

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

Carrera de **DERECHO**

“ANÁLISIS DE “PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE PERMISO ORIGINARIO PARA TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA” EN APLICACIÓN DE PAÍSES MIEMBROS DE CAN Y CONO SUR - ATIT Y “OTORGAMIENTO DE CERTIFICADO DE HABILITACIÓN TÉCNICA DE TERMINALES TERRESTRES” EJECUTADOS POR LA “DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE” DEL MTC, LIMA PERIODO 2019-2023”

Tesis para optar al título profesional de:

**Abogado**

**Autor:**

Cesar Gianfranco Leon Melendez  
Liliana Mercedes Morante Garcia

**Asesor:**

Mg. Gersón Andree Del Castillo Gamarra

<https://orcid.org/0000-0002-2387-3408>

Lima - Perú

## JURADO EVALUADOR

Jurado 1  Presidente(a)	<b>MANUELA MARIBEL RODRIGUEZ ALIAGA</b>	<b>019099219</b>
	Nombre y Apellidos	Nº DNI

Jurado 2	<b>HAROLD GABRIEL VELAZCO MALMOLEJO</b>	<b>42390174</b>
	Nombre y Apellidos	Nº DNI

Jurado 3	<b>SAUL ALEXANDER VILLEGAS SALAZAR</b>	<b>46865487</b>
	Nombre y Apellidos	Nº DNI

## INFORME DE SIMILITUD

CyL

### INFORME DE ORIGINALIDAD

**14%**

INDICE DE SIMILITUD

**14%**

FUENTES DE INTERNET

**3%**

PUBLICACIONES

**3%**

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

### FUENTES PRIMARIAS

<b>1</b>	<b>cdn.www.gob.pe</b> Fuente de Internet	<b>2%</b>
<b>2</b>	<b>www.comunidadandina.org</b> Fuente de Internet	<b>2%</b>
<b>3</b>	<b>repositorio.upn.edu.pe</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>4</b>	<b>peruvianlogistic.blogspot.com</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>5</b>	<b>hdl.handle.net</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>6</b>	<b>www.direccionar.com.ar</b> Fuente de Internet	<b>1%</b>
<b>7</b>	<b>INSIDEO SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - INSIDEO S.A.C.. "ITS del Proyecto Ampliación de la Potencia Instalada de la Central Hidroeléctrica La Virgen-IGA0001257", R.D. N° 052-2016-MEM/DGAAE, 2020</b> Publicación	<b>&lt;1%</b>

[www.zlea.org](http://www.zlea.org)

## DEDICATORIA

Dedico con todo el amor este proyecto a mis padres, que siempre estuvieron presentes en cada parte de mi proceso de formación y son una fuente de inspiración a seguir creciendo y cumplir con los objetivos trazados en mi vida y a mi gran amigo Víctor Raúl Gonzáles Rivera por los consejos que me ayudaron a crecer como persona y profesional.

Sin ellos; sin duda, nada de lo hasta ahora logrado hubiera sido posible, gracias.

## **AGRADECIMIENTO**

Un agradecimiento especial, primos, amigos y tíos que estuvieron desde el inicio apoyándome con sus consejos para poder lograr este objetivo importante como profesional.

## TABLA DE CONTENIDO

<b>JURADO EVALUADOR</b>	<b>2</b>
<b>INFORME DE SIMILITUD</b>	<b>3</b>
<b>DEDICATORIA</b>	<b>4</b>
<b>AGRADECIMIENTO</b>	<b>5</b>
<b>TABLA DE CONTENIDO</b>	<b>6</b>
<b>ÍNDICE DE TABLAS</b>	<b>8</b>
<b>ÍNDICE DE FIGURAS</b>	<b>9</b>
<b>RESUMEN</b>	<b>10</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>12</b>
<b>CAPITULO I: INTRODUCCIÓN</b>	<b>14</b>
1.1. Realidad problemática	14
1.2. Formulación del problema	35
1.2.1. Pregunta general	35
1.2.2. Preguntas específicas	36
1.3. Objetivos	36
1.3.1. Objetivo general	36
1.3.2. Objetivos específicos	36
1.4. Hipótesis	37
1.4.1. Hipotesis general	37
1.4.2. Hipotesis específicos	37
<b>CAPITULO II: METODOLOGÍA</b>	<b>39</b>
2.1. Enfoque	39

2.2.	Tipo de investigación	39
2.3.	Diseño de investigación	39
2.4.	Población y muestra	39
2.5.	Técnica e instrumentos de recolección de datos	40
2.6.	Procedimientos	41
2.7.	Aspectos éticos	41
<b>CAPITULO III: RESULTADOS</b>		<b>42</b>
<b>CAPITULO IV: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES</b>		<b>58</b>
<b>REFERENCIAS</b>		<b>65</b>
<b>ANEXOS</b>		<b>71</b>
	ANEXO N° 1: Matriz de consistencia	71
	ANEXO 02: Instrumentos de recolección de datos	73

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla1</b> <i>Especialistas entrevistados</i> .....	40
<b>Tabla2</b> <i>Cuadro otorgamiento de los permisos originarios para el “transporte internacional de mercancías por carretera y certificado de habilitación técnica de terminales terrestres”</i> .....	43
<b>Tabla3</b> <i>Casos analizados</i> .....	45



## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura1</b> <i>Cantidad de permisos originarios para el “transporte internacional de mercancías por carretera y certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” otorgados desde el año 2019-2023</i> .....	44
---	----

## RESUMEN

En la tesis se propuso analizar la eficacia de los procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y en el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023. El enfoque bajo la cual se llevo a cabo es cualitativo de diseño fenomenológico hermenéutico, el tipo fue básico, la población y muestra estuvo conformado por 3 casos y 3 especialistas; la técnica con la que se recolecto datos fue entrevista y análisis documental y los instrumentos guía de entrevista y ficha de análisis documental. Se obtuvo por resultados que la mayoría de los entrevistados coinciden al indicar que durante el año 2019 se han otorgado 32 autorizaciones en el ámbito de la CAN y 103 al amparo de ATIT, durante el año 2020 reduciendo considerablemente las autorizaciones al amparo del CAN a 8 autorizaciones y 48 al amparo de ATIT, durante el año 2021 siguieron bajando la cantidad de autorizaciones otorgadas siendo 8 autorizaciones al amparo de la CAN y aumentando a 232 al amparo de ATIT, en el año 2022 hubo un incremento leve 22 autorizaciones al amparo de la CAN y al amparo de ATIT a 239 y en el año 2023 existiendo una reducción en las autorizaciones conforme a la CAN emitiéndose solo 4 autorizaciones y también se ha visto reducido al amparo de ATIT a 74 autorizaciones y respecto a la cantidad de certificado de habilitaciones técnicas de terminales emitidos han indicado que en el periodo del año 2019 al 2023 solo se han emitido 75 certificados. Además, del análisis los casos (solicitudes) se han evidenciado que los fundamentos de las observaciones no guardan relación en su mayoría con las normas preestablecidos para cada caso tanto en el caso de la CAN, ATIT y aun peor en caso de las solicitudes de certificado de habilitación técnica de terminales. Concluyendo que, los procedimientos de autorización

para realizar transportes internacionales por medio de la red de carreteras en las naciones integrantes de la CAN y del CONO SUR –ATIT, además de la concesión de licencias de conducción para terminales terrestres que hizo la Dirección de Transportación Terrestre del MTC entre el 2019 y el 2023, han sido considerados como ineficaces.

**PALABRAS CLAVES:** Comunidad Andina, Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, Certificado de habilitación técnica, Cono Sur.

## ABSTRACT

In the thesis, it was proposed to analyze the effectiveness of the administrative procedures of "original permit for international transport of merchandise by road in application of the member countries of the CAN and SOUTH CONE - ATIT" and in the "granting of the technical qualification certificate of terminals terrestrial" executed by the "Dirección de Servicios de Transporte Terrestre" of the MTC during the period 2019 to 2023. The approach under which it was carried out is a qualitative hermeneutic phenomenological design, the type was basic, the population and sample consisted of 3 cases and 3 specialists; The technique with which data was collected was interview and documentary analysis and the interview guide and documentary analysis sheet were used. It was obtained by results that the majority of the interviewees agree when indicating that during the year 2019 32 authorizations have been granted in the field of the CAN and 103 under the protection of ATIT, during the year 2020 considerably reducing the authorizations under the protection of the CAN to 8 authorizations and 48 under ATIT, during the year 2021 the number of authorizations granted continued to drop, being 8 authorizations under the CAN and increasing to 232 under ATIT, in 2022 there was a slight increase to 22 authorizations under the CAN and under ATIT to 239 and in the year 2023 there is a reduction in authorizations according to CAN, issuing only 4 authorizations and it has also been reduced under ATIT to 74 authorizations and with respect to the number of certificates of technical qualifications of issued terminals have indicated that in the period from 2019 to 2023 only 75 certificates have been issued. In addition, from the analysis of the cases (applications) it has been shown that the foundations of the observations are mostly unrelated to the pre-established norms for each case, both in the case of the CAN, ATIT and even worse in the case of certificate applications. of technical qualification of terminals. Concluding that, the authorization

procedures to carry out international transport through the road network in the member nations of the CAN and the SOUTHERN CONE -ATIT, in addition to the granting of driving licenses for land terminals made by the Directorate of Land Transportation of the MTC between 2019 and 2023, have been considered ineffective.

**KEY WORDS:** Andean Community, Agreement on International Land Transport, Certificate of technical qualification, Southern Cone.

## CAPITULO I: INTRODUCCIÓN

### 1.1. Realidad problemática

La carga transportada en el comercio internacional requiere legislaciones que aseguran su funcionamiento, definiendo claramente los requerimientos que deben acatar tanto los transportistas como los usuarios y los destinatarios. En este sentido, la procedéure del permiso inicial que tiene la Comunidad Andina para realizar transportes por tierra de productos se puede definir como el procedimiento judicial que da la autorización a los chóferes para trasladar a nivel mundial productos por tierra. El propósito de este permiso es posibilitar que la empresas de nacionalidad Andina realicen la mudanza de productos por medio de la red de carreteras con el objetivo de los estados miembros de la CAN (CAN, por sus siglas en inglés), y esta autorización debe ser actualizada cada 5 años (“Ministerio de Transportes y Comunicaciones” [MTC], 2023). Por otro lado la socialización de los requisitos, se basa en la interacción social, lo que permite a los usuarios comerciales del operador construir su propio conocimiento y compartirlo con otros en la comunidad después de escuchar u observar la difusión de los requisitos necesarios emitidos por el MTC para iniciar el proceso de permiso originario de la región Andina con el fin de trasladarla por tierra para los fines de carga (De Guglielmo & Rodríguez, 2017).

