciones legales, técnicas y operativas, identificar violaciones y tomar las medidas preventivas apropiadas.
- 15. Tarjeta Única de Circulación (TUC):** Es el documento que acredita la habilitación de un vehículo para la prestación del servicio de transporte, otorgada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y/o la Municipalidad Distrital de Tambogrande.

Así mismo establece la clasificación de vehículos de carga y de transporte de pasajeros de la siguiente manera:

Categoría L2, L5.- Vehículo Trimovil, tres (3) ruedas y de variadas configuraciones, cuya parte delantera puede ser similar a una moto y la parte posterior está conformada por una extensión de chasis con dos (2) ruedas pudiendo ser abiertos

o cerrados destinados para el transporte de pasajeros o de mercancías; para efectos de la presente ordenanza se tomará en cuenta sólo a los destinatarios para el transporte de mercancías (Motofurgón, carretillas).

Categoría N.- Vehículo Automotor de cuatro ruedas o más diseñadas y construidos para el transporte de mercancías.

N1.- Vehículos de peso bruto vehicular de 3.5 toneladas o menos.

N2.- Vehículos de peso bruto vehicular mayor a 3.5 hasta 12 toneladas.

N3.- Vehículos de peso bruto vehicular mayor a 12 toneladas.

Categoría O.- Vehículos Automotor de cuatro ruedas o más diseñadas y construidos para el transporte de mercancías.

O1.- Remolques de peso bruto vehicular de 0.75 toneladas o menos.

O2.- Remolques de peso bruto vehicular mayor a 0.75 hasta 3.5 toneladas.

O3.- Remolques de peso bruto vehicular mayor A 3.5 hasta 10 toneladas.

O4.- Remolques de peso bruto vehicular mayor de 10 toneladas.

Tabla 3

Horario de ingreso de Transportes de carga o mercancías

ZONA O VIA	DELIMITACIÓN	RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN	HORARIO DE CIRCULACIÓN
ZONA 01	Todas la vías y avenidas de la ciudad de Tambogrande	Circulación permitida de vehículos de la categoría L2, L5, con capacidad de carga de hasta 3.5 toneladas peso bruto (camión, moto furgón, cisternas, etc.)	Desde las 06:00 p.m. hasta las 07:00 a.m.
CASCO URBANO	<u>Tramo 01:</u> Cruce Sullana / Tambogrande hasta el Ovalo Campesino.	Circulación permitida de vehículos de la categoría N2, N3, N4, O1, O2, O3, O4 desde 8 ruedas a más con capacidad de carga desde 3.5 a más toneladas peso bruto (camión, traílles, remolques, etc.).	Desde las 10:00 p.m. hasta las 05 a.m.
	<u>Tramo 02:</u> Avenida Ignacia Shaeffer en su totalidad.		

ZONA O VIA	DELIMITACIÓN	RESTRICCIÓN DE CIRCULACIÓN	HORARIO DE CIRCULACIÓN
	<u>Tramo 03:</u>		
ZONA 02 MERCADO DE LA CIUDAD DE TAMBOGRANDE	Avenida Ignacia Shaeffer hasta carretera Malingas (Avenida Circunvalación) El Tránsito se realizará únicamente por las vías que se encuentran dentro del mercado.	Circulación permitida de vehículos de la categoría L2, L5, N1, con capacidad de carga hasta de 3.5 toneladas de peso bruto (camión, moto furgón, cisterna, etc.	Desde las 03:00 a.m. hasta las 06:00 a.m. o desde las 06:00 p.m. hasta las 08:00 p.m.

*Las avenidas principales Avenida Ignacia Shaeffer y Avenida Circunvalación se utilizan como vías de acceso para los vehículos de carga temporalmente hasta que se implemente una vía de evitamiento en nuestra ciudad.

Establece que Vehículos de carga autorizados para transitar en las vías en horario libre, tales como:

Los vehículos de la categoría N2, hasta 6 ruedas, con capacidad de 3.5 a 12 toneladas **Peso Bruto**, pueden transitar por:

Tramo I.- Cruce Sullana/Tambogrande hasta el ovalo Campesino;

Tramo II.- Avenida Ignacia Shaeffer en su totalidad;

Tramo III.- Avenida Ignacia Shaeffer hasta carretera Malingas (Avenida Circunvalación).

Sin necesidad de requerir de autorización para el tránsito en dichos tramos, en un horario libre; teniendo como restricción que los vehículos no podrán detenerse, ni estacionarse; caso contrario se impondrá la infracción establecida en el cuadro de sanciones el artículo 18° de la presente ordenanza.

Señala la prohibición de Circulación de Vehículos que transporten materiales peligrosos tales como:

Los vehículos de las categorías motorizados, (L1, L2, L3, L4, L5) vehículos de 2 a 3 ruedas como motos, moto furgones y triciclos que transporten cualquier tipo de material inflamable se encuentran prohibidos de transitar por todas las vías y avenida de la ciudad de la ciudad de Tambogrande. Debiendo sólo trasladarse dichas mercancías en la categoría **N** en el horario que se establece en el Art. 5 de la presente Ordenanza.

La carga y/o descarga que se realizará en el lugar autorizado se hará con sujeción a las siguientes normas:

- a) Deberán realizarse sin ocasionar peligros ni perturbaciones graves al tránsito vehicular.
- b) Se respetarán las disposiciones sobre paraderos y estacionamientos
- c) Los vehículos deberán ser estacionados en el lugar señalado en la autorización y en la forma más idónea para el rápido cumplimiento de su objetivo
- d) Se efectuarán dentro de un local o zona de establecimiento vehicular autorización por el lado más próximo a la vereda
- e) Se realizarán ininterrumpidamente con los medios suficientes para conseguir la máxima celeridad
- f) Se procurará evitar ruidos y molestias innecesarias.
- g) Queda prohibido depositar las mercancías en la calzada, vereda o berma, quedando obligados a dejar en perfecto estado de limpieza el lugar. Se permitirá el uso de carretillas manuales.
- h) Las operaciones de carga y descarga de mercancías molestas nocivas insalubres o peligrosas, así como las que entrañen especialidades en su manejo o estiba se regirán además por las disposiciones específicas que regulan la materia.
- i) Los conductores no podrán ausentarse de sus vehículos mientras se realice la carga y descarga del producto y/o mercancías.

Todos los vehículos destinados al servicio de transporte de carga, deberán transportarla debidamente cubierta con mantas y/o mallas y asegurada a fin de evitar su desprendimiento o caída sobre las vías durante la circulación de vehículo.

2.3. Términos Básicos

Autonomía Municipal:

Es el derecho y la capacidad de efectiva para las entidades locales de regular y administrar en el marco de la Ley, bajo su propia responsabilidad y en beneficio de su población, una parte importante de los asuntos públicos.

Casco Urbano de Tambogrande:

Todas las vías y avenidas contenidas dentro de la ciudad de Tambogrande. 6.CITV: Certificado de Inspección Técnica Vehicular.

Conducciones de Acceso y Permanencia:

Son el conjunto de exigencias o requisitos de carácter técnico Organizativo, jurídico y operacional que deben cumplir las personas naturales y/o jurídicas para acceder permanecer autorizado en la prestación del servicio de transporte de carga y/o mercancías en el distrito de y Tambogrande.

Fiscalización de Campo:

Es una actividad de vigilancia y control que realizan los inspectores de tránsito urbano o empleados de personas jurídicas contratadas en relación con personas autorizadas o jurídicas, vehículos y operadores de servicios de transporte de carga y/o mercancías para verificar el cumplimiento de la normativa. obligaciones, obligaciones y términos que establece el presente Reglamento y los términos complementan la información, identifican las infracciones y toman las medidas preventivas correspondientes.

Fiscalización de Gabinete:

Una actividad de evaluación, control y verificación que realiza la Subdirección de Transportes, Circulación vial y terminal terrestre a los conductores, personas naturales o jurídicas autorizadas para verificar el cumplimiento de las condiciones legales, técnicas y operativas, detectar infracciones y tomar las medidas preventivas correspondientes de medida.

Infracción:

Se considera infracción a toda acción u omisión expresamente tipificada como tal en la presente Ordenanza

Peso Bruto Vehicular:

Es el Peso total del vehículo determinado por el fabricante que incluye la Tara del vehículo más la capacidad de carga. 10. **Peso Neto (Tara):** Peso del vehículo en orden de marcha, sin incluir la carga o pasajeros (incluye el peso del combustible con los tanques llenos, herramientas y rueda (s) del repuesto).

Servicio de Transporte de Carga y/o mercancías:

Es el servicio de transporte de carga y/o mercancías que consiste en la actividad económica realizada por las personas naturales o jurídicas tendientes al traslado de todo bien mueble o semoviente susceptible de ser transportado con vehículos propios o de terceros.

Vehículo de Carga:

vehículo motorizado destinado al transporte de mercancía puede contar con equipos adicionales para prestación de servicios especializados.

