

**RESOLUCION DE GERENCIA MUNICIPAL No. 495 -2021-MPH/GM.**

Huancayo,

02 SET. 2021.

**VISTOS:**

El Memorando N° 1542-2021-MPH/GM, los Informe N° 291-2021-MPH-GTT, 019, 045, 208-2020-GTT, 001, 002, 003, 004, 006, 164, 198, 282, 324, 335-2019-GTT-ICIC, Las Resoluciones de Gerencia Municipal N°s 002 y 132-2021-MPH/GM, 529-2019-MPH/GM y 150-2012, la Resolución de la Gerencia de Transito y Transportes N°s 054-2020-MPH/GTT, las Solicitudes y/o Cartas presentadas por la Empresa de Servicios Múltiples SHADIAL EIRL (de fechas 18-06-2021, 03-05-2021, 22-02-2021, 13-01-2020, 04-03-2020, 11-09-2020, 11-06-2019, 15 y 26- 08-2019, 09-12-2019 ) los Informes Legales N°s 003 y 145 -2021-MPH-GAJ, 007, 500, 653, 732, 733 y 974-2020-MPH/GAJ, 949 y 1017-2019-MPH/GAJ, la Solicitud de Nulidad de Acto Jurídico presentada por la Empresa de Transportes 22 DE MARZO S.A.(de fecha 26-01-2021) y el Informe Legal N° 798- 2021- MPH/GAJ, y,;

**CONSIDERANDO**

Que, la Constitución Política del Perú establece en su Art. 194 conforme a la modificación contenida en la Ley 28607, que las municipalidades provinciales y distritales son los órganos de gobierno local que tienen autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, en el Art. 195 señala que los gobiernos locales son competentes conforme al numeral 5 para organizar, reglamentar y administrar los servicios públicos locales de su responsabilidad, en el numeral 8 para desarrollar y regular actividades y/o servicios entre otras materias para el **transporte colectivo, circulación y transito conforme a ley**, además en el Art. 59 señala que el Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la **libertad de empresa, aclarando que el ejercicio de esta libertad no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad pública**, y en el Art. 41 denota que la ley establece la responsabilidad de los funcionarios y servidores públicos entre otros.

Que la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972 reitera que las municipalidades gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, en el Art. 9 aclara que son atribuciones del concejo municipal entre otras conforme al numeral 8 aprobar, modificar o derogar ordenanzas, en el numeral 29 la de aprobar el régimen de administración de los servicios públicos locales, en el Art. 26 que la administración municipal adopta una estructura gerencial se rige por principios de legalidad, transparencia y eficiencia, en el Art. 40 denota que las ordenanzas son las normas de mayor jerarquía por medio de las cuales se regula, administra y supervisa los servicios público y las materias en las que la municipalidad tiene competencia normativa, en el Art. 42 que los decretos de alcaldía establecen normas reglamentarias y sancionan los procedimientos necesarios para una correcta y eficiente administración municipal, en el Art. 43 que las resoluciones de alcaldía aprueban y resuelven los asuntos de carácter administrativo, en el Art. 46 señala que las normas municipales son de carácter obligatorio y su incumplimiento acarrea las sanciones correspondientes, aclara que las ordenanzas determinan el régimen de sanciones administrativas por la infracción de sus disposiciones, en el Art. 81 señala que es de competencia municipal **normar, regular y planificar el transporte terrestre a nivel provincial, el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, así como otorgar las correspondientes licencias o concesiones de rutas para el transporte de pasajeros e identificar las vías y rutas establecidas para tal objeto, además de la supervisión, detección de infracciones, imposición de sanciones y ejecución de ellas por incumplimiento de sus normas o disposiciones que regulan el servicio con el apoyo de la PNP, igualmente respecto al cumplimiento de las normas de tránsito y las de transporte colectivo**, sin perjuicio de las funciones sectoriales de nivel nacional que se deriven de esta competencia compartida.