En el contexto mundial, El sistema de licencias por el que se rigen los transportes internacionales de productos por medio de la “Unión Europea” (UE) se llama régimen de licencias comunitarias. En Islandia, en Noruega y en Liechtenstein, se rige por el acuerdo del Espacio Económico Europeo (EEE), y en Suiza, se rige por el acuerdo entre la “Unión Europea” y la “Confederación Suiza” que tiene relación con el transporte de personas y cosas por medio de la ferrocarril y la roadcar. Todos los estados miembros de la “Unión Europea” emitirán el carnet de conducir de la “Unión Europea”, en acuerdo con la legislación de la

“Unión Europea” y de los estados miembros, para cualquier chófer que realice transporte de mercadería por medio de la ruta aérea (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de España [Mtmaue], 2023).

Por otro lugar, Dentro de la UE, los siguientes suministros no están cubiertos por el sistema de licencia comunitaria y, por lo tanto, no requieren autorización para su uso:

- El transporte postal se realiza bajo el sistema de servicio universal.
- Envío de vehículos averiados o accidentados.
- Utilizar automóviles de propulsión a chorro para trasladar objetos, la carga total incluidos los remolques no excedan de 2,5 toneladas.
- Transportar medicamentos, dispositivos y equipos médicos y otros elementos esenciales en caso de asistencia de emergencia o desastre natural.
- Transporte de mercancías bajo el sistema privado de servicio; es decir: utilizar un vehículo de la compañía, utilizar el conductor pagado por la empresa, no recibir pago por transporte y transportar bienes que la empresa fabrique o adquiera (Mtmaue, 2023).

Además, a partir del 21 de mayo de 2022, los vehículos con una carga autorizada superior a 2,5 toneladas deberán tramitar su licencia comunitaria para realizar transporte internacional dentro de la UE (Mtmaue, 2023).

En el contexto latinoamericano, hay dos pactos fundamentales que planean la circulación de mercadería por tierra a nivel mundial. El primero es la organización Latinoamericana de Integración (Aladi), la cual está compuesta por las naciones de Bolivia, Chile, Brasil, Perú, Argentina, Paraguay y Uruguay, además estas naciones se conocen como países del Cono Sur. Por otro lado, la segunda institución es la CAN, La industria del

transporte internacional de productos fue originalmente regulada por la Decisión No. 399, Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Este marco legal permitió a los chóferes de los transportes pedir el certificado de idoneidad en el país de origen de ellos, esto era el primer paso para transformarse en un transportista internacional de carga y ser parte de la región económica. Luego de conseguir la autorización para empezar a trabajar, se exigía el “Permiso de Prestación de Servicios” (PPS) en el país donde planeaba realizar sus envíos internacionales; posteriormente en el año 2019, se sustituyó la Decisión 399 por la Decisión 837 adoptada por Perú a partir del 29 de abril del 2019 que sigue vigente a la fecha y igual que la gestión del transporte mundial de mercancías por autopista (Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías [Sutran], 2023).

En Perú, el “Ministerio de Transportes y Comunicaciones” (MTC) ha dispersado sus servicios a diferentes localidades para la atención presencial. Estos incluyen la sede del MTC y varios centros regionales descentralizados (CDT) en diferentes partes del país, como Piura, Arequipa, Ucayali, Loreto, La Libertad, Cusco, Lambayeque, Junín, Tacna, Huánuco, Ayacucho, San Martín y Apurímac; los requisitos establecidos en la licencia original para el transporte de mercancías por vía terrestre, como es de conocimiento público no existen ninguna difusión de los requisitos en estas oficinas descentralizadas propiciando que los empresarios transportistas incurran en error al solicitar su permiso originario en vista que no tienen conocimiento de que documentos tienen que adjuntar o en muchos casos adjuntan los requisitos establecidos en la DSTT-017: Certificado de Idoneidad (Transporte de mercancía por carretera) y pasado el tiempo de 30 días conforme a la norma opera el silencio administrativo positivo, pero la misma no se viene respetando pese estar establecido en la norma por otro lado, en el “Texto Único de Procedimientos Administrativos” (TUPA) del Ministerio de Transporte (MTC), se prescribe el código DSTT-017 correspondiente a la



tramitación del “Certificado de Aptitud para el Traslado de equipajes por vía terrestre” aun aparece como tal no como indica la Decisión 837 “Permiso Originario”, con lo que se puede sostener que el TUPA del MTC esta desactualizado en cuanto a los términos las mismas que contribuyen a inducir en error a los empresarios transportistas y no puedan proseguir con presentar los requisitos (CAN, 2019). Por otro lado, no existe difusión alguna por parte del MTC sobre los requisitos, las sustituciones originadas en cuanto a las dediciones pese a que se cuenta con presupuestos para la publicidad estatal, no existen ningún indicio de que existe la socialización a los administrados.

En esta parte se desarrollaron los antecedentes internacionales referidos al tema, indicando la investigación de Morales et al (2020) ejecuto su estudio con el fin de desarrollar un prototipo de planeamiento financiero para mejorar la administración de pagos, cobros, infraestructura de financiamiento y capital de las operaciones posteriores de la naviera internacional Kotrainka S.A., desarrollaron una metodología de investigación teórica, concluyendo que la creación de nuevos proyectos junto con un financiamiento adecuado permitirán a Cotrainca S.A. mejorar el desempeño y generar mayores utilidades y bienestar para los empleados y accionistas.

Mackliff (2021) se realizó una investigación con la finalidad de elaborar una guía de negocios para crear una organización de consultoría y almacenamiento en el estado de Guayaquil, que se ocupe del despacho aduanero y el transporte local e internacional. Los métodos de investigación son híbridos, combinando métodos cualitativos y cuantitativos. Después de la percepción económica, la guía de negocio es rentable y viable, tiene importantes beneficios económicos y genera ingresos considerables para las operaciones de la empresa.

Basantes et al (2019) realizaeron un estudio destinado a diagnosticar el estado actual del programa Operador Económico Autorizado (OEA) nacional de la Comunidad Andina (CAN). Para efectos del análisis se compararon los beneficios otorgados al OEA por las entidades aduaneras de cada país de la CAN. Los métodos de investigación son cuantitativos, descriptivos y exploratorios. Por lo tanto, se concluyó que las entidades aduaneras ecuatorianas son más favorables que las entidades de otros países de la CAN. Además, los exportadores ecuatorianos tienen un conocimiento limitado del sistema OEA.

Rojas et al (2022) ejecutaron un estudio para revisar las conexiones económicas y comerciales de Colombia y Ecuador dentro del acuerdo del CAN dentro del periodo 1990-2021; el objetivo principal fue determinar el costo / Es beneficioso para ambos países ser un miembro activo de este proceso de integración regional. La investigación se ejecuto bajo el enfoque cuantitativo; los autores indicaron la existeneia de una diferencia en los intereses comerciales entre Ecuador y Colombia, y se observó que Colombia tiene un mayor grado de apertura comercial que Ecuador. Además, Ecuador a menudo tiene un déficit comercial con Colombia porque la apreciación del dólar estadounidense guían a un crecimiento de los costos de los productos de exportación de Ecuador y la falta de una política monetaria propia de Ecuador debido a la dolarización.

Morocho (2021) ha realizado un análisis de las reglas de principio dentro del contexto del convenio de libre comercio de Ecuador como miembro de la Comunidad Andina y la AELC. El principal objetivo es identificar los aspectos mutuamente acordados del trato preferencial y no preferencial. La investigación se centra en el método cualitativo descriptivo. Como resultado, se ha encontrado que las reglas de origen son reglas que determinan qué bienes reciben beneficios o favores cuando se importan a un país. Estas reglas se basan en los permisos de la OMC, pero no están armonizadas a nivel mundial. En

cuanto a las reglas de origen no preferenciales, desde finales de la década de 1980, la OMC y la OMC firmaron el "Acuerdo sobre Reglas de Origen" que contiene compromisos iniciales que los países deben respetar. Por otra parte, referido a las normas de origen predominantes, se deben respetar los principios establecidos, tales como transparencia, uniformidad, racionalidad, irretrospectividad y positividad en las normas de origen, los tratados recíprocos internacionales o en las Preferencias Generales.

En la misma línea se han desarrollado los antecedentes nacionales, indicando a Trigo (2021) evaluó la utilidad y efectividad de la estrategia cielos abiertos de la CAN conforme a la Decisión 582 de unión subregional Andina y Transporte Aéreo; el enfoque bajo la cual se ejecuto el estudio fue cualitativa y se funda en fuentes bibliográficas. De ello se deduce que, a pesar de la retórica integracionista utilizada en los foros y seminarios internacionales de transporte aéreo, dentro de la Comunidad Andina se ha actuado poco en materia de cielos abiertos. Los Estados miembros aún no son plenamente conscientes de que el Acuerdo de Cartagena confiere a la Comunidad, como bloque regional, la facultad de negociar acuerdos comerciales aéreos con terceros países, especialmente con otros bloques regionales como EE. UU., la UE o Mercosur.

Inocente (2021) se enfoco en el desarrollo de procesos operativos aduaneros que restringen la exportación de mercancías, particularmente de palo santo. La metodología utilizada en la encuesta fue cuantitativa, por lo que concluyó que se logró la puesta en marcha de los cambios en las labores aduaneras para aumentar la eficiencia en el intercambio de información. Estos cambios incluyen un cambio de un enfoque en persona a operaciones virtuales, lo que ha resultado en avances significativos en las operaciones aduaneras. En conclusión, el estudio analiza el comportamiento de los procesos logísticos internacionales y destaca los principales avances en este campo.

Jaque (2021) en su tesis se fijó en obtener la calificación OEA para la empresa Multi Top S.A.C. Mejorar el flujo de las cadenas logísticas internacionales. En el estudio se utilizaron métodos cualitativos y un diseño no experimental. Los resultados muestran que la puesta en marcha de OEA por parte de los importadores Multi Top traerá muchos beneficios al proceso de la cadena logística internacional. Estos beneficios incluyen la reducción del costo, tiempo y riesgo del proceso aduanero, lo que permitirá que la empresa sea percibida como más confiable y certera.

Zurita (2020) se propuso describir el lineamiento de desarrollo e integración comercial dentro de la CAN entre los años 1969 y 2019. Los métodos de investigación son cualitativos y emplean un diseño narrativo; obtuvieron por resultados que la integración de la CAN involucró dos procesos: la zona franca y la integración aduanera, las mismas han sido deficientes su aplicabilidad; no obstante, el retiro de las barreras arancelarias y puesta en marcha de la Zona de Libre Comercio (AEC) tuvo un impacto positivo en el desarrollo del comercio intracomunitario, reflejado en una multiplicación por diez de los valores de cambio.