Definición conceptual de percepción de la Ordenanza Municipal:

Es la forma como se interpreta y se cumple la regulación de una norma jurídica que se incluye dentro de los reglamentos, y que se caracteriza por estar subordinada a la ley

Definición operacional de percepción de la Ordenanza Municipal:

El nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal se mide en base a: el tipo de vehículos de cargan horarios, vías restringidas, fiscalización y efectos de la ordenanza.

CAPÍTULO III

3. METODOLÓGIA

3.1. Enfoque de la investigación

Este estudio estuvo basado en un enfoque de investigación mixto, al establecerse el análisis cuantitativo y cualitativo, puesto que se utilizó la recolección de datos con la finalidad de realizar una medición numérica y un respectivo análisis estadístico, y a la vez se realizaron entrevistas a personas especializadas en el tema de transporte urbano de carga, y aplicación de ordenanzas municipales.

3.2. Diseño de la investigación

El enfoque metodológico adoptado para este estudio es no experimental y se llevó a cabo a través de la observación de los hechos en su contexto natural, sin manipulación alguna.

El diseño de investigación fue el siguiente:



Dónde:

M: Muestra de estudio

O: Observación de la variable

3.3. Nivel de investigación

Se fundamentó en un tipo de investigación descriptivo apoyada en una revisión documental y en la percepción de las empresas exportadoras de mango, ubicados en la ciudad de Tambogrande, Piura.

3.4. Tipo de investigación

El tipo de investigación que se utilizó fue transversal, por lo que se recopilaron los datos en un solo momento, en un solo período de tiempo.

3.5. Sujetos de la investigación

La población objeto de estudio estuvo constituida por un total de 30 gerentes que laboran en empresas exportadoras de mango localizadas en la ciudad de

Tambogrande, los cuales emitieron su percepción sobre la eficacia de la regulación de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT.

3.6. Métodos y procedimientos

- a) Se seleccionó a la población conformada por las 30 empresas exportadoras de mango.
- b) Se aplicó el cuestionario a cada gerente de las empresas exportadoras de mango, con el fin de determinar la percepción que tienen.
- c) La encuesta se aplicó después de la jornada laboral, en donde el tiempo de duración aproximada de la encuesta fue de 10 a 20 minutos.
- d) El software SPSS Versión 26 y el programa Excel fueron empleados para la recolección de información de las encuestas, así como para la elaboración de tablas, gráficos y la interpretación de cada dimensión de la variable en estudio.

3.7. Técnicas e instrumentos

El método a utilizado para recopilar información en este trabajo de investigación fue la encuesta, la cual estuvo dirigida a los gerentes de las empresas exportadoras de mango. Aunado a ello, se empleó un cuestionario con opciones de respuesta de escala Likert que incluyó cinco categorías. Se precisa que, puesto que la población total no colaboró con el llenado de ambos instrumentos, tuvo que aplicarse el muestreo probabilístico intencionado con un total de 18 sujetos, a los mismos que se les aplicó la prueba de Alfa de Cronbach a los 18 sujetos miembros, obteniendo un resultado de

ALFA DE CRONBACH: 0,809

N° DE ELEMENTOS: 10

Del resultado obtenido se advierte que la investigación goza de buena confiabilidad.

Tabla 4*Categorías de respuestas*

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	2	3	4	5

Nota: Categorías.

El nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal se midió considerando las categorías anteriores, las cuales se analizaron de la siguiente manera:

Tabla 5*Nivel de categorías*

Categorías	Nivel
Totalmente en desacuerdo	Muy bajo
En desacuerdo	Bajo
Indiferente	Regular
De acuerdo	Alto
Totalmente de acuerdo	Muy alto

Nota: Categorías y niveles

CAPÍTULO IV

4. RESULTADOS Y DISCUSION

Para la obtención de los resultados se aplicaron 2 instrumentos, puesto que la investigación realizada tuvo un enfoque mixto, para efectos de un mejor orden se tabularon en primera línea los resultados de cuestionarios de acuerdo a los objetivos y posteriormente la obtención de los resultados de las entrevistas. Respecto al objetivo general nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, aplicado por las empresas exportadoras de mango del distrito de Tambogrande, Piura 2022.

Tabla 6

Tipo de vehículo de carga

INDICADORES		TDA (2)		EA (1)		I (0)		ED (-1)		TED (-2)	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Categoría L2, L5	¿Utiliza como vehículo de carga un Trimovil (3 ruedas)?	5	27,8%	6	33,2%	5	27,8%	1	5,6%	1	5,6%
	¿Está de acuerdo con la ordenanza establecida dentro de esta categoría?	4	22,2%	7	38,9%	2	11,1%	1	5,6%	4	22,2%
Categoría N1, N2 y N3	¿Utiliza como vehículo de carga automotor de cuatro ruedas?	5	27,8%	7	38,9%	1	5,6%	3	16,6%	2	11,1%
	¿Está de acuerdo con la ordenanza establecida dentro de esta categoría?	3	16,6%	2	11,1%	10	55,6%	1	5,6%	2	11,1%
Categoría 01, 02,03 y 04	¿Utiliza como vehículo de carga automotor de cuatro ruedas con remolques mayores de 0.75 toneladas?	3	16,6%	4	22,2%	2	11,1%	8	44,5%	1	5,6%
	¿Está de acuerdo con la ordenanza establecida dentro de esta categoría?	2	11,1%	5	27,8%	2	11,1%	4	22,2%	5	27,8%

Nota: Clasificación de categorías de vehículos de carga

Se evidenciaron 3 dimensiones y cada una de ellas contó con 2 indicadores, en cuanto a la primera dimensión, tuvo como primer indicador la utilización como vehículo de carga en donde se obtuvo como porcentaje más alto en la opción en acuerdo con un 33,2%, respecto al segundo indicador sobre si está de acuerdo con

la ordenanza en relación a esa categoría se obtuvo un 38,9% posicionado también en la opción en acuerdo (Ver tabla 6)

Respecto al tercer indicador sobre la utilización de un vehículo con 4 ruedas, se obtuvo el porcentaje más alto en la posición en acuerdo con un 38,9% y en cuanto a estar de acuerdo con la aplicación de la ordenanza en esta categoría se obtuvo un 55,6% en la opción neutral (Ver tabla 6)

En cuanto al indicador 4 sobre la utilización de un vehículo de carga automotor de cuatro ruedas con remolques mayores de 0.75 toneladas, se obtuvo un porcentaje negativamente alto con 44,5% en la opción en desacuerdo y respecto a estar de acuerdo se obtuvo un porcentaje similar en 2 opciones, es decir totalmente en un 27,8% en ambas (Ver tabla 6).

Tabla 7

Horarios establecidos según las zonas

INDICADORES		TDA (2)		EA (1)		I (0)		ED (-1)		TED (-2)	
		F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Zona 01 (Casco Urbano)	¿Está de acuerdo con la delimitación establecida de todas las vías y avenidas de la ciudad de Tambogrande?	5	27,8%	7	38,8%	1	5,6%	1	5,6%	4	22,2%
	¿Está de acuerdo con la circulación de vehículos con carga de hasta 3.5 toneladas de peso bruto, para vehículos de categoría L2, L5 y N1, por todas las vías y avenida de Tambogrande?	4	22,2%	2	11,1%	2	11,1%	5	27,8%	5	27,8%
	¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 6:pm a 7: am. para vehículos de categoría L2, L5 y N1?	7	38,8%	4	22,2%	1	5,6%	5	27,8%	1	5,6%
	¿Está de acuerdo con la circulación de vehículos con carga de más de 3.5 toneladas de peso bruto, para vehículos de categoría N2, N3,	5	27,8%	1	5,6%	1	5,6%	4	22,2%	7	38,8%

INDICADORES	TDA (2)		EA (1)		I (0)		ED (-1)		TED (-2)		
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	
Zona 02 (Mercado de la ciudad de Tambogrande)	N4, 01, 02, ¿O3 y O4?										
	¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 10:pm a 5:am para vehículos de categoría N2, N3, N4, 01, 02, O3 y O4?										
	4	22,2%	5	27,8%	1	5,6%	7	38,8%	1	5,6%	
	¿Está de acuerdo con la circulación de vehículos con carga hasta 3.5 toneladas de peso bruto, para vehículos de categoría L2, L5 y N1, por el mercado de la ciudad de Tambogrande?										
¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 3:am hasta 6:am, o desde las 6:pm hasta las 8:pm, para vehículos de categoría L2, L5 y N1, por el mercado de la ciudad de Tambogrande?											
	1	5,6%	5	27,8%	7	38,8%	5	27,8%	-	-	

Nota: Horarios de acuerdo a las zonas

Se evidenciaron 2 dimensiones compuestas la primera por 5 indicadores y la segunda con 2 indicadores. Obteniendo porcentajes altamente aceptables, respecto al primer indicador sobre estar de acuerdo con la delimitación establecida de todas las vías y avenidas de la ciudad de Tambogrande se obtuvo un 38,8% en la opción de acuerdo (Ver tabla 7).