Que, la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 señala en su Art. 1 los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte en todo el territorio, en los Arts.2 y 3 que el servicio de transporte público de personas, satisface las necesidades de desplazamiento de los usuarios de transporte terrestre, en condiciones de calidad, seguridad, salud, cuidando del medio ambiente y la comunidad en su conjunto, en el Art. 4 que el rol estatal en esta materia proviene de las definiciones nacionales de política económica y social, denotando que el Estado incentiva la libre y leal competencia en el transporte y que **focaliza su acción donde se presentan distorsiones o limitaciones a la libre competencia, en áreas urbanas de alta densidad para corregir las distorsiones generadas por la congestión vehicular y la contaminación, procurando la protección de los intereses de los usuarios, el cuidado de la salud y seguridad de las personas** y el resguardo del medio ambiente, en el Art. 5 complementa que el Estado promueve la inversión privada en servicios de transporte, en cualesquiera de las formas empresariales y contractuales permitidas por la Constitución y las leyes, con seguridad jurídica y trato equitativo para que no alteren los términos contractuales, ni perjudiquen sus inversiones y operaciones en materia de transporte, en el Art. 9 que es **responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte** procurando la fiscalización eficiente, autónoma, tecnicada y protectora de los intereses de los usuarios, en el Art. 11 que **los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la**



**aplicación de los reglamentos nacionales** dentro de su respectivo ámbito territorial y competencias, sin transgredir ni desnaturalizar esta ley, ni los reglamentos nacionales.

Que ésta misma Ley 27181 complementa en el Art. 15 que en materia de transporte son competentes las Municipalidades Provinciales, en el Art. 17 que la municipalidades provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales, tienen competencias normativas en materia de transporte terrestre ya que emiten normas y disposiciones, **realizan actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su ámbito territorial**, jerarquizan la red vial de su jurisdicción y administran procesos que de ellos deriven, declaran en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente, también en gestión **implementan y administran los registros que los reglamentos nacionales establezcan**, tiene competencia en gestión en el ámbito de su jurisdicción, puesto que promueven **los servicios de transporte terrestre en áreas o vías que declaren saturadas**, otorgan permisos o autorizaciones en áreas o vías no saturadas, de conformidad con los reglamentos nacionales respectivos, dan en concesión la infraestructura vial nueva y existente, dentro de su jurisdicción, en el marco de lo establecido por la normatividad sobre la materia, **regulan las tasas por el otorgamiento de permisos o autorizaciones** de uso de infraestructura en áreas o vías no saturadas, de acuerdo a las normas previstas en el reglamento nacional respectivo, en fiscalización, supervisan, detectan infracciones e imponer sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre y fiscalizan las concesiones de infraestructura vial que otorgue la municipalidad provincial en su respectiva jurisdicción, en concordancia con los reglamentos nacionales, además señala en el Art. 24 que **el prestador del servicio de transporte es solidariamente responsable ante la autoridad administrativa de las infracciones** vinculadas a las condiciones técnicas del vehículo, incluidas las infracciones a las normas relativas a las condiciones de operación del servicio de transporte, a la protección del ambiente y a la seguridad, según lo que establece esta Ley y los reglamentos nacionales, aclarando que el **prestador es adicionalmente responsable por el incumplimiento de las obligaciones derivadas del servicio de transporte** y, en su caso, de los términos del contrato de concesión, permiso o autorización.

Que, el Reglamento Nacional de Administración de Transportes D.S 017-2009-MTC, reitera en su Art. 1 que regula el servicio de transporte terrestre de personas de conformidad con los lineamientos previstos en la Ley, en el Art. 3 sobre las definiciones señala que es **Área Saturada** la parte del territorio de una ciudad, población o área urbana en la que existen dos (2) o más arterias o tramos viales con apreciable demanda de usuarios del transporte o exceso de oferta presentando niveles de contaminación ambiental o congestión vehicular que compromete la calidad de vida o la seguridad de sus habitantes, es declara por la municipalidad provincial respectiva, **automóvil colectivo** es el vehículo automotor de categoría M2 que se encuentra habilitado para realizar el servicio de transporte de personas de ámbito regional y distrital, **condiciones de permanencia**, exigencias de carácter técnico, organizativo, jurídico y operacional que se debe cumplir para acceder y/o permanecer autorizado para prestar el servicio de transporte terrestre público o privado de personas, **la flota vehicular habilitada** conjunto de vehículos habilitados para prestar el servicio de transporte terrestre, **incumplimiento** es la inobservancia ó contravención de las condiciones de acceso y permanencia previstos en el reglamento, **el servicio de transporte regular de personas es realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización.**