Seguidamente se desarrollaron los enfoque conceptuales de la categoría **“procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera”** en aplicación de los países miembros de la CAN y Cono Sur - ATIT y **“otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres”**, el transporte internacional de carga por carretera se refiere al acuerdo o contrato legal en el que el administrado autorizado mantenga un compromiso solo de transportar las mercancías por la vía terrestre desde el lugar de origen designado por el consignador hasta el destino designado bajo la condición de pagar el flete. destino de entrega. Estos orígenes y destinos se encuentran en diferentes estados miembros (MTC, 2023).

Cabe destacar que la iniciativa de los estados miembros de ALADI (Asociación para la Integración Latinoamericana) y CAN (Comunidad Andina) surge de la necesidad de evaluar diversas opciones con el fin de crear un marco regulatorio más consistente en materia de transporte terrestre. Además, esta iniciativa también aborda las necesidades del sector privado involucrado en las operaciones de transporte terrestre, que puede verse afectado por los diferentes regímenes regulatorios fragmentados que existen en la región. La implementación de estos regímenes regulatorios genera conflictos y limita los derechos de tránsito de personas, mercancía, unidades de carga y medios de tránsito (Comunidad Andina, 2017).

En Perú, la entidad responsable del transporte por carretera es el Ministerio de Transporte. El Ministerio, a través de la “Dirección General de Autorizaciones de Transporte”, es responsable de la administración de las autorizaciones, habilitaciones y registros relacionados con el transporte por vía terrestre. Además, la Administración de Transporte por Carretera, Mercancías y Mercancías es responsable de la regulación y gestión del transporte por autopista (CAN, 2019).

En la misma se han desarrollado los enfoques conceptuales de la **subcategoría “Procedimiento de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de países integrantes de la CAN**, los procedimientos administrativos incluyen la autorización de los administrados transportistas para el traslado internacional de equipajes por la vía terrestre mediante resolución del administrador. El objeto de esta autorización es habilitar a las empresas nacionales para el traslado de equipajes por vía terrestre a los países integrantes de la CAN (Pérez y Beltrán, 2022).

Asimismo, los vehículos pertenecientes a las organizaciones con autorización para el transporte a nivel internacional se consideran automáticamente garantías frente a los

impuestos y multas que eventualmente correspondan, tanto por las mercancías transportadas como por los vehículos autorizados temporalmente a entrar en el territorio. esos países (Comunidad Andina, 2017).

Entre los requisitos se tienen:

- Solicitud conforme Formulario.
- Carta de compromiso del transportista internacional por carretera de contratar un seguro de responsabilidad civil andino y un anexo para accidentes personales de la tripulación.
- Relación de vehículos que ha facilitado, en propiedad, con contratos de arrendamiento financiero o vinculación, con certificados de inspección técnica vehicular en vigor y certificados que cubren accidentes de manera obligatoria, adjuntando las copias de contratos pertinentes.
- Documentos que acrediten al representante legal de la organización en el país miembro donde el administrado desea operar, incluyendo su validez y funciones aduaneras, administrativas y responsabilidades, judiciales y comerciales, así como la dirección y ciudad de residencia del representante legal y , en su caso, el caso, sus registros de contribuyentes existentes y activos (MTC, 2023).

Para dar cumplimiento a los requisitos de notificación exigidos por el artículo 9-A del precepto legal enmarcado en la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Transporte Terrestre, se creó el Sistema de Caja Electrónica de Transporte y Transporte Terrestre. El sistema es de cumplimiento obligatorio para la totalidad de los funcionarios de transporte y transporte por vía terrestre, quienes deben utilizar el sistema para notificar a los gerentes

responsables del transporte terrestre y los procedimientos administrativos relacionados con el transporte.

En caso de que las unidades o instituciones dependientes directamente del Ministerio de Transporte Quienes no puedan declarar a través del correo electrónico del sistema de correo electrónico de transporte terrestre, podrán utilizar otros métodos establecidos para declarar. Artículos 20, 21 y 22 del Texto Refundido de la Ley N° 27444, “Ley General del Procedimiento Administrativo”; la finalidad de dichas notificaciones se rige por el artículo 20 del citado texto legal (CAN, 2019).

Asimismo, se requieren los datos del solicitante, los cuales deben coincidir con la información contenida en su documento nacional de identidad o el formulario de registro correspondiente. Esto incluye un número de teléfono y (si se considera apropiado) una dirección de correo electrónico para facilitar futuras comunicaciones.

También se debe presentar una declaración jurada que confirme que toda la información proporcionada es verdadera y que los documentos proporcionados son verdaderos. En caso de descubrimiento de información falsa o documentos fraudulentos, se seguirán los tramites considerados en la Ley General de Procedimiento Administrativo N° 27444 y se impondrán sanciones.

Por último, se encuentra el endoso del solicitante, en el cual se debe consignar el nombre y apellido, así como la firma del solicitante o representante legal. Además, también se pueden incluir las huellas dactilares de las personas autorizadas. Al firmar el formulario, se verifica la exactitud de las declaraciones realizadas (MTC, 2023).

Para la atención presencial de solicitudes en lo que respecta al “transporte internacional de mercancías por carretera” en los integrantes de la CAN, existen diversos

canales de atención para elegir. Estos incluyen la sede del Ministerio de Transporte (MTC) y sus oficinas en Piura, Ucayali, Arequipa, La Libertad, Loreto, Cusco, Lambayeque, Junín, Tacna, Apurímac y otras áreas del Centro de Atención al Ciudadano (CDT). , Huánuco y San Martín. Adicionalmente, se brinda atención virtual a través de la página web del MTC, específicamente a través del uso de la plataforma digital TUPA (MTC, 2023).

La tarifa para obtener un permiso para el medio de traslado a nivel internacional de equipajes por vía terrestre en un país integrante de la CAN es de S/ 58.70 para el primer vehículo solicitado. Adicionalmente, se deberá pagar S/8.50 como tasa de trámite por cada vehículo adicional en la misma solicitud (MTC, 2023).

Los estados integrantes de la CAN tardan 15 días hábiles en procesar las solicitudes de envíos internacionales por carretera..

El procedimiento de calificación para el traslado por medio internacional de equipajes por vía terrestre en los países integrantes de la CAN se basa en revisiones previas y sigue el principio del silencio administrativo positivo. Esto significa que si no se recibe respuesta dentro de un período de tiempo establecido, la solicitud se considerará automáticamente aprobada (MTC, 2023).

La entidad encargada de aprobar las solicitudes para el traslado internacional de equipajes por vía terrestre en los estados integrantes de la CAN es la “Autoridad del Servicio de Transporte Terrestre” (MTC, 2023).

Los medios impugnatorios contra las denegatorias del proceso de proceso de otorgamiento de permiso para traslado de mercancías por vía terrestre existen dos medios impugnatorios; la primera es la reconsideración la misma es atendido por los servicios de



transporte terrestre y en caso de las apelaciones son resuletos por las direcciones generales de transporte (CAN, 2019).

También hay límites de tiempo para la presentación, con 15 días hábiles para la opción de reconsideración y 15 días hábiles para la opción de apelación. Adicionalmente, en el caso de reconsideración, el plazo máximo para recibir una respuesta es de 30 días hábiles y la opción de apelación tiene una vigencia de 30 días hábiles.

Asimismo, los recursos de reconsideración se interponen ante la misma entidad que dictó la resolución inicial impugnada y deben fundamentarse en nueva prueba; interponer recurso ante la misma dependencia responsable de la resolución impugnada, requiriendo la remisión del caso a una instancia superior de la instancia (Pérez y Beltrán, 2022).

Además, la Comunidad Andina ha pasado por varios ciclos y cambios institucionales y está muy influenciada por el entorno político, lo que se traduce en cambios constantes en su estructura. Como muchos otros procesos sociales, la construcción de la Comunidad Andina no siguió un camino lineal de crecimiento continuo. Los desafíos relacionados con las diferencias conceptuales y políticas han generado grandes crisis y divisiones dentro de la institución (Maldonado & Pérez, 2019).

En términos de integración física y facilitación del comercio logístico, la UE ha establecido y mantenido con éxito una variedad de regulaciones comunitarias en las áreas de integración fronteriza, carga terrestre internacional y transporte internacional de pasajeros. Interconexión por tierra, mar, multimodal, aire y electricidad y telecomunicaciones, incluido el uso comercial de recursos orbitales y de espectro en los Estados miembros (Comunidad Andina, 2017).

Asimismo, se han desarrollado los enfoques conceptuales de la **subcategoría “Procedimiento de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del “CONO SUR-ATIT”,** conforme con Pérez y Beltrán (2022), el procedimiento que implica el otorgamiento de una resolución que a través de ella se autoriza para que una compañía nacional funcione a través de un permiso de inicio. Este permiso es valorado como prueba de que la compañía de nacionalidad española cumple con todos los requerimientos de técnica y legal para ejecutar el desplazamiento internacional de productos en concordancia con los parámetros preestablecidos con relación sobre el transporte por vía terrestre. Es significativo mencionar que la autorización debe ser actualizada cada 5 años.

Tal es reconocido ampliamente, el movimiento de personas es primordialmente una petición que surge de la apremio de desplazamiento de los individuos. En el caso específico de los productos, la red de transportes terrestres tiene un rol importante dentro de las flujos de suministro de diversas actividades comerciales. En un contexto de transformación global que se mantiene en evolución, donde las compañías intentan aumentar su capacidad de competencia a nivel global, evidenciándose un aumento de necesidades de modificar procedimientos referidos al transporte y distribución de productos para adecuarse a nuevos problemas dentro del área (Mincetur, 2020).

Además, las empresas de transporte que participan en la transportación de mercadería o colación a nivel mundial por medio de la tierra deben llevar en todo momento los documentos necesarios para la transportación de carga a nivel mundial por parte de la empresa de transporte:

- Copia del Documento de Idoneidad, validando la autorización adicional y el detalle de algún vehículo que esté habilitado.

- Copia el permiso temporal que tiene el país que solicita el permiso complementario. ( Mientras se consiga el permiso suplementario).
- Un permiso de inspecciones técnicas de vehículos legal según la legislación actual.
- Una representación actualizada del contrato de seguro internacional.
- Actualizaciones técnicas en boga para cada coche oficial.
- El documento que prueba la identificación de la vehículo autorizado (que incluye una descripción de los automóviles aprobados de acuerdo a lo que figura en el Annex) (PeruTransportes, 2020).

Los requerimientos demandan los siguientes:

- Solicitud de permiso correspondiente.
- Ofrecer una lista de los automóviles libres o bajo un contrato de arrendamiento con una institución financiera supervisada por la SBS o SMV. Estos automóviles deben poseer un permiso de conducción válida para inspecciones técnicas de vehículos, de acuerdo al tipo de cuidado que se requiera, además de poseer un seguro de daños en tránsito que esté en vigor. En las ocasiones en que correspondan, anexar una copia de cada contrato relacionado (MTC, 2023).