Respecto a estar de acuerdo con la circulación de vehículos con carga de hasta 3.5 toneladas de peso bruto para vehículos de categorías L2, L5 y N1 por las vías y avenidas de Tambogrande se obtuvo un porcentaje igual entre dos opciones negativas es decir totalmente en desacuerdo y desacuerdo con un porcentaje de 27,8%, respecto a estar de acuerdo con el horario de circulación de 6:00pm a 7:00am para vehículos de las categorías previamente mencionadas se obtuvo un porcentaje de 38,8% en la opción totalmente de acuerdo; en cuanto al indicador sobre estar de acuerdo con la circulación de vehículos con carga de más de 3.5

toneladas de peso bruto, para vehículos de categoría N2, N3, N4, 01, O2, O3 y O4, se obtuvo un porcentaje negativo de 38,8% en la opción totalmente en desacuerdo, respecto al último indicador sobre estar de acuerdo con el horario de circulación de 10:00 p.m. a 05:00 a.m. para vehículos de categoría N2, N3, N4, 01, O2, O3 y O4 se obtuvo un mismo porcentaje sin embargo fue en la posición negativa en desacuerdo (Ver tabla 7).

Respecto a la segunda dimensión esta se encuentra dividida en 2 indicadores, el primero sobre estar de acuerdo con la circulación de vehículos con carga hasta 3.5 toneladas de peso bruto, para vehículos de categoría L2, L5 y N1, por el mercado de la ciudad de Tambogrande obteniéndose un porcentaje en la posición neutral del 38,8%, en cuanto al último indicador sobre estar de acuerdo con el con el horario de circulación de 03:00 a.m. hasta 06:00 a.m., o desde las 06:00 p.m. hasta las 08:00 p.m., para vehículos de categoría L2, L5 y N1, por el mercado de la ciudad de Tambogrande se obtuvo un resultado idéntico del 38,8% posicionado también en la opción neutral (Ver tabla 7).

Tabla 8

Vías restringidas y fiscalización

INDICADORES	TDA (2)		EA (1)		I (0)		ED (-1)		TED (-2)	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Vías restringidas										
Tramo I	¿Está de acuerdo con la delimitación del cruce Sullana/Tambogrande hasta el Óvalo Campesino?									
	5	27,8%	4	22,2%	1	5,6%	5	27,8%	3	16,6%
Tramo II	¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 10:pm a 5:am del cruce Sullana/Tambogrande hasta el Óvalo Campesino?									
	6	33,3%	8	44,4%	-	-	-	-	4	22,3%
Tramo II	¿Está de acuerdo con la delimitación de la avenida Ignacia Shaeffer en su totalidad?									
	1	5,6%	2	11,1%	10	55,6%	3	16,6%	2	11,1%
Tramo II	¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 10:pm a 5:am de la									
	6	33,3%	8	44,4%	3	16,6%	1	5,6%	-	-

INDICADORES	TDA (2)		EA (1)		I (0)		ED (-1)		TED (-2)	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
avenida Ignacia Shaeffer en su totalidad?										
Fiscalización										
Infracciones	¿Está de acuerdo de la infracción a vehículos que cuenten con autorización y realicen carga o descarga de mercancías fuera de los horarios establecidos en la ordenanza?									
	1	5,6%	3	16,6%	10	55,6%	2	11,1%	2	11,1%
	¿Está de acuerdo de la infracción a vehículos que sobrepasen el peso establecido en la ordenanza?									
Sanciones	¿Está de acuerdo con la sanción de 30% UIT a vehículos que cuenten con autorización y realicen carga o descarga de mercancías fuera de los horarios establecidos en la ordenanza?									
	-	-	-	-	13	72,2%	2	11,1%	3	16,6%
	¿Está de acuerdo con la sanción de 30% UIT a vehículos que sobrepasen el peso establecido en la ordenanza?									
¿Está de acuerdo con la sanción de 20% UIT a vehículos que realicen carga o descarga en zonas prohibidas en la ordenanza?										
2	11,1%	5	27,8%	-	-	9	50%	2	11,1%	

Nota: vías y fiscalización

Se evidenció la distribución de los primeros 2 indicadores conformado por 2 dimensiones denominadas Tramo I y Tramo II, respecto al primer indicador obtuvo un 27,8% en 2 opciones similares, es decir en las opciones en acuerdo y desacuerdo sobre estar de acuerdo a la delimitación del cruce Sullana y Tambogrande hasta el ovalo campesino, respecto a estar de acuerdo con el horario

de circulación de 10:00 p.m. a 05:00 a.m. del cruce Sullana/Tambogrande hasta el Óvalo Campesino se obtuvo un 44,4% en la opción en acuerdo (Ver tabla 8).

Respecto al Tramo II, sobre estar de acuerdo con la delimitación de la avenida Ignacia Shaeffer en su totalidad se obtuvo un 55,6% en la opción neutral y respecto a estar de acuerdo con el horario de circulación de 10:00 p.m. a 05:00 a.m. de la avenida Ignacia Shaeffer en su totalidad se obtuvo 44,4% en la opción de acuerdo (Ver tabla 8).

Respecto a la fiscalización estuvo distribuida por 2 dimensiones, la primera sobre infracciones, en relación a estar de acuerdo con la infracción de vehículos que cuenten con autorización y realicen carga o descarga de mercancías fuera de los horarios establecidos en la ordenanza, se obtuvo un 55,6% en la posición neutral, en cuanto a estar de acuerdo con la infracción a vehículos que sobrepasen el peso establecido en la ordenanza se obtuvo un porcentaje similar en 2 opciones es decir 27,8% en desacuerdo y en acuerdo (Ver tabla 8).

En cuanto a las sanciones, se tuvo sobre el indicado estar de acuerdo con la sanción de 30% UIT a vehículos que cuenten con autorización y realicen carga o descarga de mercancías fuera de los horarios establecidos en la ordenanza se obtuvo un 72,2% en la opción neutral, en cuanto a estar de acuerdo con la sanción del 30% UIT a vehículos que sobrepasen el peso establecido en la ordenanza se obtuvo un 55,6% en la opción totalmente de acuerdo, por ultimo respecto a estar de acuerdo con la sanción del 20% UIT a vehículos que realicen carga o descarga en zonas prohibidas en la ordenanza obteniendo un 50% en la opción en desacuerdo.

Tabla 9

Efectos de la ordenanza

INDICADORES	TDA (2)		EA (1)		I (0)		ED (-1)		TED (-2)	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Pérdida de tiempo	8	44.4%	2	11.1%	2	11.1%	2	11.1%	4	22,3%
¿La ordenanza le ha generado pérdidas de tiempo en sus procesos de cargas o descargas de sus productos?										

	¿La pérdida de tiempo ocasionado ha afectado los procesos de operaciones en entrega de sus productos?	5	27,8%	3	16,6%	2	11,1%	4	22,3%	4	22,3%
Perjuicio económico	¿La ordenanza le ha generado pérdidas económicas en sus procesos de producción?	3	16,6%	7	38,9	2	11,1%	2	11,1%	4	22,3%
	¿La ordenanza le ha generado pérdidas económicas en su utilidad bruta?	4	22,3%	1	5,6%	5	27,8%	3	16,6%	5	27,8%
Cobros excesivos de sanciones	¿La ordenanza ha generado cobro excesivo de sanciones?	2	11,1%	2	11,1%	8	44,4%	3	16,6%	3	16,6%
	¿Los cobros excesivos de sanciones afectan la utilidad de las empresas?	8	44,4%	6	33,3%	1	5,6%	1	5,6%	2	11,1%

Nota: Efectos

Respecto a los efectos este estuvo distribuido en 3 dimensiones y cada una compuesta por 2 indicadores, en primera línea sobre el indicador 1 tenemos la ordenanza le ha generado pérdidas de tiempo en sus procesos de cargas o descargas de sus productos se obtuvo un 44% en la opción totalmente de acuerdo, respecto al siguiente indicador sobre la pérdida de tiempo ocasionado ha afectado los procesos de operaciones en entrega de sus productos se obtuvo un 27,8% en la opción totalmente de acuerdo (Ver tabla 9).

En cuanto al indicador la ordenanza le ha generado pérdidas económicas en sus procesos de producción se obtuvo un 38,9% en la opción en acuerdo, respecto al indicador la ordenanza le ha generado pérdidas económicas en su utilidad bruta se obtuvo un porcentaje similar entre la opción neutral y totalmente en desacuerdo con un porcentaje de 27,8% (Ver tabla 9).