Que, el mismo reglamento denota la existencia del servicio de **ámbito provincial**, en el Art. 7 regula el **servicio de transporte en auto colectivo**, en el Art. 8 que es competente en materia de transporte las Municipalidades Provinciales en el ámbito que les corresponda, en el Art. 11 reitera la competencia normativa, de gestión y de fiscalización, denotando que **en ningún caso las normas complementarias pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte**, en el Art. 1 que el **incumplimiento de estas condiciones, determina la imposibilidad de lograr la autorización y/o habilitación solicitada, o, una vez obtenida ésta, determina la pérdida de la autorización y/o habilitación afectada, según corresponda**, y que el procedimiento para la cancelación de la autorización y/o habilitación se regula por este reglamento, en el Art. 17 que la verificación del cumplimiento de las condiciones de acceso y el control de las condiciones de permanencia será realizada directamente por la autoridad competente, en el Art. 20 que son condiciones específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados al servicio de transporte público de personas de ámbito provincial que mediante Ordenanza Provincial autorice la prestación del servicio regular de personas en vehículos de la categoría M2, aplicándose, lo que corresponda a su categoría, en el Art 38 que las condiciones legales específicas que debe cumplir para acceder y permanecer en la prestación del servicio de transporte de personas en todos los ámbitos es **contar con la disponibilidad de vehículos para la prestación del servicio, sean estos propios o contratados por el transportista bajo cualquier de las modalidades previstas en el presente reglamento**, en el Art. 49 que la autorización permite la prestación del servicio de transporte de personas terrestre únicamente en los términos señalados en dicho acto, y que se cancela por las causas señaladas y **por el incumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia establecidas en el presente Reglamento**, la cancelación será dispuesta por la autoridad competente por la **nulidad declarada de la resolución de autorización** para prestar servicio, en el Art. 51 regula la **autorización para el servicio de transporte regular de personas**, en el Art. 52 que la autoridad competente de ámbito provincial podrá establecer la modalidad de autorización que se ajuste a su realidad, en el Art. 55 que para acceder debe hacer una **declaración de cumplir con cada una de las condiciones necesarias para obtener la autorización** y de



no haber recibido sanción firme de cancelación o inhabilitación respecto del servicio que solicita, que es un **requisito el número de constancia de pago, día de pago y monto**, en el Art. 89 que la **fiscalización del servicio de transporte está orientada a proteger la vida y la salud y seguridad de las personas** y a proteger los intereses de los usuarios y de los prestadores del servicio, en el Art. 89 que es una facultad sancionar los incumplimientos e infracciones previstos en el presente reglamento y en el Art. 90 que la **fiscalización del servicio de transporte es función exclusiva de la autoridad competente en su jurisdicción**, y que la detección de la infracción e incumplimiento es el resultado de la utilización de cualquiera de las modalidades de fiscalización previstas, mediante las cuales se verifica el incumplimiento o la comisión de las infracciones y se individualiza al sujeto infractor, formalizándose con un acta.

Que la MPH mediante la emisión de Ordenanzas Municipales N°s 454, 470, 528, 559, 567, 579 y 643-MPH/CE han regulado las distintas formas de autorizaciones contenidas para ello en los TUPA, aclarando que algunas se encontraban vigentes respecto a los temas de Tránsito y Transporte, además en algunos casos se ha complementado y reglamentado las ordenanza antes señaladas mediante Decretos de Alcaldía como lo faculta la normatividad pertinente señalando que los Decretos de Alcaldía N°s 007-2012, 007-2018 y 011-2018-MPH/A son los más relevantes a efecto de sustentar los considerandos de análisis de esta resolución.

Que, el TUO de la Ley del Procedimiento Administrativo General aprobado por D.S. 004-2019-JUS establece el **principio de legalidad**, denotando que las autoridades administrativas deben respetar la Constitución, la ley y el derecho, el de imparcialidad por el que **las autoridades administrativas actúan sin ninguna clase de discriminación entre los administrados**, otorgándoles tratamiento y tutela igualitarios frente al procedimiento, resolviendo conforme al ordenamiento jurídico y con **atención al interés general**, en el Art. 1 señala que son actos administrativos, las declaraciones de las entidades que en el marco de las normas de derecho público destinadas a producir efectos jurídicos sobre los intereses, obligaciones o derechos de los administrados dentro de una situación concreta, en el Art. 10 denota que son vicios del acto administrativo, que causan su nulidad de pleno derecho, entre otros **los actos expresos por silencio administrativo positivo, por los que se adquiere facultades, o derechos, cuando son contrarios al ordenamiento jurídico, o cuando no se cumplen con los requisitos, documentación o tramites esenciales para su adquisición**, el Art. 11 denota que la nulidad de oficio es declarada por la autoridad superior de quien dictó el acto, y que **la resolución que declara la nulidad dispone**, además, lo conveniente para hacer efectiva la **responsabilidad del emisor del acto inválido**, en los casos **en que se advierta ilegalidad manifiesta**, cuando sea conocida por el superior jerárquico, en el Art. 12 que la declaración de nulidad **tendrá efecto declarativo y retroactivo a la fecha del acto, salvo derechos adquiridos de buena fe** por terceros, en cuyo caso operará a futuro, en el Art. 35 que los procedimientos de evaluación previa están sujetos a silencio positivo, los procedimientos a instancia de parte no sujetos al silencio administrativo negativo taxativo, excepcionalmente es aplicable en casos en los que la petición del administrado puede afectar significativamente el interés público, la seguridad ciudadana, así como en aquellos procedimientos **trilaterales**, y en los que generen obligación de dar o hacer del Estado, en el Art. 43 que todas las entidades elaboran y aprueban su TUPA, el que comprende la calificación de cada procedimiento en el Art. 213 que en cualquier caso del artículo 10, **puede declararse de oficio la nulidad de los actos administrativos, aun cuando hayan quedado firmes, siempre que agraven el interés público o lesionen derechos fundamentales**,