También, se cree que el acuerdo referido a transporte terrestre internacional, suscrito con fecha 26 de septiembre del año 1990, contiene el requisito de contar con ciertos documentos para el transporte internacional de productos entre las naciones Argentina, Braasil, Bolivia, Chile, Perú, Paraguay y Uruguay, además de que es necesario poseerlos para atravesar sus territorios:

- El permiso inicial, que se asegura mediante un certificado de capacidad.

- El permiso adicional, que se prueba con un marca-punta en el respaldo de la identificación y una lista de los automóviles aprobados.
- La misiva de viaje internacional.
- La cuenta de cómo llegar a la frontera por el paso de la aduana.
- El seguro de póliza.
- El permiso de conducción del profesional autorizado (Mincetur, 2020).

Cuando un organismo u órgano del “Ministerio de Transportes y Comunicaciones” (MTC) no le sea efectivo realizar las notificaciones por medio del casillero electrónico tiene otras modalidades conforme a los artículos 20, 21 y 22 del “Texto Único Ordenado” de la Ley 27444, que es conocida como “Ley del procedimiento Administrativo General”, y la misma aprobado conforme al decreto supremo número 004-2019-JUS. Estas formas de comunicación deberán ejecutarse conforme al artículo 20.

Además, se requiere la información del petitionario, la cual debe ser brindada tal como se encuentra en su carnet de identidad o en el registro de nacimiento. También, es necesario proveer un número de celular y, de ser posible, una dirección de email para posibilitar las posteriores Comunicaciones (Pérez y Beltrán, 2022).

Además, se requiere un certificado de existencia en el que las casillas de verificación deben estar marcadas de acuerdo a las condiciones del procedimiento solicitado por el administrador. A través de este comunicado, se asegura que la totalidad de los datos suministrados son oficiales y que los documentos exhibidos son auténticos. Siendo así, en el caso de que comunique información errónea o documentos falsificados, se estará sujeto a las penalidades y al procedimiento que se encuentran dentro de la “Ley 27444, Ley de procedimiento Administrativo General”.

Por último, es necesario el aval del peticionario, que implica proveer los nombres y apellidos del mismo o su representante legal, además de la huella digital y firma del individuo escogido. En el momento en que se tanda el documento, se asegura la fiabilidad de los relatos vertidos (MTC, 2023).

Los lugares de atención en persona para el transporte por tierra internacional de productos, que son parte del acuerdo de Alcance Parcial del CONO SUR, comprenden la sede del MTC, además de diferentes puestos de atención en el territorio peruano, como por ejemplo, Piura, Ucayali, Arequipa, La Libertad, Loreto, Cusco, Lambayeque, Jena, Urengoy, Shalu, Duna y San Martín. También, es posible recibir asistencia virtual a través de la website de TUPA Digital del MTC (MTC, 2023).

El pago por el privilegio de tramitación para el desplazamiento internacional de productos por medio de la route, que es aplicable a los estados miembros del “CONO SUR-ATIT”, teniendo un costo de 56.90 dólares por la autorización de un vehículo. También, cada vez que se agregue un vehículo más en la misma petición, el costo por el privilegio de tramitación es de 5.90 soles (MTC, 2023).

El lapso de atención para el transporte internacional por ferrocarril de productos para países integrantes del “CONO SUR-ATIT” es de quince días laborables.

La calificación de la procedimiento para el desplazamiento internacional de productos por medio de la ruta terrestre, aplicable a los estados miembros del “CONO SUR-ATIT”, se rige por el principio del Silencio Administrativo positivo y previo a la misma se hace una investigación que implica un análisis de la cosa en cuestión. Esto implica que en caso de que, una vez transcurrido el lapso establecido para la respuesta a la petición, no se reciba ninguna respuesta, se cree que la petición ha sido avalada (MTC, 2023).

La Directoría de Servicio de Transporte Terrestre es la institución que tiene la facultad de admitir la petición para la internacionalidad del transporte de productos por ferrocarril, esto es, aplicable a los naciones integrantes del “CONO SUR-ATIT”.

En las fases de resolución de dificultades en la región del “CONO SUR-ATIT”, correspondiente a los países miembros del mismo, se participan las figuras públicas en cuestión. La Reconsideración se realiza por el Gerente de los transportes terrestres dentro de la misma gerencia. Por otro lado, la apelación es competencia del director general de permisos en transporte, perteneciente a la dirección general de permisos en transportes (Pérez y Beltrán, 2022).

En relación a los intervalos fijados, se establece un límite máximo de solicitudes que se pueden presentar, en la reconsideración dentro de un lapso de 15 días hábiles, y en la apelación un periodo de 30 días. Finalmente, en cuanto al lapso de respuesta máximo, se otorga un periodo de treinta días hábiles para reconsiderar la decisión y también un periodo de treinta días hábiles para apelar la decisión.

En adición, el pedido de reconsideración se hace ante la misma institución que adoptó la resolución inicial y requiere nuevos sustento para ser considerado. Por otro lado, el petitorio de apelación se presenta cuando la apelación se basa en un análisis distinto de las pruebas evidenciadas o en cuestiones puramente jurídicas. Este privilegio debe dirigirse hacia la misma persona que tomó la decisión en cuestión, de manera que esta lo ubique para una persona de más alto rango (MTC, 2023).

También, esta asociación representa un empeño que ha durado una amplísima gama de metas. Esto provocó constantes modificaciones en los intervalos de tiempo del acuerdo fundacional y los protocolos modificatorios, en pro de adecuarse a las alteraciones del

entorno, las dificultades en las relaciones entre las naciones y la capacidad de negociación de los grupos que se crearon con ese fin. Estos colectivos cuentan con particularidades específicas en cuanto a la negociación y los lapsos de tiempo para presentar los trabajos (Maldonado & Pérez, 2019).

Por último, en relación a la creación de una comunidad de identidad, se hizo un intento que incorporó la utilización de herramientas especiales en las fronteras, aeropuertos y puertos, con el fin de facilitar la travesía de los individuos que pertenecen al acuerdo. También, se promovió la elaboración de un registro de viaje compartido y la uniformidad de placas identificatorias, las cuales han tenido un gran efecto sobre la comunidad en su conjunto para con el bloque (Comunidad Andina, 2017).

A desemejanza de otros ejemplos, en esta circunstancia se puede ver que continúa teniendo el sustento de una gran parte de los habitantes de las naciones involucradas. Esto se debe en gran medida a que la evolución de las acciones ha pretendido mejorar las condiciones de existencia de los habitantes y facilitar su desplazamiento dentro del mercado común en su totalidad. En consecuencia, los habitantes han sentido una mayor emoción de vínculo con la agrupación (Maldonado & Pérez, 2019).

Finalmente se han desarrollado los enfoques conceptuales de la **subcategoría “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres”**, este término empleado para designar las actividades de desplazamiento de un transportista por medio de una autorización para ejecutar este tipo de transporte en vehículos escogidos y en unidades de carga registradas. Este procedimiento de transporte se lleva a cabo desde un espacio en el que se recogieron o recibieron los productos, bajo la responsabilidad del transportista, hasta otro espacio en el que se entregan o se reciben, que están ubicados en

diferentes naciones miembros. Estas actividades están sustentadas por un instructivo de carga internacional y de porte por carretera (Pérez y Beltrán, 2022).

Además, este procedimiento implica la elaboración de una resolución que emana de la dirección, la cual otorga el “Certificado de Habilitación Técnica de un terminal terrestre” a nivel nacional. Este certificado es el certificado que da la autorización a ciertas personas para utilizar un terreno, sea de propiedad privada o pública, como una terminal terrestre a nivel nacional. Esta licencia se otorga luego de asegurarse de que se logran las condiciones y requisitos iniciales. El objetivo de esta acreditación es garantizar la fiabilidad y la calidad del servicio de traslado por medio terrestre regular de viajeros, al disponer de un espacio específico para que los usuarios se embarquen y desembarquen. Es importante mencionar que este certificado no está sujeto a ser renovado (MTC, 2023).

Además, conforme la Secretaría General de la Comunidad Andina (2007), se conoce lo siguiente:

- El comercio entre las zonas se controlará a través de pactos directos: esta referido a un medio de solución de conflictos que involucra a dos partes. Estos entendimientos establecerán la utilización de vías, desembarcaderos y pasos oficiales para los transportes internacionales de superficie que está contemplados en el acuerdo.
- Los automóviles oficiales para el traslape internacional por ferrocarril son capaces de ser de la compañía transportadora, arrendados por un contrato de leasing o estar en manos de un tercero y utilizarse en el marco de un tiempo compartido con las empresas transportadoras autorizadas. Estos automóviles serán valorados como aceptables para prestar el servicio de transporte por las otras naciones integrantes del acuerdo.



- Cualquier conducta o omisión que infrinja las normas y legislaciones vigentes en la nación donde acontecieron los hechos debe ser sancionado de acuerdo a la legislación actualizada en la nación donde sucedió.
- En referencia a la transportación personal, se comprende como la transportación que realizan compañías que no tienen como eje principal la prestación de un servicio por dinero. Estas compañías realizan la transportación de productos utilizando automóviles propios, únicamente en el caso de que estos productos se destinen para el consumo de la empresa o para la entrega de sus propios productos .

Entre los requisitos se encuentran los siguientes:

- Para obtener una licencia, se debe completar una Constancia de Existencia que contenga la razón social o denominación social, el RUC, el domicilio del solicitante y la dirección de correo electrónico. Asimismo, además del número de registro de la persona jurídica y la calidad del representante legal, también se deberá proporcionar la identificación, número de cédula y habitación del representante legal. Además, debe mencionarse la ubicación e infraestructura de transporte adicional que le gustaría poner en funcionamiento. Además de las normas complementarias, se deberá cumplir con los requisitos y condiciones de ingreso previstos en los artículos 33.6, 35, 73 y 74 de la Administración Nacional de Transporte. Además, es necesario indicar la fecha de caducidad y adjuntar el número de comprobante de pago.
- Contrato realizado con el individuo que se ocupará de la administración o el funcionamiento de la infraestructura, en caso de que así sea (Pérez y Beltrán, 2022).

Las posibilidades de conseguir el certificado de capacidad técnica de terminales terrestres en forma presencial están integradas por la sede principal del MTC, además de varios puestos de atención al cliente (PCT) ubicados en diferentes zonas de Perú, como por ejemplo, Piura, Ucayali, Arequipa, La Libertad, Loreto, Cusco, Lambayeque, Jena, Urengoy, Apurímac, Huánuco y San Martín. También, se brinda asistencia virtual a través de la website del MTC a través del TUPA Digital (MTC, 2023).