Respecto a la última dimensión sobre cobros excesivos de sanciones, se obtuvo en su primer indicador sobre la ordenanza ha generado cobro excesivo de sanciones se obtuvo 44,4% en la posición neutral, respecto al indicador los cobros excesivos de sanciones afectan la utilidad de las empresas se obtuvo un porcentaje similar es

decir 44.4% (Ver tabla 9). Respecto a la aplicación de la entrevista tuvimos los siguientes resultados obtenidos:

Tabla 10

Aplicación de la ordenanza municipalidad en las empresas exportadoras

Nota: Opinión de para las empresas exportadoras de mango sobre esta ordenanza municipal

Se evidenció que de la totalidad de la población aproximadamente el 60% muestra estar de acuerdo con esta Ordenanza Municipal, como, por ejemplo: mejor control, mejora en el orden de las calles, mayor seguridad de tránsito entre otros., sin embargo, existe un 40% que no lo considera adecuado, mencionados diferentes factores como por ejemplo que no se lograra una correcta organización de tránsito,

¿Está de acuerdo con la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande, para las empresas exportadoras de mango?	
E1	La ley es para todos
E2	perjudicaría el normal desarrollo de las labores de las empresas especialmente de las exportadoras de mango, negocio que general el 90% del movimiento económico del valle
E3	no se va a poder ordenar lo que ellos digan
E4	Las actividades de exportación de mango, benefician a los productores sobre todo de Tambogrande, las actividades por lo general se realizan a lo largo del día, tener estas restricciones conllevan a tener sobre costos.
E5	Trasgreden la libertad de trabajo, limitándolo con esas trabas
E6	Retrasa la entrega de los productos, generando sobre costos
E7	Para respetar el orden
E8	Afecta y retrasa el proceso productivo, es un producto perecedero, afecta directamente a la calidad del mismo, muy aparte del sobre costo que esto pudiese ocasionar
E9	El Mango es un producto perecible que debe procesarse de inmediato para evitar reclamos en destinos que pueden tomar más de 1 mes de viaje.
E10	En campaña no se de aplicar las sanciones por un tema de operatividad
E11	Ganamos tiempo y orden.
E12	Sin conocimiento
E13	Para que haya mayor seguridad en el tránsito de carga pesada y así no generen tráfico y reducir riesgos de accidentes.
E14	Mejor control
E15	No es viable
E16	Porque las harán competir mejor internacionalmente
E17	No genera que las pequeñas empresas puedan incrementar sus ingresos debido a ciertas restricciones en el horario y además por las sanciones
E18	Porque permite un mejor orden en las calles de Tambogrande

ni de operatividad entre otros.

Tabla 11

Horarios establecidos

Nota: Fijación de horarios para transitar

Se evidenció que la población mostro un mayor grado de aceptación indicando que es viable, se evitaran accidentes y se evitara que el mango se malogre al momento de ser transportado.

¿Está de acuerdo con los horarios establecidos en la ordenanza, para las empresas exportadoras de mango?	
E1	Es un intento de ordenar el transito
E2	Porque por la naturaleza de las exportaciones no son viables esos horarios
E3	Porque todo es libre
E4	Las actividades de transporte se realizan durante el día. Las empresas que tienen protocolo de corte por parte de SENASA, tienen un tiempo máximo para ingresar a la PTE.
E5	Porque el mango es una fruta fresca que corre el riesgo que se malogre con la sobre maduración etc
E6	El producto se cosecha desde muy temprano, para el horario perdería la frescura
E7	No se ocasione algún accidente
E8	El transporte de fruta ingresa por todas las zonas mencionadas en esta ordenanza y en horarios fuera de los establecidos por esta disposición.
E9	La fruta se cosecha en campo y debe trasladarse a las plantas procesadoras oportunamente.
E10	Por tema de operatividad de las exportaciones
E11	El horario propuesto para las cargas pesadas es donde menos movimiento de personas hay.
E12	Sin conocimiento
E13	Para un mejor control y manejo eficiente en el tránsito
E14	Menos accidentes
E15	Es viable
E16	Porque las harán competir mejor internacionalmente
E17	Porque restringen la posible producción de las empresas
E18	Porque podrían ampliar los horarios en algunos casos

Tabla 12

Vías restringidas

Nota: Vías restringidas según la ordenanza

Se evidenció que de la totalidad de los 18 entrevistados, mostraron 2 posturas una

¿Está de acuerdo con las vías restringidas establecidas en la ordenanza, para las empresas exportadoras de mango?	
E1	Debemos recuperar el espacio público
E2	No es viable
E3	Porque no
E4	Son vías que se utilizan usualmente para el tránsito de carga.
E5	Limitan la movilidad libre del trabajo y el tiempo oportuno
E6	Libera el tránsito de la congestión vehicular
E7	Para que no se ocasione un Caos Vehicular
E8	El transporte de materia prima es diario por las zonas mencionadas.
E9	Se debe habilitar vía de acceso para facilitar el acceso de dichos vehículos.
E10	En campaña debe darse las facilidades del caso
E11	Desconoce
E12	No conoce
E13	Para mayor seguridad en las vías
E14	Se crea un mejor flujo de tránsito
E15	No estoy de acuerdo
E16	Porque las harán competir mejor internacionalmente
E17	Porque generan gastos adicionales de combustible porque las vías van a estar aglomeradas porque no hay vías alternas
E18	Existen vías que son muy transitadas y es necesario un mejor orden

en la consideran que si es positivamente aceptado y la otra donde indican no estar de acuerdo puesto que no libera la congestión vehicular.

Tabla 13

Infracciones y sanciones

Nota: Infracciones y sanciones según ordenanza

¿Está de acuerdo con las infracciones y sanciones establecidas en la ordenanza, para las empresas exportadoras de mango?	
E1	Todo tiene un costo.
E2	No
E3	Son abusivos
E4	La temporada de mango dura aproximadamente 3 a 4 meses. No podemos hacer pagos todos los días, considerando que es el 30% de la UIT.
E5	Afecta la economía de los pequeños empresarios
E6	Al ser exportadores y/o campesinos es un sobre costo que no está en el presupuesto
E7	Para que cumplan
E8	Algunas de ellas cuentan con transporte propio, y se verían afectadas, en este caso, directamente por las sanciones impuestas en esta disposición.
E9	Algunas su costo es muy alto.
E10	No debe aplicar en la campaña
E11	Pero debería ser menor las infracciones.
E12	Sin conocimiento
E13	Para que así respeten las normas establecidas
E14	Si no hay sanciones no cumplen
E15	No estoy de acuerdo
E16	Porque las harán competir mejor internacionalmente
E17	Son muy altas y deberían ser proporcional
E18	Considero que son muy excesivas

Se evidenció que la mayoría de los entrevistados consideran abusivas e injustas puesto que no se ajustan a las realidades, por ende, muestran su total desacuerdo.

Tabla 14

Efectos de la ordenanza municipal

¿Cuáles considera usted, que serán los efectos de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CMT para las empresas exportadoras de mango?	
E1	Ordenar el tránsito, evitar accidentes y congestión vehicular
E2	No opino
E3	Negativas, ya que perjudica directamente al exportador, porque en la mayoría de los casos son quienes se hacen responsable de la cosecha y traslado de fruta, y es quien asume los costos que representan tener varada la carga.
E4	Salirse de Tambogrande a trabajar en otro lugar.
E5	Retraso en la entrega de productos, sobre costos, pérdida de tiempo
E6	Orden
E7	Sobrecostos, muy aparte de las posibles pérdidas.
E8	Podría causar pérdidas económicas ya que las empresas procesan productos perecibles y es una actividad muy dinámica.
E9	Las consecuencias serían menos ingresos para la municipalidad
E10	Tiempos óptimos para el tránsito de cargas con horarios establecidos que generarán un orden.
E11	Sin conocimiento
E12	Mayor control de salidas de carga pesada en las vías públicas y reducir riesgos de accidentes
E13	Organizar su logística de transporte
E14	Es viable
E15	Muy buenos
E16	Van a generar que las empresas exportadoras de mango tengan muchas restricciones y produzcan menos por ende no generan más ingresos al país
E17	Los cobros excesivos de las infracciones
E18	Sin conocimiento

Nota: Efectos que podrían generarse de la ordenanza municipal

Se evidenció que los entrevistados si tienen claro los efectos que genera esta ordenanza municipal sin embargo considera que por muy interesante que mantengan sus propuestas no consideran que se aplicará de manera justa.