Que, el mismo TUO en el Art. 229 aclara que el **procedimiento trilateral es el procedimiento administrativo contencioso seguido entre dos o más administrados ante las entidades de la administración** y para los descritos en el inciso 8) del artículo I del Título Preliminar de la presente Ley, en el Art. 231 **que el procedimiento trilateral se inicia mediante la presentación de una reclamación o de oficio**, y en el Art. 183 concluye aclarando que cuando se formule informes se fundamentara la opinión en forma sucinta y establecerá conclusiones expresas y claras sobre todas las cuestiones planteadas en la solicitud y recomendará concretamente los cursos de acción a seguir cuando estos correspondan.

Que, la Gerencia de Tránsito y Transportes propone de propia iniciativa como corresponde, declarar la Nulidad de Oficio del presente procedimiento por existir vicios trascendentes, considerando que las resoluciones de Gerencia Municipal N°s 002-2021-GM/MPH y 132-2021-MPH/GM, y la de Tránsito y Transportes N° 189-2021-GTT-MPH, denotan vicios trascendentes por haber incurrido en incumplimientos a la OM 579-MPH/CM respecto a las vías saturadas, así como por el recorrido planteado que es antitécnico y operativamente inviable trasgrediendo el numeral 3.62 del Art. 3 del Reglamento Nacional de Transportes (D.S. 017-2009-MTC) e incluso no haber cumplido con el pago del derecho pese a estar debidamente notificado incurriendo en incumplimiento de la Resolución de Gerencia de Tránsito y Transporte N° 189-2021-GTT-MPH entre otras consideraciones, y verificándose todos los actuados (abundantes y reiterativos), en los que existe varios actos administrativos contradictorios, que incluso han creado confusión, pues existen por un lado resoluciones reiterativas **a favor** de la empresa recurrente SHADIAL EIRL (ficta de fecha 15-08-2019 sobre el silencio administrativo positivo recaído sobre el Exp. 2322536, la Resolución de Gerencia Municipal N° 002-2021-MPH/GM de fecha 11-01-2021, y la Resolución de Gerencia Municipal N° 132-2021-MPH/GM de fecha 11-03-2021 y además la Resolución de Gerencia de Tránsito y Transporte N° 189-2021-MPH/GTT de fecha 08-07-2021), pero también existen otras resoluciones que son precisamente **en contra** de esta empresa ( Resolución de Gerencia Municipal N° 529-2019-MPH/GM y Resolución de Gerencia de Tránsito y Transportes N° 054-2020-MPH-GTT), denotando que en el trámite de los procedimientos que conllevaron a emitir esos actos administrativos, existe hechos que no son muy claros, incluso actos de servidores que denotan carácter malicioso y temerario, como la pérdida de expedientes, y/o la inexistencia de estos, que no han quedado del todo claras, incluso existe la intervención de



terceros con derechos e intereses opuestos a la empresa recurrente, además de demoras y negligencias objetivas de los servidores que expresan infracciones administrativas, que no en todos los casos se investigaron y sancionaron, en conclusión solicito a la Gerencia de la GAJ, revise exhaustivamente todas estas acciones a fin de encaminar el procedimiento con una Opinión Legal que coadyuve a la legalidad y transparencia.