En referencia a la tasa necesaria para el procedimiento de obtención del certificado, se precisa abonar una tarifa de S/312.20, excluyendo los gastos de viaje. Si la revisión se hace en una zona no perteneciente a la ciudad de Lima, se deberá abonar un suplemento de S/320.000 en concepto de hospedaje (MTC, 2023).

Finalmente, en las zonas en donde se realizan las inspecciones, se deberá tener en cuenta el valor de los pasajes de ferrocarril, que es de S/ 64.60. Por otro lado, en caso de que la revisión se realice en el sector norte, sur o oriente, es de menester tener en consideración la noción de pasajes de avión, con un extra de S/ 385.00 (MTC, 2023).

El lapso de atención para la emisión de un certificado de capacidad técnica para terminales de tierra es de treinta días hábiles (MTC, 2023).

El procedimiento que tiene como objetivo emitir el certificado de competencia técnica en terminología de terminales de tierra se encuentra sujeto a una primera assessment que rige el principio del Silencio Administrativo positivo. Esto implica que en el momento en que se cumple el plazo para la contestación y no se recibe ningún aviso, la petición se estima automáticamente aprobada (MTC, 2023).

La persona responsable de la decisión de otorgar o no la autorización de operatividad técnica de las terminales de tierra es la “Dirección de Servicio de Transporte Terrestre”.

Durante el procedimiento de resolución de dificultades técnicas asociadas al carnet de instalación de terminales de transporte terrestre, participan diferentes figuras públicas. El órgano de reconsideración está bajo la dirección de los servicios de transporte por vía terrestre, y está a cargo del director de esa institución. Por otro lado, la apelación es administrada por el director general de permisos en transporte, de la dirección general de permisos en transportes.

En referencia a los límites temporales, se establece un lapso de no más de quince días para realizar una petición de reconsideración, en el caso de que se realice o no una apelación. Además, el lapso máximo de respuesta para la reconsideración es de 30 días hábiles, en tanto que para la apelación es igualmente de 30 días hábiles (MTC, 2023).

El petitorio de reconsideración se redacta ante la misma institución que emitió el fallo inicial que se está cuestionando y debe fundamentarse en nuevas pruebas. Por otro lado, el petitorio de apelación se presenta en el momento en que la apelación se basa en un diferente entendimiento de las pruebas exhibidas o en cuestiones de derecho. En esta ocasión, es necesario que se dirija hacia la misma persona que hizo el diagnóstico erróneo para que le comunique el dossier al más alto directivo (Pérez y Beltrán, 2022).

## **1.2. Formulación del problema**

### **1.2.1. Pregunta general**

¿Son eficaces los procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y en el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023?

### **1.2.2. Preguntas específicas**

PE1: ¿Son eficaces los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023?

PE2: ¿Son eficaces los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del CONO SUR – ATIT ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023?

PE3: ¿Son eficaces los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023?

### **1.3. Objetivos**

#### **1.3.1. Objetivo general**

Analizar la eficacia de los procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y en el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

#### **1.3.2. Objetivos específicos**

OE1: Analizar la eficacia de los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los

países miembros de la CAN ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

OE2: Analizar la eficacia de los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del CONO SUR – ATIT ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

OE3: Analizar la eficacia de los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

## **1.4. Hipótesis**

### **1.4.1. Hipotesis general**

Son ineficaces los procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y en el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

### **1.4.2. Hipotesis específicos**

HE1: Son ineficaces los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

HE2: Son ineficaces los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del CONO SUR – ATIT ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

HE3: Son ineficaces los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

## **CAPITULO II: METODOLOGÍA**

### **2.1. Enfoque**

En el desarrollo de la tesis se baso en el paradigma cualitativo, según, Hernández-Sampieri y Mendoza (2018) la misma que tiene por propósito primordial el perfilar adecuadamente los problemas de investigación bajo el método inductivo.

### **2.2. Tipo de investigación**

Referido al tipo de estudio, Sánchez et al. (2018) sostuvieron que la investigación básicas “se realiza con el propósito de adquirir conocimientos sin finalidad práctica inmediata se denomina investigación científica básica. Su principal objetivo radica en la búsqueda de principios y leyes científicas, con finalidad a contribuir al desarrollo de teorías científicas” (p. 79).

### **2.3. Diseño de investigación**

El diseño empleado fue fenomenológico de tipo hermenéutico en vista que se dio a conocer a través del problema de estudio las vivencias o experiencias de los individuos (Hernández-Sampieri y Mendoza, 2018).

### **2.4. Población y muestra**

Una población es definido como un alomerado de elementos o cosas con las mismas características (Sánchez et al., 2018). De lo indicado se han considerado 5 casos de “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR - ATIT y “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres”

ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC, Lima periodo 2019-2023 y 5 especialistas en la materia.

La muestra es definido como un subconjunto de la población que se extrae conforme a los procedimientos denominados probabilístico y no probabilístico (Sánchez et al., 2018, p. 93).

A partir de la definición anterior se considerara como muestra 3 casos de procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC, Lima periodo 2019-2023 y 3 especialistas en la materia.

**Tabla1**  
*Especialistas entrevistados*

Nº	Apellidos y nombres	Cargo	Código
01	Pacheco Pezo, Javier Guillermo	Director General de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones	PPJG
02	Obregon Montes, Ricardo Manuel	Director de la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre (e)	OMRM
03	Dáz Torres, Olivia Reyda	Coordinadora del Área de Transporte Terrestre Internacional	DTOR

*Nota:* Elaboración propia

## 2.5. Técnica e instrumentos de recolección de datos

Con la finalidad de recopilar información se ha empleado como técnica entrevista y análisis documental, Sánchez et al. (2018) sostiene que el análisis documental viene a ser un procedimiento subjetivo en la que se acuden a fuentes secundarias a fin de extraer datos para efectos de su observación por su importancia. Por otro lado la entrevista consiste en un



procedimiento subjetivo en la que a través de un instrumento se aplican preguntas abiertas a especialistas sobre un tema específico.

Además, como instrumento de datos fue aplicado la guía de entrevista y ficha de análisis documental. La ficha de análisis documental consiste en un formato estructurado de preguntas abiertas en base a los objetivos de estudio.

## **2.6. Procedimientos**

Al inicio, se hicieron los desarrollos de los instrumentos para la recolección de información, los cuales fueron aprobados por especialistas en la especialidad posteriormente fueron sometidos a la prueba de confiabilidad. Seguidamente se solicitó la carta de presentación a la Universidad Privada del Norte (UPN) la misma que fue presentado a la sede central del MTC a efectos de tener acceso a los casos y participantes, a la autorización se tuvo acceso a los casos y especialistas con quienes se coordinó la fecha de aplicación de los instrumentos.

Una vez concertado con los asistentes se les requirió la información de sus móviles WhatsApp donde se les hizo llegar el link del instrumento que se tabularon en el Google Forms, una vez obtenido la respuesta se procedió a exportar las mismas que fueron analizados y plasmados en la tesis.

## **2.7. Aspectos éticos**

Durante el desarrollo de la tesis, se han acatado escrupulosamente las reglas establecidas por las normas internas de la UPN. También, se ha utilizado el sistema de citación de la 7<sup>o</sup> versión de APA para referenciar de manera correcta los conceptos estudiados, con el fin de evitar la comisión de algún tipo de plagio.

### CAPITULO III: RESULTADOS

En esta sección se exponen los hallazgos derivados de la realización de entrevistas a tres expertos de la Dirección General de Autorizaciones en Transporte del “Ministerio de Transportes y Comunicaciones”, así como del análisis de tres casos de estudio. Se obtuvieron una serie de resultados significativos para el **objetivo general**: Analizar la eficacia de los procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y en el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023, para la cual se ha formulado la siguiente pregunta:

**1.- Según Ud., ¿Fueron eficaces los procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y en el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023?**

A ello el entrevistado con código PPJG indico que:

Durante el 2019 se otorgaron 32 autorizaciones dentro del círculo de la comunidad andina y 103 autorizaciones al amparo del ATIT.

Durante el 2020 se otorgaron 08 autorizaciones dentro del círculo de la comunidad andina y 48 autorizaciones al amparo del ATIT.

Durante el 2021 se otorgaron 08 autorizaciones dentro del círculo de la comunidad andina y 232 autorizaciones al amparo del ATIT.

Durante el 2022 se otorgaron 23 autorizaciones dentro del círculo de la comunidad andina y 239 autorizaciones al amparo del ATIT.

En lo que del 2023 se ha otorgado 04 autorizaciones en el ámbito de la Comunidad Andina y 74 autorizaciones al amparo del ATIT. (Pacheco, 2023)

En la misma el entrevistado con código OMRM sostuvo:

Al respecto, cabe mencionarles que el proceso en estos últimos años, no puede mostrarse al 100% de eficacia, debido al estado de emergencia – COVID19 de los años 2020 al 2022 y parte del 2023, los procesos de otorgamiento de los permisos originarios se hicieron a través de la web del MTC., y su evaluación estuvo sujeta a la documentación anexada por el usuario.

Para ello me permito, mostrarles un cuadro que puede visualizarse la tendencia anual en cada nivel de aplicación tanto de la CAN como el ATIT, de los que nos consultan la valoración pertenece a la cantidad de compañías de transporte por vía terrestre y de bienes por conducto terrestre que se les otorgó permiso, reiteramos el tema del estado de emergencia, implementación de los sistemas para brindarle a los usuarios un mejor servicio. (Obregon, 2023)

**Tabla2**

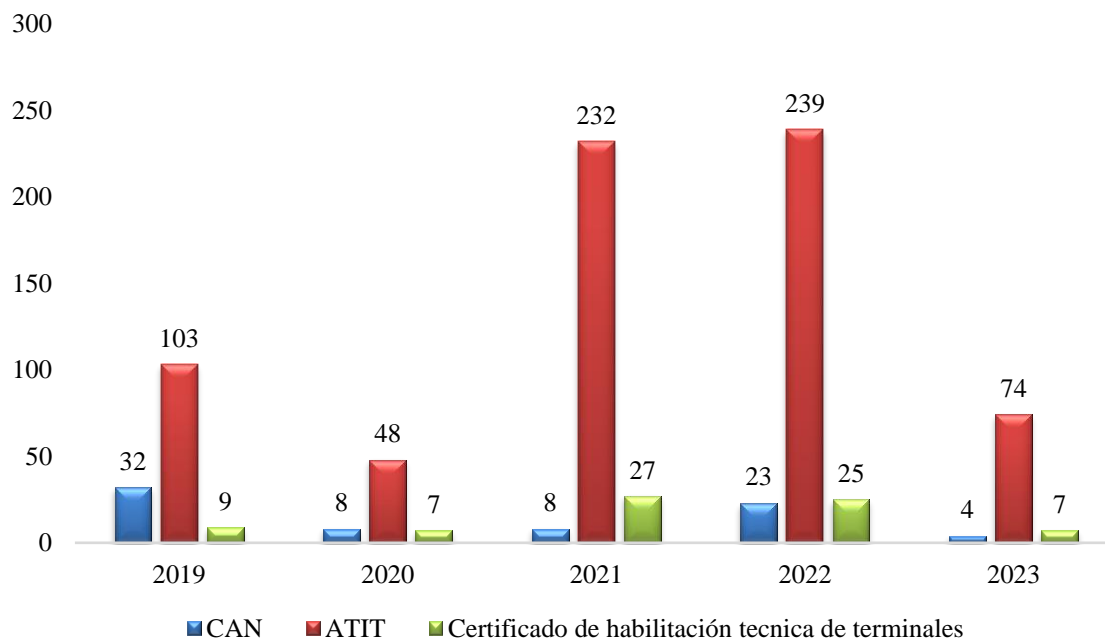
*Cuadro otorgamiento de los permisos originarios para el “transporte internacional de mercancías por carretera y certificado de habilitación técnica de terminales terrestres”*