Tabla 15

Propuestas para no causar afectación con la implementación de la ordenanza municipal

¿Qué se puede proponer para que las empresas exportadoras de mango, no salgan afectadas por la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT- Tambogrande?	
E1	Aplicar lo establecido en la ordenanza
E2	Dejar sin efecto la ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CMT- Tambogrande
E3	Nada más es de que se controle con los municipales
E4	Los horarios no deberían ser muy restringidos. tener mayor amplitud del tiempo permitido para el tránsito.
E5	Que dejen de inventar sanciones en contra del trabajador en las empresas.
E6	Reordenamiento de la ordenanza, horarios más flexibles
E7	Dialogo
E8	Involucrar a todas las empresas, realizar reuniones, diálogos, para dar forma a todas estas disposiciones, de tal manera que no se vean afectadas en sus procesos productivos.
E9	Se debe mejorar las vías de tránsito.
E10	Los vehículos deben estar bien identificados por cada empresa, para que no sean afectados
E11	Sin conocimiento
E12	Sin conocimiento
E13	Respetar las normas establecidas y cumplir con la ciudadanía tambograndina
E14	Que se organicen entre todas y planteen una sola petición
E15	Es viable
E16	Negociar entre ambas partes
E17	Deberían de replantear las restricciones y no poner horarios de circulación
E18	Mejorar la capacitación del personal

Nota: Propuestas para evitar afectación

Se evidenció que aun sin estar totalmente de acuerdo con esta ordenanza, consideran que podrían proponerse alternativas y así evitar la afectación, como por ejemplo el dialogo, la viabilidad, manejo de horarios, entre otros.

Discusión

Para la elaboración la discusión de datos es preciso indicar que la investigación contó con un enfoque mixto, es decir cualitativo y cuantitativo por ende se hizo uso de 2 instrumentos, la entrevista y el cuestionario con la finalidad de obtener una percepción más cercana de la realidad y a su vez la opinión desde sus propias palabras, se discutieron los datos de acuerdo a la obtención de cada objetivo que a continuación será descrito.

Respecto al análisis el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, aplicado por las empresas exportadoras de mango del distrito de Tambogrande, Piura 2022, se obtuvieron porcentajes significativos resultando positivos, puesto que se les consultó a los sujetos si ellos usaban los vehículos con de categorías variadas y si se encontraban en total acuerdo con la aplicación de la ordenanza municipal desde cada categoría vehicular en donde se evidenció que la gran mayoría si brinda uso de estos vehículos, estos resultados se refuerzan con los obtenidos en la entrevista aplicada, en donde los sujetos refieren aun teniendo aspectos negativos considera la mayoría que su aplicación si trae consigo soluciones tales como el orden vehicular y la disminución de pérdida de tiempo en estas calles interconectadas. Se evidencia además que, aun teniendo tanta tecnología avanzada y los medios de comunicación a expectativas de cualquiera noticia, existen sujetos que desconocen totalmente lo que contiene esta normativa y si afecta o no al tránsito vehicular (Ver tabla 6 y 10).

Previamente se ha inferido en que el transporte es el medio de comunicación base en este tipo de empresas y que todo cambio que tenga un impacto positivo es beneficioso para los trabajadores y transportistas, pero en el caso en el que no se aplique correctamente o previniendo los efectos negativos esto desencadenara un desorden vehicular y por ende una grave afectación en la fruta que se transporta por los plazos en que debe ser enviado y el plazo que puede resistir la fruta en el camino previo envió.

Ante esta situación tenemos la opinión del autor Mállap (2013) quien refiere que los cambios que se realicen al sistema de transporte ya sea para importar o exportar debe estar altamente condicionado para no causar ningún caos o desorden porque el fallo recaerá en el producto que se transporte, siendo en este caso el mango.

Respecto al primer objetivo específico sobre conocer el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande, para las empresas exportadoras de mango estuvo más enfocada a precisar que percepción y opinión tienen los sujetos sobre los horarios de circulación, delimitaciones y aprobación para la circulación, en esta tabulación los resultados arrojaron porcentajes positivos es decir las opciones más ocupadas fueron las de en acuerdo y totalmente en acuerdo, por lo que se presume que la población si tiene conocimiento de la aplicación y cómo funciona esta ordenanza, sin embargo existe parte de la población que no coincide con ese punto de vista puesto que considera no estar de acuerdo con los puntos consultados. En cuanto a la opinión de los sujetos frente a estos objetivos se obtuvieron respuestas como: el mango es una fruta delicada y fresca por lo que debe transportarse de acuerdo al horario establecido, precisan además que el horario de tránsito debería ser libre, por otro lado, consideran que establecer horarios trae consigo aporte para el orden y por ende se evitan accidentes de tránsito y descoordinaciones en el ámbito de tránsito (Ver tabla 6 y 10). Siendo altamente importante que en cualquier lugar del mundo se establezcan los lugares transitables y las calles colindantes para lograr una mejor organización vial, por tanto el autor Briceño, (2019) refiere que actualmente es importante que se establezcan lineamientos que indiquen como tiene que realizarse el funcionamiento vial de una ciudad y que la población cumpla con respetarla, priorizando en los casos en donde existe de por medio trabajos de exportación en específico de una fruta tan delicada como el mango.

Respecto al segundo objetivo específico sobre la identificación del nivel eficacia en cada uno los criterios que aplica la Municipalidad de Tambogrande en la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT con respecto al transporte de carga y/o descarga de las empresas exportadoras de mango. En primera línea la tabulación de estos indicadores fue orientados a determinar la aceptación de las normas establecidas por la ordenanza municipal y así verificar el nivel de eficacia que se genera.

Obteniendo que la población mostro un respaldo positivo en cuanto al horario y delimitación de tránsito de determinadas calles, obteniendo porcentajes de hasta el 53% de aceptación en las opciones de acuerdo y totalmente en acuerdo, lo que permite afirmar que esta iniciativa parte de la ordenanza es bien recibida. En la

vertiente sobre la fiscalización se encuentra distribuido por sanciones e infracciones, es decir los conductores que no respeten los horarios y lugares establecidos en donde pueden transitar serán sancionados, siendo sanciones que ascienden hasta por más de 20 a 30 UIT dependiendo mucho del tipo de vehículo que manejan o de la falta que cometan.

En este punto los sujetos mostraron más prevalencia en la posición neutral puesto que sienten que es obligatorio cumplir con lo decretado en la norma, pero considera también que en ocasiones pueden cometerse ciertos errores que conlleven a ser una infracción, pero no causan daño a terceros y consideran que debería ser baja la sanción puesto que la UIT tiene un costo elevado actualmente (Ver tabla 8 y 12).

Se advierte además que esta ordenanza aplicó restricciones como por ejemplo la de tránsito en algunos lugares o por ciertas horas y desde el punto de vista de los sujetos miembros de la población no lo consideran aceptable, pues si bien busca reducir accidentes y salvaguardar un correcto flujo de tránsito, por el contrario, no se logra como se pensaba y termina creando mucho más caos. Desde otro punto de vista tenemos sujetos que muestran un grado alarmante de desconocimiento sobre esta ordenanza y por ende no pueden brindar su percepción ni mucho menos opinar y definir si consideran beneficioso o no.

El autor Machicado, (2012) refiere que muchas veces la aplicabilidad de una ordenanza municipal específicamente en el ámbito vial traerá consecuencias negativas puesto que no todos los conductores se adaptaran a la visión que se busca cumplir, puesto que no comparten los mismos puntos de vistas o desarrollan las mismas funciones laborales que otros, resultando en ocasiones afectar con los horarios a las personas particulares.

Por último, en concordancia con el ultimo objetivo sobre determinar los efectos de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT respecto al transporte de carga y/o descarga de las empresas exportadoras de mango.

Como se tiene conocimiento la creación de una ordenanza municipal busca crear y obtener aspectos positivos sin embargo no siempre se cumple esa finalidad, la última tabulación del cuestionario hace hincapié a 3 factores influyentes como, por ejemplo, pérdida de tiempo, perjuicio económico y cobro excesivo de sanciones, tal como se precisó previamente no siempre el conductor busca infringir la ordenanza,

sin embargo en muchos casos las circunstancias obliga a que el conductor infrinja la normativa y esto conlleva a una sanción, lo que ocasiona pérdida de tiempo puesto que el horario establecido es permitido solo por horarios y en ocasiones los conductores no alcanzan a coincidir con ese horario, causando que tal vez el conductor no llegue a su destino en la hora pactada y por ende se le descuenta un monto económico por la demora e incluso una vulneración de la ordenanza municipal (Ver tabla 9, 12, 14 y 15)

Los autores Isla & Veliz (2007) refieren que al identificarse una problemática seria que afecte a uno o más de los conductores debe buscar mecanismos de solución o de beneficio para frenar estas situaciones, evitando así que se siga causando daño, tal como se obtuvo de la entrevista los sujetos consideran que los horarios podrían variar o lograr tener un dialogo con los representantes de las empresas exportadoras para que se logre un acuerdo en beneficio de ambas partes, salvaguardando la mercancía que transportan siendo en este caso un producto comestible como el mango.

Una gran problemática se genera al sancionar al conductor e imponerle una sanción, puesto que se sabe que la ganancia que obtiene el conductor será reducida y posiblemente en su centro de labores se le descontará un porcentaje por no haber cumplido a la perfección con lo encargado y además se haya recibido una sanción por infringir la ley.

CAPÍTULO V

5. CONCLUSIONES

Se analizó el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, obteniendo como resultado que la población tiene 2 perspectivas desde su aplicación, siendo una positiva y otra negativa, puesto que consideran que si bien ofrece beneficios trae consigo una serie de factores que causa problemas entre los conductores, tránsitos y sanciones.