Que, la GAJ para orientar el informe legal hizo un cronograma de los hechos suscitados, denotando que nunca se obtuvo el documento primigenio con el cual la empresa SHADIAL EIRL solicito el derecho de otorgamiento de autorización de ambiente urbano por autos colectivos (no se señala el número), hubo un procedimiento de investigación al respecto, que concluyo estando a lo informado por la Subgerencia de Tecnologías en Información, que existiría el expediente y que fue recibido y derivado con SISGEDO, por lo que ante la inoperancia de la GTT de la MPH con fecha 11-06-2019 la empresa recurrente SHADIAL solicita con DDJJ el otorgamiento de Silencio Administrativo Positivo SAP con Exp. 02322536 y el **15-08-2019** presenta el documento con el cual formaliza la existencia del SAP, en esa misma fecha (entendemos al no encontrar el expediente) se comunica el hecho de que se estaría induciendo a error al no existir dicho expediente en tanto que no existirá registro al respecto, con Informe N° 324-2019-MPH/GTT la GTT remite la documentación para iniciar la investigación respecto al expediente anterior estando al pedido de DDJJ de SAP que tenía número de expediente 02322536 de fecha **11-06-2019**, que ha consecuencia de la supuesta inexistencia del expediente primigenio, con **Resolución de Gerencia Municipal N° 529-2019-MPH/GM** de fecha **24-10-2019** se declara de **OFICIO LA NULIDAD de pleno derecho a la Resolución de aprobación FICTA por aplicación de SAP del Exp. 02322536** y consecuentemente **RETROTRAJO** el proceso hasta la etapa de calificar correctamente la solicitud principal dando un plazo de 30 días hábiles, luego con Oficio N° 997-219-MPH-GTT de **05-12-2019** se notifica las observaciones a la empresa SHADIAL EIRL dándole 02 días hábiles para absolver, la empresa SHADIAL EIR con fecha **09-12-2019** presenta su Descargo al oficio antes señalado, que con Informe N° 198-2019-MPH/GTT-CT se concluyo que la empresa SHADIAL **no habría cumplido con presentar la documentación que absuelve lo observado oportunamente**, cabe aclarar que con fecha **13-01-2020** la empresa SHADIAL presenta al parecer fuera del plazo otorgado el documento mediante el cual solicitó el SAP (Exp 23225369), luego el **22-01-2020** con **Resolución de Gerencia de Tránsito y Transporte N° 054-2020-MPH/GTT** se resolvió declarar **IMPROCEDENTE la solicitud bajo la modalidad de DDJJ de autorización ficta de ámbito urbano en la modalidad de autos colectivos, solicitada por SAHDAI EIRL, consecuentemente con fecha 04-03-2021** la empresa SHADIAL EIRL solicita **NULIDAD DE OFICIO de la antes mencionada Resolución N° 054-2020-MPH/GTT**, luego con fecha **11-09-2020** la misma empresa SHADIAL EIRL solicita emisión de acto resolutivo en respuesta a su ultimo pedido sobre nulidad de oficio (con Exp. 13231-S-20), en ese orden de ideas con **Resolución de Gerencia Municipal N° 002-2021-MPH/GM** con fecha **11-01-2021** se resuelve **declarar la NULIDAD DE OFICIO de la Resolución de Gerencia de Tránsito y Transporte N° 054-2020-MPH/GTT** señalando en su Artículo Segundo que es **INOFICIOSO el Exp. N° 1734-Q-20** y en el Artículo Tercero de la resolución ordena **MODIFICAR la parte resolutive de la anterior Resolución N° 529-2019-MPH/GM** (que disponía declarar la APROBACION del Exp, 2322536 del 11-06-2019 a favor de la empresa SHADIAL EIRL, por aplicación del SAP) y ordena formalizar mediante acto resolutivo, posteriormente el **29-01-2021** de manera curiosa la empresa **"22 de Marzo"** solicita por su parte también **NULIDAD DE OFICIO** esta vez de la **Resolución de Gerencia Municipal N° 002-2021-MPH/GM**, por lo que con fecha **11-03-2021** mediante **Resolución de Gerencia N° 132-2021-MPH/GM** se resolvió **declarar NO HA LUGAR el pedido de Nulidad de Oficio** solicitud por el tercero empresa **"02 de Marzo"**, y **RATIFICO la Resolución de Gerencia Municipal N° 002-2021-MPH/GM**, para culminar con fecha **31-05-2021** la empresa SHADIAL EIRL (Exp. 91157) solicita **cumplimiento inmediato de la Resolución de Gerencia Municipal N° 132-2021-MPH/GM (11-03-2021)** por lo que con **Oficio N° 522-2021-MPH/GM** de fecha **(17-06-2021)** se solicita al recurrente el **PAGO POR CONCEPTO DE AUTORIZACION**, y luego con fecha **08-07-2021** se emite la **Resolución de Tránsito y Transporte N° 189-2021-MPH/GTT** la GTT determinando que por **DISPOSICION de la anterior Resolución de Gerencia Municipal N° 002-2021-MPH/GM** se le otorga la **PROCEDENCIA del PEDIDO DE AUTORIZACION** de ambiente urbano en la modalidad de autos colectivos contenido en el Exp. 2322536, es decir existió **NULIDADES DE NULIDADES** y conforme al pedido nuevamente se pretende una nueva nulidad esta vez a pedido de la propia **GERENCIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE**, la misma que argumenta, ya no cuestiones de fondo sino simple y llanamente **03 transgresiones a la normatividad como CONSECUENCIA de haber admitido y retrotraído el pedido primigenio, pero esencialmente a la FISCALIZACION**, en tal sentido concluye que se habría trasgredido el **Art. 2 de la OM N° 579-MPH/CM**, así como el **Art. 3 numeral 3.62 del D. S. N° 017-2009-MTC**, y por ultimo no haber cumplido con el **Art. 3° de la última Resolución de Gerencia de Turismo y Transporte N° 189-2021-MPH-GTT** pese a que se había notificado oportunamente y haberle dado un plazo perentorio de 05 días hábiles, incluso señala que se haga el seguimiento, se investigue y sancione a quienes tenga responsabilidad.