AÑO	CAN	ATIT	Certificado de habilitación técnica de terminales
2019	32	103	9
2020	8	48	7
2021	8	232	27
2022	23	239	25
2023	4	74	7
<b>Total</b>	<b>75</b>	<b>696</b>	<b>75</b>

*Nota:* (Obregon, 2023)

**Figura1**

*Cantidad de permisos originarios para el “transporte internacional de mercancías por carretera y certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” otorgados desde el año 2019-2023*



*Nota:* (Obregon, 2023)

En ultimo, el entrevistado con código DTOR indico:

Respecto a su pregunta, los procedimientos administrativos con el fin de conseguir la autorización inicial para realizar transportes internacionales de carga por tierra, han sido eficaces hasta un 80%, en vista que los usuarios por el tema de pandemia tuvieron que adecuarse al sistema, que es a través de nuestra Web del MTC.

En nuestros resultados internos para el otorgamiento a la ATIT-Cono Sur, en el año 2019 se les otorgó a 103 empresas autorización de permiso originario y para el CAN, le brindamos a 32 empresas autorización de permiso originario.

Mientras que tanto en los años 2020 y 2021 se otorgó autorización de permiso originario, a empresas de transporte internacional terrestre solo 08 empresas en cada año mencionado. Siendo para el ATIT, para los años 2020 otorgamiento de 48

autorizaciones permiso originario, y a pesar de tener la pandemia en el año 2021 se logró otorgar 232 autorizaciones de permiso originario.

Ya, en el año 2022 se otorgó autorización de permiso originario a 23 empresas de transporte con tránsito a países miembros del CAN y para el tránsito a ATIT se otorgaron 239 autorizaciones de permiso originario a empresas de transporte.

En el primer mes del año 2023, se exhibieron los siguientes datos en relación a la concesión de permisos de viaje inicial para empresas de transporte terrestre internacional, específicamente al alcance de la CAN: se otorgaron 4 permisos para viajar, además de los ATIT se han otorgado 74 autorizaciones de permiso originario a empresas de transporte internacional terrestre. (Díaz, 2023)

Por otro lado, con el fin de realizar una comparación de las declaraciones realizadas por los entrevistados, se ejecutaron estudios de dos casos relacionados a peticiones de permisos para el transporte terrestre internacional de productos en el contexto de la región Andina, con el objetivo de comparar las declaraciones. También, se incorporó un episodio de la autorización para realizar un certificado de capacidad técnica para un desembarcadero terrestre de amplitud nacional, se obtuvo los siguientes datos:

**Tabla3**  
*Casos analizados*

Expediente	Empresa	Solicitud	Observaciones
Hoja de Ruta N° T-290263-2022	Obrameq E.I.R.L	Solicita que se le otorgue el Permiso Originario para el transporte de equipajes por carretera hacia la	De la verificación en el Sistema de Registro Internacional Transporte Terrestre de carga que obra en esta Dirección, se observa que la empresa OBRAMEQ E.I.R.L, cuenta con permiso para ejecutar el Servicio de Transporte de Mercancías Publico desde el 21 de abril de 2021, por lo que, no cumple con lo establecido en el literal d) el artículo 12 de la Resolución No.

---

República del Ecuador 2101 de la “Decisión de la Comunidad Andina  
- Comunidad Andina No. 837”, establece que para realizar envíos de conformidad con dicha decisión, el transportista debe tener un historial confiable de al menos tres (03) años y prestar servicios de carga por vía terrestre en el país de origen. Asimismo, según el citado sistema de registro, las longitudes de los semirremolques de placa rodante ABI971 y F8M970 son de 13,5 (metros) respectivamente, lo que contraviene lo dispuesto en el “Reglamento Técnico sobre Restricciones de Peso y Dimensiones de los Vehículos para el Transporte Internacional en los Andes”. Mercancías viales, aprobadas por Decisión CAN N° 491, especificando una longitud máxima permitida de 13 (metros). Según la documentación que adjunta se observa un contrato civil de prestación de servicios profesionales como apoderados, otorgado a favor de la empresa FEXLAW ABOGADOS de nacionalidad ecuatoriana, en cuyas cláusulas de refiere a los compromisos pactados como la forma de pago y sus obligaciones de las partes, el referido documento no es un poder general amplio y suficiente, que su representada otorgue a su representante legal en la República del Ecuador, Tiene encomendadas las facultades y responsabilidades administrativas, aduaneras, comerciales y judiciales previstas en el artículo 38 h) de la Decisión de la Comunidad Andina N° 837. Asimismo, cabe señalar que el documento que acredite la representación legal de la empresa en el exterior (poder) es un poder general amplio y suficiente, el cual debe presentarse debidamente apostillado o certificación consular, el cual debe contener: su validez, , facultades y responsabilidades aduaneras, comerciales y judiciales, deberá

---

---

				ingresar el número de RUC o NIT (y de ser posible su correo electrónico y teléfono) correspondiente al país de destino para poder registrarse en el sistema de acuerdo con la información CAN y consulta establecida por la Resolución 2102.
--	--	--	--	--

---

Hoja de Ruta N° T- 264595-2022	Transportes JMA Cargo S.A.C	Solicita que se le otorgue el Permiso Originario para el transporte Internacional terrestre de mercancías por carretera hacia la República del Ecuador - Comunidad Andina	le se le el para el	<p>a) En el contrato de arrendamiento de inmueble, no se observa que se encuentre legalizado ante notario o registrado en la SUNARP, asimismo, no precisa el área total del inmueble alquilado.</p> <p>b) Adjunta el formulario 710 emitido por la SUNAT, dicho formulario no corresponde a los Estados Financieros al que hace referencia el literal b) del artículo 12° de la Resolución 2101 de la Comunidad Andina; los Estados Financieros están referidos al reporte emitido y suscrito por el funcionario de la SUNAT (firma digital).</p> <p>c) El documento (poder) de representación que adjunta, es otorgado al ciudadano venezolano naturalizado ecuatoriano, en dicho documento no se precisa el registro de contribuyente (RUC), correos electrónico y teléfono, no se encuentra debidamente consularizado o apostillado, tal como lo precisa el literal h) del artículo 38° de la Decisión 837 de la CAN y el nuevo Tupa aprobado por D.S N° 009-2022-MTC el 18 de junio de 2022.</p> <p>d) En la póliza andina que adjunta, no se precisa los montos asegurables de conformidad a lo establecido en la Decisión 290 de la Comunidad Andina. "Decenio de la Igualdad de oportunidades para mujeres y hombres".</p> <p>e) No precisa el ámbito de operación, en donde pretende operar la empresa, tal como lo precisa el literal e) del artículo 38 de la “Decisión 837 de la Comunidad Andina”.</p>
-----------------------------------	-----------------------------------	---	---------------------	--

---

---

Hoja de Ruta N° T- 095911-2023	Terminal Terrestre Inka Chakan E.I.R.L	Otorgamiento Certificado Habilitación de Terminal de Ambito Nacional	de de Técnica Terrestre Nacional	En este sentido, la inspección del inmueble ofertado se realizó en la fecha programada (22 de marzo de 2023), de 11:14 a 12:22 horas, donde personal de esta Dirección, a fin de recabar medios probatorios, conforme al inciso 5 del artículo 177° del TUO de la LPAG, verificó las condiciones de acceso de la infraestructura complementaria, observando lo siguiente:  a) Deberá contar con sectores de guardianía y estacionamiento de vehículos de los clientes y servicio público de taxis dentro del perímetro del terreno del terminal (Base legal: Artículo 5 e Norma A.110 Reglamento Nacional de Edificaciones.  b) Los estacionamientos públicos deberán reservar espacios especiales de estacionamiento para vehículos transportados o conducidos por personas con discapacidad y/o personas con movilidad reducida, teniendo en cuenta el volumen total, según la tabla establecida en el artículo 21 de la Norma Técnica A. OOPS 120 (Base Legal : Artículo 21 Norma A.120 del Reglamento Nacional de Edificaciones).  c) Debe contar con sistemas de comunicación visual y sonora. (Base Legal: Artículo 6e Norma A.110 Reglamento Nacional de Edificaciones).
-----------------------------------	---	--	--	---

---

*Nota:* Elaboración propia

A partir de las respuestas de los entrevistados es posible respaldar que la mayoría de los entrevistados están de acuerdo en que durante el año 2019 se han otorgado 32 autorizaciones en el ámbito de la CAN y 103 al amparo de ATIT, durante el año 2020 reduciendo considerablemente las autorizaciones al amparo del CAN a 8 autorizaciones y 48 al amparo de ATIT, durante el año 2021 siguieron bajando la cantidad de autorizaciones



otorgadas siendo 8 autorizaciones al amparo de la CAN y aumentando a 232 al amparo de ATIT, en el año 2022 hubo un incremento leve 22 autorizaciones al amparo de la CAN y al amparo de ATIT a 239 y en el año 2023 existiendo una reducción en las autorizaciones conforme a la CAN emitiéndose solo 4 autorizaciones y también se ha visto reducido al amparo de ATIT a 74 autorizaciones y respecto a la cantidad de certificado de habilitaciones técnicas de terminales emitidos han indicado que en el periodo del año 2019 al 2023 solo se han emitido 75 certificados.

Además, del análisis los casos (solicitudes) se han evidenciado que los fundamentos de las observaciones no guardan relación en su mayoría con las normas preestablecidos para cada caso tanto en el caso de la CAN, ATIT también es importante mencionar que los procedimientos para conseguir el permiso inicial de transporte de carga por parte de las naciones integrantes de la Comunidad Andina (CAN) y el Mercado Común del Sur (CONO SUR) - Asociación de Transporte Terrestre Internacional (ATIT), además de la emisión de licencias de conducción para vehículos de transporte por parte de la Direction of Transport of the Ministry of Transportation and Communications (MTC), durante el plazo comprendido entre 2019 y 2023, se considera que son ineficaces. Esta conclusión se deriva de las dificultades y problemas que hay al querer conseguir estos permisos y licencias.