Se logró conocer el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande, obteniendo un aproximado de 58% de aceptación por parte de la población es decir un nivel alto, sin embargo, existen sujetos que consideran que no goza de total eficacia puesto que tiene factores negativos que conllevan a sanciones difíciles de evitar.

Se identificó el nivel eficacia en cada uno los criterios que aplica la Municipalidad de Tambogrande en la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT con respecto al transporte de carga y/o descarga de las empresas exportadoras de mango, obteniendo porcentajes positivos y aceptables, sin embargo, al referirse a las sanciones fueron resultados contrarios ya que no se muestran de acuerdo con las infracciones y la forma en que se pretende sancionar, puesto que la multa asciende a más de 20 a 30 UIT.

Se determinó los efectos de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT respecto al transporte de carga y/o descarga de las empresas exportadoras de mango. Si bien es cierto se implementa esta ordenanza con la finalidad de lograr mejorar desde el criterio adoptado por los sujetos parte de la investigación consideran que, si existen efectos y que son negativos, puesto que, si ya existen sanciones previamente decretadas, con las limitantes de esta ordenanza se verán más afectados y por ende las empresas exportadoras.

CAPÍTULO VI

6. RECOMENDACIONES

El Ministerio de Transportes, debe tener un mejor enfoque al momento de la determinación de rutas viales, teniendo en cuenta el flujo de personas y el horario de tránsito, logrando así que cada ciudad tenga una mejor organización y tránsito y se evite la aglomeración en ciertas horas específicas.

La Municipalidad distrital de Tambogrande, debe meritarse la opinión de la población transportista antes de implementar una ordenanza puesto que de no estar bien estructurada afectará directamente a los conductores y empresas que funcionan gracias al transporte.

Las empresas exportadoras deben brindar su posición frente a la implementación de ordenanzas municipales y aun si no están totalmente de acuerdo cumplan con intervenir mediante el diálogo para así mostrar su punto de vista, buscando una solución armoniosa y pacífica.

Los conductores deben uniformizar sus opiniones frente a la creación de una nueva ordenanza municipal, mediante reuniones en las que prevalezca el diálogo y donde se les permita ser escuchados y así se respete su posición frente a cualquier situación de cambio o modificación de cómo se realiza el transporte en una determinada ciudad.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- Ancham Perú (16 de agosto de 2021). PBI en el primer semestre: crecimiento de 20.9%. Obtenido desde: <https://amcham.org.pe/news/pbi-en-el-primer-semester-crecimiento-de-20-9-para-la-primera-mitad/>
- Andina (13 de abril de 2022). Sutran sanciona a más de 90 mil camiones por infringir normas en 2013. Obtenido desde: <https://andina.pe/agencia/noticia-sutran-sanciona-a-mas-90-mil-camiones-infringir-normas-2013-501978.aspx>
- Andronov, L. (1977). *Estudio del movimiento de mercancías y las operaciones de estibación*. Editorial Mir, Moscú, URSS.
- Aresti, M., Tanco, M., Jurburg, D., Moratorio, D. y Villalobos, J. (2016). Evaluación de tecnologías para la eficiencia energética en vehículos de carga por carretera. *Memoria Investigaciones en Ingeniería*, Vol.14, 35-47.
- Arreola, R. Moreno, L. y Carrillo, J. (2013). Logística de transporte y su desarrollo. *Observatorio de la Economía Latinoamericana*, 185. Obtenido desde: <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/mx/2013/transporte.html>
- Barbarán, M. (2017). *Análisis de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre con la Ordenanza Municipal N°026-2014 en el Callao*. Lima: Universidad Cesar Vallejo.
- Briceño, M. (2019). *Vacíos legales en la Ordenanza Municipal N°578- 2016- CMPC, respecto a la regulación de los food trucks en la ciudad de Cajamarca*. Cajamarca: Universidad Privada del Norte.
- Cendrero, K. y Truyols. L. (2008). *El Transporte: aspectos y su tipología*. Editorial: delta.
- Domingo, R. (2009). *La pirámide del Derecho Global*. Universidad de Navarra.
- El búho (20 de julio de 2021). Multas de 4 mil 400 soles a transporte carga pesada que circule fuera de horario y rutas. Obtenido desde: <https://elbuho.pe/2021/07/arequipa-multas-de-4-mil-400-soles-a-transporte-de-carga-pesada-que-circule-en-horarios-y-rutas-no-permitidas/>
- El comercio (25 de noviembre de 2021). Municipalidad de Lima sanciona a más de 40 mil conductores de vehículos de carga pesada. Obtenido desde:

<https://elcomercio.pe/lima/transporte/municipalidad-de-lima-sanciona-a-mas-de-40-mil-conductores-de-vehiculos-de-carga-pesada-nndc-noticia/>

Ekos (25 de enero de 2022). Transporte: Un sector relevante en la cadena productiva del país. Obtenido desde:

<https://www.ekosnegocios.com/articulo/transporte-un-sector-relevante-en-la-cadena-productiva-del-pais>

Flores, V. (2016). *Las Ordenanzas Municipales, en Concordancia con las Normativas Ambientales del Distrito Metropolitano de Quito, en el Sector de San Diego Centro Histórico para el Control de la Contaminación Ambiental en el Periodo 2009 –2013*. Ecuador: Universidad Central del Ecuador.

Go. Pe (11 de setiembre de 2021). MML intensifica fiscalización a camiones en vías de varios distritos de la ciudad. Obtenido desde: <https://www.gob.pe/institucion/munilima/noticias/523173-mml-intensifica-fiscalizacion-a-camiones-en-vias-de-varios-districtos-de-la-ciudad>

Huamán, J. y Visitación, M. (2020). *La Ordenanza Municipal 021-2012 MPT y su incidencia en la obtención de los permisos en el servicio de taxi en la ciudad de Trujillo durante el 2018*. Trujillo: Universidad Privada de Trujillo.

Islas, V., & Lelis, M. (2007). *Análisis de los sistemas de transporte*. Obtenido de <https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt307.pdf>

Jaller, M., Holguin-Veras, J., and Hodge, S. (2013). Parking in the City: Challenges for Freight Traffic. Obtenido desde: <https://journals.sagepub.com/doi/10.3141/2379-06>

La cámara (10 de enero de 2022). Exportación de mango muestra crecimiento. Obtenido desde: <https://lacamara.pe/exportacion-de-mango-muestra-crecimiento/>

Machicado, J. (2012) Ordenanzas y Resoluciones Municipales. Obtenido desde: <http://jorgemachicado.blogspot.com/2012/02/orre.html>.

Mállap, J. (2013). *Comentarios al Régimen Normativo Municipal*. Lima – Perú: Editora gaceta jurídica.

- Mamani, F. (2020). *La Ordenanza Municipal n° 548-mph-cm, y su efectividad en la prohibición de arrojo de basuras en calles y rios del distrito de huancayo 2018-2019*. Huancayo: Universidad Peruana los Andes.
- Mauleón, M. (2014). Transporte, operadores, redes. Ediciones Díaz de Santos.
- Mincetur (2015). Guía de orientación al usuario del transporte terrestre. Obtenido desde: https://www.mincetur.gob.pe/wpcontent/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Terrestre_13072015.pdf
- Mincetur (2021). Reporte de Comercio Regional 2021. Obtenido desde: <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2183018/%20RCR%20-%20Piura%202021%20-%20I%20Semestre.pdf>
- Ordenanza Municipal N° 003- 2019-MDT-CM. [Municipalidad distrital de Tambogrande] Regular el horario de carga y/o descarga de mercancías y restringir la circulación de vehículos de carga dentro de la jurisdicción de Tambogrande, 20 de febrero del 2019. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/2820470/Ordenanza%20Municipal%20N%C2%BA%20003-2019-MDT-CM%20.PDF?v=1644507956>
- Pérez, C. (2019). *La incongruencia de las ordenanzas municipales respecto a las contravenciones de tránsito en la ciudad de Guayaquil*. Ecuador: Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil.
- Quispe, J. (2017). *Estructura de la pirámide de Hans Kelsen en Perú*. Apurímac. Universidad Nacional Micaela Bastidas de Apurímac.
- Ramírez, E. (2015) Análisis Comparativo de la Logística de Transporte de Carga en Colombia- Bogotá. Especialización en Gerencia y Logística Integral.
- Rebaza, J. (2017). Ordenamiento Jurídico Municipal. Estudio Rebaza Abogados, 2-5. Obtenido desde: www.estudiorebaza.com.pe/comentarioslegales.php?subaction=showfu
- Rodríguez, J. (2013). *La Importancia de Transporte de Carga*. Edición Nurvia.
- Rubio, M. (2009) El Sistema Jurídico Introducción al Derecho: Fondo Editorial PUCP. (10ma ed.).