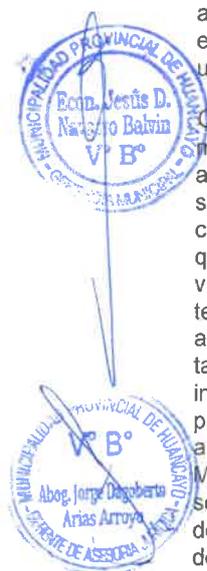
Que, luego de la verificación y análisis de toda la documentación adjunta, se denotan dos incertidumbres jurídicas; la primera sobre la petición en concreto de la GTT respecto al tema de forma que se habría advertido a través del proceso de fiscalización (que es una prerrogativa de la entidad) estando a que existiría un **primer INCUMPLIMIENTO** al procedimiento como es la trasgresión y/o infracción a lo establecido en el **Art. 2 de la OM N° 579-MPH/CM** (vigente desde el 09-11-2017), igualmente respecto al **segundo INCUMPLIMIENTO** que implicaría haber vulnerado los contenidos normativos establecidos en el **Art. 3 numeral 3.6 del Reglamento Nacional de Transportes** que establecen los principios de regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad, asimismo el **tercer INCUMPLIMIENTO** que es el no haber pagado oportunamente cuando en la



**Resolución HABILITANTE se le señalo ello** (otorgándole un plazo permisible y objetivo), la segunda incertidumbre jurídica es la existencia de **INTERESES OPUESTOS**, puesto que antes de que la empresa SHADIAL EIRL haya realizado su pedido primigenio que aparentemente se habría extraviado ya que no se ubico objetivamente, existía ya una empresa "2 DE MARZO" que cubría gran parte de esa ruta en tramos superpuestos con la que está solicitando el derecho, y cuando curiosamente se permitió por evidente **NEGLIGENCIA** del área, que prospere el **SILENCIO ADMINISTRATIVO POSITIVO**, y posteriormente cuando se consume el hecho como consecuencia de éste silencio **OBVIAMENTE se IMPOSIBILITO CALIFICAR ADECUADAMENTE** el pedido, lo que implica que estemos ante el presupuesto establecido en el Art. 10 numeral 3 de la LPAG (D.S 004-2019-JUS) que señala textualmente respecto al vicio que conlleva a la Nulidad de Pleno Derecho señala **"Los actos expresos o los que resulten como consecuencia de la aprobación automática o por silencio administrativo positivo, por los que adquiere facultades o derechos, cuando son contrarios al ordenamiento jurídico o CUANDO NO SE CUMPLEN CON LOS REQUISITOS DOCUMENTACION O TRAMITE ESCENCIALES PARA SU ADQUISICION"**, es decir como consecuencia de la falta e requisitos de forma o mejor dicho del incumplimiento de estos (obviamente trascendentes), **ES FACTIBLE**, más allá de todo el recorrido que haya tenido el expediente, emitir una **NULIDAD DE PLENO DERECHO**, en tanto que este presupuesto contenido en el numeral 3 del Art. 10 del TUO de la LPAG , es distinto al contenido en el numeral 2 del mismo artículo, que si permite ante el defecto o la omisión de algún requisito de validez, la salvedad de que se presente algún supuesto de conservación del acto contenido en el Art. 14 de la misma normatividad, reiterando que para el caso de haberse dado el derecho por aplicación del SAP, **no opera la salvedad** en tanto que la no haberse meritudo objetivamente el hecho (obviamente por negligencia de algún funcionario o servidor de la MPH), implicaría un desmedro en contra de la entidad, por culpa del funcionario, lo que en justicia y aplicando el principio pro fisco, no debe permitirse, en tal sentido en el presente caso se califica objetivamente si existió o no los incumplimientos de forma, como consecuencia de haber operado el SAP, y de existir aunque sea un solo incumplimiento legalmente es factible declarar la nulidad incluso de oficio.