Asimismo, se obtuvo por resultados para el **objetivo específico 1:** Analizar la eficacia de los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023; donde se planteo la siguiente pregunta: **2.- Considera Ud., ¿Qué, los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN**

## **ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023 fueron eficaces?**

La misma que fue respondido por el entrevistado PPJG quien indico que:

De acuerdo con el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ministerio de Transporte (MTC), el Servicio de Transporte Terrestre es una unidad orgánica dependiente directamente de la Dirección General de Licencias de Transporte. Su función principal es evaluar y autorizar la prestación de servicios de transporte terrestre, incluido el ferroviario, de personal y mercancías nacionales e internacionales. Además, la dirección también es responsable de los servicios de apoyo relacionados. Asimismo, le corresponde administrar el registro nacional correspondiente a su mandato. Y tiene como funciones:

- a) La función de la Autoridad de Servicios de Transporte Terrestre es revisar y aprobar las autorizaciones, permisos, modificaciones y cancelaciones de los servicios de transporte terrestre nacional e internacional de personas y mercancías por carretera. Además, es responsable de administrar los registros relacionados con estos servicios de acuerdo con las leyes y reglamentos vigentes;
- b) Evaluar y otorgar la certificación de competencia técnica para terminales terrestres y estaciones de ruta y otros servicios complementarios y sus modificaciones;
- c) Evaluar y otorgar autorizaciones, permisos y licencias para la operación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros y carga, incluido el transporte de materiales y residuos peligrosos;

- d) El Registro Nacional de Transporte Terrestre a nivel nacional así como los Registros Internacionales de Transporte por Carretera se actualizan continuamente de acuerdo con los convenios internacionales existentes;
- e) Brindar apoyo técnico a las autoridades regionales en temas técnicos relacionados con la autorización de servicios, gestión de registros nacionales de transporte terrestre y otras actividades relacionadas con el transporte terrestre;
- f) Asistir en la elaboración de normas, reglamentos y demás normas relacionadas con las actividades de transporte terrestre y ferroviario en el ámbito de su competencia;
- g) Decide sobre los recursos contra las resoluciones y actos administrativos relacionados con su mandato;
- h) Emitir opiniones técnicas en el ámbito de competencia; y
- i) Cumplir las demás funciones que le asigne el Titular de la Dirección General de Autorización de Transportes, así como las que le prescriban las disposiciones reglamentarias específicas. (Pacheco, 2023)

En la misma línea el entrevistado con código OMRM quien indico que:

De ser efectivas estas medidas, debido a la implementación del Reglamento de Organización y Funciones (ROF), la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre”, en coordinación con la Dirección General de Autorización de Transporte, es la encargada de evaluar y autorizar los servicios de transporte terrestre de pasajeros. Así como las mercancías transportadas por carreteras y caminos nacionales. A pesar del estado de emergencia entre los años 2020 al 2023, en vista que se han desarrollado e implementado el nuevo sistema vía web, que ha permitido al usuario lograr utilizar los sistemas informáticos. (Obregon, 2023)

Además, el entrevistado con código OMRM indico que:

Los empleados del Ministerio de Transporte (MTC) deben cumplir con el Reglamento de Organización y Funcionamiento (ROF). El Servicio de Transporte Terrestre forma parte de la Dirección General de Licencias de Transporte y es el encargado de evaluar y autorizar la prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros y mercancías por vías rápidas y caminos nacionales.

Cabe mencionar que entre el período del 2019 al 2023 no se logró la eficacia del 100%, debido al estado de emergencia – COVID19, que limitó la autorización de los permisos originarios para los países miembros de la CAN, a pesar que nuestra “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” cuenta con las autorizaciones de la Dirección General de Autorización de transporte, a su vez la implementación de los sistemas para la evaluación de las solicitudes de los usuarios. (Díaz, 2023)

Conforme a las respuestas de los entrevistados en su mayoría sostienen que por motivo de la llegada de la pandemia Covid-19 no se han logrado cumplir con los objetivos propuestos, sin embargo al analizar los casos se han evidenciado que mas que por la Covid-19, no se han cumplido las metas fueron por motivos de falta de socialización de los requisitos a los administrados, ya que todo el tramite se han desarrollado a traves de las plataformas previstos por la Director General de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del “Ministerio de Transportes y Comunicaciones” del MTC. Por lo que se puede concluir que son ineficaces los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

De la misma forma se obtuvo por resultados para el **objetivo específico 2**: Analizar la eficacia de los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del CONO SUR – ATIT ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023; plasmándose la siguiente pregunta: **3.- Considera Ud., ¿Qué, los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del CONO SUR – ATIT ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023 fueron eficaces?**

La misma que ha sido respondido por el entrevistado con código PPJG, quien refirió que:

De acuerdo con el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Ministerio de Transporte (MTC), la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre”, como unidad institucional dependiente de la Dirección General de Licencias de Transporte, es la encargada de evaluar y autorizar los servicios de transporte nacional. y tierra internacional. transporte de personas y mercancías por carretera y ferrocarril. Además, es responsable de los servicios complementarios y gestiona los registros nacionales correspondientes a sus ámbitos de competencia. Y tiene como funciones:

a) Evaluación y otorgamiento de autorizaciones, permisos, modificaciones y cancelaciones de servicios de transporte terrestre nacional e internacional de pasajeros y mercancías por carretera. Asimismo, de acuerdo con la normativa vigente, es responsable de la gestión de los correspondientes registros de los citados servicios;

- b) Llevar a cabo la revisión de la certificación de calificación técnica y la transformación correspondiente de los servicios de apoyo, como las estaciones de transporte terrestre y las estaciones de enrutamiento;
- c) Asesoramiento y otorgamiento de autorizaciones, permisos y licencias para la operación de servicios de transporte ferroviario de pasajeros y carga, incluyendo el transporte de materiales y residuos peligrosos;
- d) Los registros nacionales de transporte por carretera a nivel nacional, así como los registros internacionales de transporte por carretera, se actualizan continuamente de conformidad con los acuerdos internacionales existentes;
- e) Brindar apoyo técnico a las autoridades regionales en temas técnicos relacionados con la autorización de servicios, gestión de registros nacionales de transporte terrestre y otras actividades relacionadas con el transporte terrestre;
- f) Concurrir en la formulación de normas, reglamentos y otras normas relacionadas con las actividades de transporte terrestre y ferroviario dentro de su competencia;
- g) Decide sobre los recursos contra las resoluciones y actos administrativos relacionados con su mandato;
- h) Emitir opiniones técnicas en el ámbito de competencia; y
- i) Cumplir las demás funciones que le asigne el Titular de la Dirección General de Autorización de Transportes, así como las que le prescriban las disposiciones reglamentarias específicas. (Pacheco, 2023)

Seguidamente el entrevistado con código OMRM sostuvo que “De acuerdo con las normas de los países miembros del Cono Sur, realizar los trámites administrativos

correspondientes y otorgar la licencia inicial para el transporte internacional de mercancías por carretera, si han sido eficaces ya se otorgaron habilitación a empresas de transporte terrestre” (Obregon, 2023). En la misma línea el entrevistado con código DTOR sostuvo que:

(...) cumplimos con el Reglamento de Organización y Funciones (ROF) del Servicio de Transporte Terrestre, el cual forma parte de la Dirección General de Autorizaciones de Transporte. Esta entidad es la encargada de evaluar y otorgar las autorizaciones para la prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros y mercancías por autopistas y carreteras nacionales, especialmente en el contexto del Cono Sur - ATIT.

A pesar del estado de emergencia-COVID19, se cumplió con lo normado por Dirección General de Autorizaciones en transportes, aprobando Permiso Originario.

Al analizar las respuestas se puede evidenciar que dos de los entrevistados concuerdan al indicar que se han cumplido parcialmente con los objetivos propuestos indicando como motivo a la Covid-19 como limitación para el cumplimiento de las metas, por otro lado uno de los entrevistados no menciona que se haya cumplido o no siendo su respuesta ambigua. Por lo que se puede sostener que son ineficaces los procedimientos administrativos en cuanto a las licencias iniciales para el transporte internacional de mercancías por carretera solicitadas en los países miembros del Cono Sur - ATIT, estas licencias son emitidas por el Servicio de Transporte Terrestre (MTC) del Ministerio de Transporte entre 2019 y 2023.

Por ultimo se obtuvo por resultados para el **objetivo específico 3**: Analizar la eficacia de los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte

Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023; planteándose la siguiente pregunta: **4.- Considera Ud., ¿Qué, los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023 fueron eficaces?**

Respondiendo a la pregunta el entrevistado con código PPJG manifestó que:

Según un informe del Registro Nacional de Transporte Terrestre, entre 2019 y 2023 se activarán un total de 75 instalaciones de apoyo en todo el país. Esta autorización se realiza de conformidad con las normas de la Administración Nacional de Transporte. Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificaciones, así como el texto único del Reglamento Nacional de Construcciones y Procedimientos Administrativos de las Entidades. (Pacheco, 2023)

De igual forma el entrevistado con código OMRM sostuvo que:

Cumplir con las disposiciones establecidas en el Reglamento de Transporte Nacional aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus reformas correspondientes y el Reglamento Nacional de edificaciones, si se cumplió con la habilitación técnica de terminales terrestre ejecutados, teniendo un total de infraestructuras complementarias para el ámbito nacional. (Obregon, 2023)

Por ultimo el entrevistado con código DTOR indico que:

Al respecto, si han sido eficaces ya que se han habilitado un total de 75 infraestructuras complementarias para el ámbito nacional, con base en los datos inscritos en el Registro Nacional de Transporte Terrestre para el período 2019-2023, se ha cumplido con el Reglamento de Gestión del Transporte Nacional aprobado por



Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificaciones, así como con el Reglamento Nacional de Edificaciones. (Díaz, 2023)

A partir del estudio de las respuestas de los entrevistados, se percibió que la gran parte sostienen que se han cumplido con la meta correspondientes en el caso de las emisiones de los certificados de habilitación técnica de terminales terrestres con una cantidad de 75 certificados en el periodo 2019 al 2023, sin embargo no indican los datos por años. Con ello se puede sostener que son ineficaces desde el 2019 al 2023, los trámites de gestión para la emisión y gestión de los certificados de habilitación técnica de terminales terrestres estarán a cargo de la Administración del Servicio de Transporte Terrestre (MTC) del Ministerio de Transporte.