- Ruiz, J. (1998). *Derecho Tributario Municipal: Tomo I y II*. (2da ed.). Venezuela: Ediciones Libra, C. A.
- Sallam, Q. (2013) La regulación jurídica del transporte y sus clases en la moderna legislación comparada. Especial referencia a las legislaciones jordana y española. Editorial de la Universidad de Granada (Tesis Doctoral).
- Thompson, J. M. (1976). *Teoría económica del transporte*. Madrid, España: Ed. Alianza Universidad.
- Togno, F. M. (1975). *Ferrocarriles*. México: Ed. Rep. y Servicios de Ingeniería.
- VREF (Volvo Research & Educational foundations) (2016). La Importancia del Transporte de Carga Estrategias Para Transportar Bienes en Áreas Metropolitanas. *Regional Plan Asociación*. Obtenido desde: <http://www.vref.se/download/18.1ffaa2af156b50867485a23/1471930170757/Why-Goods-Movement-Matters-SPA%20-%20June%202016.pdf>
- Zamora, A. y Pedraza, O. (2013). El transporte internacional como factor de competitividad en el comercio exterior. *Journal of Economics Finance and Administrative Science*, 18(35), 108-118.

VIII. ANEXOS

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Indiferente	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	2	3	4	5

Anexos 1

Encuesta: Eficacia de la ordenanza municipal.

Dimensiones	Indicadores	Ítems	1	2	3	4	5
Tipo de vehículo de carga	Categoría L2, L5	¿Utiliza como vehículo de carga un tri móvil (3 ruedas)?					
		¿Está de acuerdo con la ordenanza establecida dentro de esta categoría?					
	Categoría N1, N2 y N3	¿Utiliza como vehículo de carga automotor de cuatro ruedas?					
		¿Está de acuerdo con la ordenanza establecida dentro de esta categoría?					
	Categoría 01, 02,03 y 04	¿Utiliza como vehículo de carga automotor de cuatro ruedas con remolques mayores de 0.75 toneladas?					
		¿Está de acuerdo con la ordenanza establecida dentro de esta categoría?					

Dimensiones	Indicadores	Ítems	1	2	3	4	5
Horarios	Zona 01 (Casco Urbano)	¿Está de acuerdo con la delimitación establecida de todas las vías y avenidas de la ciudad de Tambogrande?					
		¿Está de acuerdo con la circulación de vehículos con carga de hasta 3?5 toneladas de peso bruto, para vehículos de categoría L2, L5 y N1, por todas las vías y avenida de Tambogrande?					
		¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 6:pm a 7: am. para vehículos de categoría L2, L5 y N1?					
		¿Está de acuerdo con la circulación de vehículos con carga de más de 3? 5 toneladas de peso bruto, para vehículos de categoría N2, N3, N4, O1, O2, ¿O3 y O4?					
		¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 10:pm a 5:am para vehículos de categoría N2, N3, N4, O1, O2, O3 y O4?					
	Zona 02 (Mercado de la ciudad de Tambogrande)	¿Está de acuerdo con la circulación de vehículos con carga hasta 3?5 toneladas de peso bruto, para vehículos de categoría L2, L5 y N1, por el mercado de la ciudad de Tambogrande?					
		¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 3:am hasta 6:am, o desde las 6:pm hasta las 8:pm, para vehículos de categoría L2, L5 y N1, por el mercado de la ciudad de Tambogrande?					

Dimensiones	Indicadores	Ítems	1	2	3	4	5
Vías restringidas	Tramo I	¿Está de acuerdo con la delimitación del cruce Sullana/Tambogrande hasta el Óvalo Campesino?					
		¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 10:pm a 5:am del cruce Sullana/Tambogrande hasta el Óvalo Campesino?					
	Tramo II	¿Está de acuerdo con la delimitación de la avenida Ignacia Shaeffer en su totalidad?					
		¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 10:pm a 5:am de la avenida Ignacia Shaeffer en su totalidad?					
	Tramo III	¿Está de acuerdo con la delimitación de la avenida Ignacia Shaeffer hasta la carretera Malingas?					
		¿Está de acuerdo con el horario de circulación de 10:pm a 5:am de la avenida Ignacia Shaeffer hasta la carretera Malingas?					
Fiscalización	Infracciones	¿Está de acuerdo de la infracción a vehículos que cuenten con autorización y realicen carga o descarga de mercancías fuera de los horarios establecidos en la ordenanza?					
		¿Está de acuerdo de la infracción a vehículos que sobrepasen el peso establecido en la ordenanza?					
	Sanciones	¿Está de acuerdo con la sanción de 30% UIT a vehículos que cuenten con autorización y realicen carga o descarga de mercancías fuera de los horarios establecidos en la ordenanza?					
		¿Está de acuerdo con la sanción de 30% UIT a vehículos que sobrepasen el peso establecido en la ordenanza?					
		¿Está de acuerdo con la sanción de 20% UIT a vehículos que realicen carga o descarga en zonas prohibidas en la ordenanza?					

Dimensiones	Indicadores	Ítems	1	2	3	4	5
Efectos de la ordenanza	Pérdida de tiempo	¿La ordenanza le ha generado pérdidas de tiempo en sus procesos de cargas o descargas de sus productos?					
		¿La pérdida de tiempo ocasionado ha afectado los procesos de operaciones en entrega de sus productos?					
	Perjuicio económico	¿La ordenanza le ha generado pérdidas económicas en sus procesos de producción?					
		¿La ordenanza le ha generado pérdidas económicas en su utilidad bruta?					
	Cobros excesivos de sanciones	¿La ordenanza ha generado cobro excesivo de sanciones?					
		¿Los cobros excesivos de sanciones afectan la utilidad de las empresas?					

Anexos 2

Guía de entrevista 01

Título: Análisis de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM y su aplicación a las empresas exportadoras de mango, Tambogrande – Piura, 2022	
Entrevistado/a:	
Cargo/profesión/grado académico:	
Institución:	

Objetivo específico 1:

Conocer el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande, para las empresas exportadoras de mango.

1. ¿Está de acuerdo con la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande, para las empresas exportadoras de mango?

Objetivo específico 2:

Identificar el nivel eficacia en cada uno los criterios que aplica la Municipalidad de Tambogrande en la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT con respecto al transporte de carga y/ descarga de las empresas exportadoras de mango.

2. ¿Está de acuerdo con los horarios establecidos en la ordenanza, para las empresas exportadoras de mango?
3. ¿Está de acuerdo con las vías restringidas establecidas en la ordenanza, para las empresas exportadoras de mango?
4. ¿Está de acuerdo con las infracciones y sanciones establecidas en la ordenanza, para las empresas exportadoras de mango?

Objetivo específico 3:

Determinar los efectos de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT respecto al transporte de carga y/ descarga de las empresas exportadoras de mango.

5. ¿Cuáles creen que serán los efectos de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT para las empresas exportadoras de mango?
6. ¿Qué se puede proponer para que las empresas exportadoras de mango, y no sean afectadas por la regulación de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT- Tambogrande?

Anexos 3

Población en estudio 01

RAZÓN SOCIAL	REPRESENTANTE LEGAL
FRUSABE SOCIEDAD ANONIMA CERRADA – FRUSABE S.A.C.	FRUSABE SOCIEDAD ANONIMA CERRADA – FRUSABE S.A.C.
FUNDO LOS PALTOS SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	FUNDO LOS PALTOS SOCIEDAD ANONIMA CERRADA
PERUVIAN INKA FRUIT S.A.C.	PERUVIAN INKA FRUIT S.A.C.
EXOTIC'S PRODUCERS & PACKERS S.A.C.	EXOTIC'S PRODUCERS & PACKERS S.A.C.
SOBIFRUIT S.A.C.	SOBIFRUIT S.A.C.
SERVINCA EXPORT S.A.C.	SERVINCA EXPORT S.A.C.
AGROINVERSIONES TRES HERMAMOS E.I.R.L.	AGROINVERSIONES TRES HERMAMOS E.I.R.L.
DOMINUS S.A.C	DOMINUS S.A.C
AGROEXPORTACIONES MACHU PICCHU S.R.L.	AGROEXPORTACIONES MACHU PICCHU S.R.L.
AGRO EXPORT Y SERVIS DON PEPE SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	AGRO EXPORT Y SERVIS DON PEPE SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA
ESPINOZA ESCRIBA JUSTO IDO	ESPINOZA ESCRIBA JUSTO IDO
PLANTA EMPACADORA MANGOS PIURANOS PARA EL MUNDO SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	SEMINARIO JUAREZ SANTOS MARTIN
EMPACADORA PHOENIX SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	EMPACADORA PHOENIX SOCIEDAD ANONIMA CERRADA
INTERFRUIT PERU S.A.C.	INTERFRUIT PERU S.A.C.
AGROSOL PERU EXPORT & CIA S.A.C.	AGROSOL PERU EXPORT & CIA S.A.C.
PACHAMAMA FARMS S.A.C.	PACHAMAMA FARMS S.A.C.
ASOCIACION DE PRODUCTORES AGRARIOS DE PEDREGAL	ASOCIACION DE PRODUCTORES AGRARIOS DE PEDREGAL
EMPANOR PERU S.A.C.	EMPANOR PERU S.A.C.
BEST FRUITS OF PERU S.A.C.	BEST FRUITS OF PERU S.A.C.
PERUVIAN FRUITS NATURE SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	PERUVIAN FRUITS NATURE SOCIEDAD ANONIMA CERRADA
NAPOLES PACKING SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	NAPOLES PACKING SOCIEDAD ANONIMA CERRADA
SUNSHINE EXPORT S.A.C	SUNSHINE EXPORT S.A.C
AGROMAR INDUSTRIAL S.A.	HIDALGO LAZO FABIAN LENHUAR
AGROPACKING EXPORT S.A.	PEÑARANDA EVARISTO MIGUEL MARTIN
PLANTA AGROINDUSTRIAL KORICANCHA S.A.C.	PLANTA AGROINDUSTRIAL KORICANCHA S.A.C.
BIOFRUIT S.A.	BIOFRUIT EXPORT S.A.
CC TROPICALES SOCIEDAD ANONIMA CERRADA- CC TROPICALES S.A.C.	CC TROPICALES SOCIEDAD ANONIMA CERRADA- CC TROPICALES S.A.C.
'JUMAR PERU S.A.C.'	'JUMAR PERU S.A.C.'
FRUTAMBO S.A.C.	FRUTAMBO S.A.C.
PERUVIAN PREMIUM FRUITS S.A.C.	PERUVIAN PREMIUM FRUITS S.A.C.