Que, es pertinente aclarar, la intervención de otra empresa denominada "22 de Marzo", que ha solicitado de manera incluso reiterativa la Nulidad de Oficio de las resoluciones que otorgaron derechos parciales o incluso aparentemente totales, respecto a la pretensión y/o pretensiones que solicito la empresa SHADIAL EIRL, en tal sentido y advirtiéndose de manera objetiva que existían intereses opuestos, especialmente respecto a la ruta que compartirían en varios tramos, en tanto que existen superposición de tramos entre ambas empresas, máxime que incluso es por eso que la empresa "22 de Marzo" se apersona al proceso porque entiende que se estarían vulnerando sus derechos adquiridos (en tanto que se verifica de los documentos adjuntos que la tercera habría tenido el permiso y/o autorización de ruta con anterioridad a la empresa SHADIAL EIRL), en tal sentido la administración debió de oficio haber aperturado un **PROCEDIMIENTO TRILATERAL OPORTUNAMENTE** en tanto que el Art. 231, señala que este procedimiento puede también ser **INICIADO DE OFICIO** (numeral 231.1 in fine), en tal sentido en vez emitir incorrectamente a petición de parte nulidades de oficio (cuando esa no es la prerrogativa señalada en la ley) máxime que ya no era oportuno ni posible hacerlo, ya que se han calificado algunos criterios, sin tener en consideración la **LEGÍTIMA OPOSICIÓN** que había presentado la empresa "22 de Marzo", se debe para no restringir ningún derecho, facultar a la parte que se considere perjudicada, para que solicite como una nueva pretensión, exigir su derecho mediante un proceso trilateral, en el que de no obtener su derecho en la vía administrativa, acudiría a la vía judicial, para que sea esta instancia quien evaluando el derecho de ambas empresas determine el mejor derecho o lo que considere, en tanto que la superposición de rutas en tramos es sustancial, máxime que al estar saturados implica un perjuicio ambiental y de seguridad y tranquilidad pública, debiendo una sola de ellas ejercer ese derecho y no las dos como se estaría pretendiendo, de tal manera que es posible implementar esa pretensión si es que lo solicita alguna de las partes.

Que, es importante acotar respecto a las barreras burocráticas que se han señalado, induciendo que la decisión de INDECOPI sería que se permita en cualquier caso y de cualquier manera, otorgar autorizaciones a empresas de transportes incluso en rutas saturadas y que podrían superponerse como consecuencia de una pretensión de nueva autorización, porque vulneraría el derecho y la libertad de hacer empresa, lo que no es del todo cierto, pues INDECOPI resolvió que es barrera burocrática, esencialmente el haber de manera tajante descartado o en mejor termino "suspendido" el procedimiento para poder acceder a las autorizaciones en vías saturadas, lo cual es comprensible y obviamente arreglado a derecho porque implicaría persè un favorecimiento desmedido a quienes ya tienen un permiso o autorización vigente, en ese sentido al implementar los mecanismos para que no se permitan las barreras burocráticas, lo que se exigió es que se PERMITA y SIGA en el TUPA como un procedimiento el pedido de autorización de RUTAS (INCLUYENDO LAS SATURADAS), dejando a decisión de la autoridad pertinente en este caso a la GTT de la MPH; **EVALUAR DE MANERA OBJETIVA, TRANSPARENTE E INCLUSO EVIDENTEMENTE MOTIVADA**, si es que **CORRESPONDE O NO OTORGAR** ese derecho, obviamente remitiéndose a las normas generales de transporte especialmente a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 y su Reglamento aprobado por D.S. N° 017-2009-MTC, que establecen entre otros criterios especialmente respecto a las vías saturadas, que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre buscar la satisfacción de las necesidades de los usuarios, resguardando sus condiciones de seguridad y salud, máxime que la MPH al focalizar su acción en este caso que existen oposiciones, distorsiones y/o limitaciones a la libre competencia por ser el área de superposicion en áreas urbanas de alta densidad, como es la ciudad de Huancayo, máxime que es responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte, además de la existencia de una fiscalización eficiente, autónoma, tecnicada y protectora de los intereses de los usuarios, igualmente cuando