Anexos 4

Guía de entrevista 02

Título: Análisis de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, y su aplicación a las empresas exportadoras de mango, Tambogrande – Piura, 2022.	
Entrevistado/a:	
Cargo/profesión/grado académico:	
Institución:	

Objetivo específico 1:

Conocer el nivel de aceptación de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande, para las empresas exportadoras de mango.

7. ¿Está de acuerdo con la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande, para las empresas exportadoras de mango?

Objetivo específico 2:

Identificar el nivel eficacia en cada uno los criterios que aplica la Municipalidad de Tambogrande en la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT con respecto al transporte de carga y/ descarga de las empresas exportadoras de mango.

8. ¿Está de acuerdo con los horarios establecidos en la ordenanza, para las empresas exportadoras de mango?
9. ¿Está de acuerdo con las vías restringidas establecidas en la ordenanza, para las empresas exportadoras de mango?
10. ¿Está de acuerdo con las infracciones y sanciones establecidas en la ordenanza, para las empresas exportadoras de mango?

Objetivo específico 3:

Determinar los efectos de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT respecto al transporte de carga y/ descarga de las empresas exportadoras de mango.

11. ¿Cuáles creen que serán los efectos de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT para las empresas exportadoras de mango?
12. ¿Qué se puede proponer para que las empresas exportadoras de mango, no salgan afectadas por la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT-Tambogrande?

Anexos 5

Población en estudio 02

RAZÓN SOCIAL	REPRESENTANTE LEGAL
FRUSABE SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - FRUSABE S.A.C.	FRUSABE SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - FRUSABE S.A.C.
FUNDO LOS PALTOS SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	FUNDO LOS PALTOS SOCIEDAD ANONIMA CERRADA
PERUVIAN INKA FRUIT S.A.C.	PERUVIAN INKA FRUIT S.A.C.
EXOTIC'S PRODUCERS & PACKERS S.A.C.	EXOTIC'S PRODUCERS & PACKERS S.A.C.
SOBIFRUILTS S.A.C.	SOBIFRUILTS S.A.C.
SERVINCA EXPORT S.A.C.	SERVINCA EXPORT S.A.C.
AGROINVERSIONES TRES HERMAMOS E.I.R.L.	AGROINVERSIONES TRES HERMAMOS E.I.R.L.
DOMINUS S.A.C	DOMINUS S.A.C
AGROEXPORTACIONES MACHU PICCHU S.R.L.	AGROEXPORTACIONES MACHU PICCHU S.R.L.
AGRO EXPORT Y SERVIS DON PEPE SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	AGRO EXPORT Y SERVIS DON PEPE SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA
ESPINOZA ESCRIBA JUSTO IDO	ESPINOZA ESCRIBA JUSTO IDO
PLANTA EMPACADORA MANGOS PIURANOS PARA EL MUNDO SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	SEMINARIO JUAREZ SANTOS MARTIN
EMPACADORA PHOENIX SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	EMPACADORA PHOENIX SOCIEDAD ANONIMA CERRADA
INTERFRUILTS PERU S.A.C.	INTERFRUILTS PERU S.A.C.
AGROSOL PERU EXPORT & CIA S.A.C.	AGROSOL PERU EXPORT & CIA S.A.C.
PACHAMAMA FARMS S.A.C.	PACHAMAMA FARMS S.A.C.
ASOCIACION DE PRODUCTORES AGRARIOS DE PEDREGAL	ASOCIACION DE PRODUCTORES AGRARIOS DE PEDREGAL
EMPANOR PERU S.A.C.	EMPANOR PERU S.A.C.
BEST FRUILTS OF PERU S.A.C.	BEST FRUILTS OF PERU S.A.C.
PERUVIAN FRUILTS NATURE SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	PERUVIAN FRUILTS NATURE SOCIEDAD ANONIMA CERRADA
NAPOLIS PACKING SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	NAPOLIS PACKING SOCIEDAD ANONIMA CERRADA

SUNSHINE EXPORT S.A.C	SUNSHINE EXPORT S.A.C
AGROMAR INDUSTRIAL S.A.	HIDALGO LAZO FABIAN LENHUAR
AGROPACKING EXPORT S.A.	PEÑARANDA EVARISTO MIGUEL MARTIN
PLANTA AGROINDUSTRIAL KORICANCHA S.A.C.	PLANTA AGROINDUSTRIAL KORICANCHA S.A.C.
BIOFRUIT S.A.	BIOFRUIT EXPORT S.A.
CC TROPICALES SOCIEDAD ANONIMA CERRADA- CC TROPICALES S.A.C.	CC TROPICALES SOCIEDAD ANONIMA CERRADA- CC TROPICALES S.A.C.
'JUMAR PERU S.A.C.'	'JUMAR PERU S.A.C.'
FRUTAMBO S.A.C.	FRUTAMBO S.A.C.
PERUVIAN PREMIUM FRUITS S.A.C.	PERUVIAN PREMIUM FRUITS S.A.C.

Anexos 6

Matriz de consistencia

Análisis de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM y su aplicación a las empresas exportadoras de mango, Tambogrande – Piura 2022.				
Problema	Objetivos	Variable	Dimensiones	Método
General	General			
¿Cuál es el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, aplicado por las empresas exportadoras de mango del distrito de Tambogrande Piura, 2022?	Analizar el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal N° 003-2019-MDT-CM, aplicado por las empresas exportadoras de mango del distrito de Tambogrande, Piura 2022.	Eficacia de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CM	Tipo de vehículo de carga Horarios Vías restringidas Fiscalización Efectos de la ordenanza	<p>Enfoque: cuantitativo Nivel de investigación: descriptiva Tipo de investigación: transversal Diseño de investigación: No experimental, con el objeto de medir la eficacia de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CM. Por lo tanto, el diseño de investigación será el siguiente:</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> <p>M ← O</p> </div> <p>M: Muestra de estudio O: Observación de la variable</p>

<p>Preguntas específicas</p> <p>¿Es adecuada el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande para las empresas exportadoras de mango?</p> <p>¿Cuáles es el nivel de eficacia en los criterios que aplica la Municipalidad de Tambogrande en la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT con respecto al transporte de carga de las empresas exportadoras de mango?</p> <p>¿Cuáles son los efectos de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT respecto al transporte de carga de las empresas exportadoras de mango?</p>	<p>Objetivos específicos:</p> <p>Conocer el nivel de eficacia de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande, para las empresas exportadoras de mango.</p> <p>Identificar el nivel eficacia en cada uno los criterios que aplica la Municipalidad de Tambogrande en la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT con respecto al transporte de carga y/ descarga de las empresas exportadoras de mango.</p> <p>Determinar los efectos de la Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT respecto al transporte de carga y/ descarga de las empresas exportadoras de mango.</p>			
--	---	--	--	--

Anexos 7

Operacionalización de variable

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES	Escala
Percepción de Ordenanza Municipal	Tipo de vehículo de carga	Categoría L2, L5	Ordinal
		Categoría N	
		Categoría 0	
	Horarios	Zona 01	
		Zona 02	
	Vías restringidas	Tramo I	
		Tramo II	
		Tramo III	
	Fiscalización	Infracciones	
		Sanciones	
Pérdida de tiempo			
Perjuicio económico			
Efectos de la ordenanza	Cobro excesivo de sanciones		

Fuente: Ordenanza Municipal 003-2019-MDT-CMT Tambogrande.