aclara que el servicio de transporte regular de personas es realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización, es mas también se denota que en ningún caso las normas complementarias pueden desconocer, exceder o desnaturalizar lo previsto en las disposiciones nacionales en materia de transporte, por otro lado que cuando existe incumplimiento sustancial de los requisitos, estas determinan la imposibilidad de lograr la autorización y/o habilitación solicitada, o, una vez obtenida ésta (vía fiscalización) se determina la pérdida de la autorización y/o habilitación afectada, además que cuando no se cuenta con la disponibilidad de vehículos para la prestación del servicio, sean estos propios o contratados por el transportista bajo cualquier de las modalidades previstas en el presente reglamento, implica un incumplimiento sustancial, al igual que no haber realizado el pago pese haberse otorgado un plazo perentorio, y por último que el régimen de fiscalización implica que está orientada a proteger la vida y la salud y seguridad de las personas

Que, por tales consideraciones conferidas por el Decreto de Alcaldía N° 008-2020-MPH/A, concordante con el artículo 85° de la Ley Nro. 27444 del Procedimiento Administrativo General, y artículo 20° de la Ley Orgánica de Municipalidades N° 27972,

#### RESUELVE:

**ARTICULO PRIMERO.- DECLARAR NULA DE OFICIO LA RESOLUCION DE GERENCIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE N° 189-2021-MPH/GTT, consecuentemente LA RESOLUCION FICTA DE APROBACION POR SILENCIO POSITIVO ADMINISTRATIVO POSITIVO CONTENIDA EN EL EXPEDIENTE 2322536 (3407943), en tanto que como consecuencia de la FISCALIZACION facultada por ley, se VERIFICO INCUMPLIMIENTOS TRASCEDENTES que vulneran la normatividad complementaria, como las disposiciones de carácter nacional sobre la exigencia de REQUISITOS TRASCEDENTES como la existencia de un itinerario que utilizará rutas saturadas en muchos tramos generando obviamente inseguridad y peligro a la salud e integridad de las personas, la falta sustantiva de vehículos suficientes presenta 05 cuando corresponde 36 para cubrir la ruta, y la falta de pago pese ha haberse requerido oportunamente.**

**ARTICULO SEGUNDO.- DECLARAR CONSECUENTEMENTE NULAS DE OFICIO LAS RESOLUCIONES DE GERENCIA MUNICIPAL N°s 002 y 132-2021-MPH/GM, en tanto que las mencionadas fueron otorgadas como consecuencia de los efectos de un derecho obtenido por Silencio Administrativo Positivo que al ser objeto de una FISCALIZACION denoto tener vicios trascendentes que no fueron superados oportunamente.**

**ARTICULO TERCERO.- DECLARAR LA PERDIDA Y/O CANCELACION DE LA AUTORIZACION A FAVOR DE LA EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES SHADIAL EIRL, conforme a las razones expuestas en los anteriores articulados.**

**ARTICULO CUARTO.- RECOMENDAR que de considerar alguna vulneración a su derecho, la Empresa Servicios Múltiples SHANDIAL EIRL, que pretende derechos evidentemente contrapuesto al de la empresa "22 DE MARZO", que se apersono a este proceso, IMPULSE UN PROCESO TRILATERAL, siempre que cumpla con SUPERAR los requisitos que imposibilitaron, la autorización, aclarando que de implementarse éste, no le otorgaría ningún derecho a priori, estando supeditado su derecho a las resultados del proceso implementado y siempre que sea a su favor.**

**ARTICULO QUINTO.- ACLARAR que en el caso en concreto la NULIDAD DE OFICIO es factible y legal porque NACIO de una prerrogativa administrativa propia de la entidad y no iniciativa de administrados, en que no corresponde otorgarla.**

**ARTICULO SEXTO.- DECLARAR como agotada la Vía Administrativa.**

**ARTICULO SEPTIMO. - ENCARGAR el cumplimiento de la presente Resolución a la Gerencia de Tránsito y Transporte y demás áreas de la MPH que tengan injerencia en este caso.**

**ARTICULO OCTAVO. – NOTIFICAR al administrado Empresa Servicios Múltiples SHANDIAL EIRL con las formalidades de Ley.**

REGISTRESE, COMUNIQUESE Y CUMPLASE

  
MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PISCO  
Econ. Jesús A. Nazario Balán  
GERENTE MUNICIPAL