## CAPITULO IV: DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

### 4.1. Discusión

En esta parte se han presentado la discusión de resultados conforme a los resultados obtenidos para el objetivo general, donde la mayoría de los entrevistados coinciden al indicar que durante el año 2019 se han otorgado 32 autorizaciones en el ámbito de la CAN y 103 al amparo de ATIT, durante el año 2020 reduciendo considerablemente las autorizaciones al amparo del CAN a 8 autorizaciones y 48 al amparo de ATIT, durante el año 2021 siguieron bajando la cantidad de autorizaciones otorgadas siendo 8 autorizaciones al amparo de la CAN y aumentando a 232 al amparo de ATIT, en el año 2022 hubo un incremento leve 22 autorizaciones al amparo de la CAN y al amparo de ATIT a 239 y en el año 2023 existiendo una reducción en las autorizaciones conforme a la CAN emitiéndose solo 4 autorizaciones y también se ha visto reducido al amparo de ATIT a 74 autorizaciones y respecto a la cantidad de certificado de habilitaciones técnicas de terminales emitidos han indicado que en el periodo del año 2019 al 2023 solo se han emitido 75 certificados. Además, del análisis los casos (solicitudes) se han evidenciado que los fundamentos de las observaciones no guardan relación en su mayoría con las normas preestablecidos para cada caso tanto en el caso de la CAN, ATIT Por no hablar de solicitar un certificado de calificación técnica terminal. Por tal motivo, se decide que se llevarán a cabo los trámites administrativos para la CAN y los Estados miembros del Cono Sur para solicitar la licencia original de transporte internacional de carga por carretera - ATIT y los trámites administrativos para la emisión de certificados de habilitación técnica para terminales de transporte terrestre. realizadas por el Servicio de Transporte Terrestre del MTC durante el periodo 2019 al 2023 implementar. consistente con los hallazgos de Zurita (2020) los autores del estudio analizaron la evolución y el proceso de integración del comercio intracomunitario en la Comunidad Andina (CAN) Entre 1969 y

2019. La conclusión es que la CAN ha pasado por dos fases, una zona franca (ZLC) y una unión aduanera, pero estas dos fases no se implementaron de manera óptima debido a las diferencias políticas y económicas entre los gobiernos. Sin embargo, la eliminación de barreras arancelarias y la aplicación de áreas de libre comercio (ZLC) repercutieron positivamente en el desarrollo del comercio intracomunitario, multiplicándose por diez los valores de cambio. Por otro lado, tampoco están de acuerdo con los hallazgos Basantes et al (2019) diagnostican el estado actual del programa Operador Económico Autorizado (OEA) nacional en la Comunidad Andina (CAN). La conclusión es que la entidad aduanera ecuatoriana confiere beneficios sustanciales en comparación con las de otros países canadienses. Además, las empresas exportadoras ecuatorianas tienen un conocimiento limitado del programa OEA.

Los resultados mencionados se discuten referidos al objetivo específico 1, donde se obtuvo por resultados que en su mayoría los entrevistados en su mayoría sostienen que por motivo de la llegada de la pandemia Covid-19 no se han logrado cumplir con los objetivos propuestos, sin embargo al analizar los casos se han evidenciado que más que por la Covid-19, no se han cumplido las metas fueron por motivos de falta de socialización de los requisitos a los administrados, ya que todo el trámite se han desarrollado mediante la plataforma establecida de acuerdo con la normativa establecida por la Dirección General de Licencias de Transporte (MTC) del Ministerio de Transporte, se puede concluir que el procedimiento administrativo para el otorgamiento de la licencia inicial para el transporte internacional de mercancías por carretera se rige por la CAN Estados miembros, ha demostrado ser ineficaz. Estos trámites serán realizados por el Servicio de Transporte Terrestre del MTC del 2019 al 2023. Estas conclusiones son consistentes con los hallazgos de Rojas et al (2022) analizaron las relaciones económicas y comerciales entre Ecuador y

Colombia en el marco de la Comunidad Andina (CAN) entre 1990 y 2021. Su objetivo fue identificar los costos/beneficios de esta integración regional entre los dos países. Encontraron diferencias en los intereses comerciales de Ecuador y Colombia, y observaron que Colombia tenía un mayor grado de apertura comercial que Ecuador. Además, se entiende que Ecuador a menudo tiene un déficit comercial con Colombia, principalmente porque la apreciación del dólar estadounidense ha llevado a un aumento en el costo de los productos de exportación de Ecuador, y la dolarización ha llevado a la falta de una política monetaria propia de Ecuador. Estas conclusiones son consistentes con los hallazgos realizados por Trigo (2021) Se realizó un estudio para evaluar la efectividad y utilidad de la Política de Cielos Abiertos de la Comunidad Andina (CAN) en el contexto de la integración subregional andina, con especial énfasis en la Decisión 582 sobre transporte aéreo. El resultado fue que se tomaron pocas medidas dentro de la Comunidad Andina en comparación con los cielos abiertos de la UE. A pesar de la retórica integradora utilizada en los foros y seminarios internacionales sobre transporte aéreo, los Estados miembros no aprovechan al máximo las competencias conferidas a la Comunidad por el Acuerdo de Cartagena para actuar como bloques regionales para negociar acuerdos de aviación comercial con terceros países, especialmente con los Estados. y otros bloques regionales como la “Unión Europea” o Mercosur.

Seguido presenta una discusión sobre el resultado del objetivo específico 2, donde se obtuvo por resultados que la mayoría de los entrevistados concuerdan al indicar que se han cumplido parcialmente con los objetivos propuestos indicando como motivo a la Covid-19 como limitación para el cumplimiento de las metas, por otro lado uno de los entrevistados no menciona que se haya cumplido o no siendo su respuesta ambigua. Por lo tanto, lo cierto es que el procedimiento para la administración de la licencia original para el transporte

internacional de mercancías por carretera por parte del Servicio de Transporte Terrestre del MTC para los países miembros del Cono Sur para el período 2019-2023 - ATIT - aún no se ha probado efectivo. Estas conclusiones difieren de los hallazgos de Innocente (2021) En su investigación, el autor se propuso desarrollar un proceso de operación aduanera denominado Palo Santo que restringe la exportación de mercancías. Se puede apreciar que el negocio aduanero ha cambiado, primando el uso de medios electrónicos para agilizar el intercambio de información y reemplazando gradualmente las operaciones presenciales por virtuales. Estos cambios han mejorado paulatinamente la operativa aduanera, favoreciendo así el avance de los procesos logísticos internacionales. Estas conclusiones, a su vez, difieren de las obtenidas por investigaciones realizadas por Jaque (2021) Se recomienda que el importador Multi Top S.A.C. obtenga la certificación OEA (Operador Económico Autorizado). Por lo tanto, se puede concluir que la implementación de OEA por parte de los importadores antes mencionados generará múltiples beneficios en la cadena logística internacional. Entre estos beneficios destaca la reducción de costos, tiempos y riesgos asociados a los procesos aduaneros. Además, contar con esta certificación permitirá que la empresa sea percibida como más confiable y segura.

Finalmente, se discuten los resultados de la meta 3, a través de la cual en su mayoría los entrevistados sostienen que se han cumplido con la meta correspondientes en el caso de las emisiones de los certificados de habilitación técnica de terminales terrestres con una cantidad de 75 certificados en el periodo 2019 al 2023, sin embargo no indican los datos por años. Al mismo tiempo, se puede decir que el procedimiento administrativo de otorgamiento de certificados de elegibilidad técnica para terminales terrestres realizado por la Dirección General de Servicios de Transporte MTS Land en 2019-2023 es ineficaz. Coincidiendo con los resultados de Zurita (2020) en su investigación describe el proceso de integración y

desarrollo comercial de la comunidad CAN desde 1969 hasta 2019; reconociendo que la CAN ha pasado por dos fases, ZLC y Unión Aduanera, y no ha sido implementada adecuadamente debido a las diferencias políticas y económicas entre gobiernos. , Pero la supresión de la BA y la adopción de la AEC tuvo un impacto positivo en el desarrollo dentro de la región. Comercio comunitario, lo que refleja un aumento de 10 veces en el valor de cambio.

#### **4.2. Conclusiones**

Referido al objetivo general se obtuvo por resultados la mayoría de los entrevistados coinciden al indicar que durante el año 2019 se han otorgado 32 autorizaciones en el ámbito de la CAN y 103 al amparo de ATIT, durante el año 2020 reduciendo considerablemente las autorizaciones al amparo del CAN a 8 autorizaciones y 48 al amparo de ATIT, durante el año 2021 siguieron bajando la cantidad de autorizaciones otorgadas siendo 8 autorizaciones al amparo de la CAN y aumentando a 232 al amparo de ATIT, en el año 2022 hubo un incremento leve 22 autorizaciones al amparo de la CAN y al amparo de ATIT a 239 y en el año 2023 existiendo una reducción en las autorizaciones conforme a la CAN emitiéndose solo 4 autorizaciones y también se ha visto reducido al amparo de ATIT a 74 autorizaciones y respecto a la cantidad de certificado de habilitaciones técnicas de terminales emitidos han indicado que en el periodo del año 2019 al 2023 solo se han emitido 75 certificados. Además, del análisis los casos (solicitudes) se han evidenciado que los fundamentos de las observaciones no guardan relación en su mayoría con las normas preestablecidos para cada caso tanto en el caso de la CAN, ATIT además, cabe señalar que los trámites de gestión de la licencia original para el transporte internacional de carga por carretera realizados por la Agencia de Servicios de Transporte Terrestre del MTC en el año 2019 y la emisión de certificados de habilitación técnica para terminales terrestres - período 2023, han sido

declarados inválidos. Esto significa que se han encontrado falencias y problemas en la efectividad de los procesos antes mencionados en la aplicación de los estados miembros de la CAN y “CONO SUR-ATIT” y en el otorgamiento de certificados de calificación técnica de terminales terrestres.

Relacionado al objetivo específico 1, dio por resultados que en su mayoría los entrevistados en su mayoría sostienen que por motivo de la llegada de la pandemia Covid-19 no se han logrado cumplir con los objetivos propuestos, sin embargo al analizar los casos se han evidenciado que más que por la Covid-19, no se han cumplido las metas fueron por motivos de falta de socialización de los requisitos a los administrados, ya que todo el trámite se han desarrollado a través de las plataformas previstos por la Director General de la Dirección General de Autorizaciones en Transportes del “Ministerio de Transportes y Comunicaciones” del MTC. Por lo tanto, se puede deducir que durante el año 2019, el procedimiento de gestión de la licencia inicial para el transporte internacional de mercancías por carretera aplicado por el Servicio de Transporte Terrestre del MTC en los estados miembros de la CAN: 2023, ha resultado inválido.

Referido al objetivo específico 2, se obtuvo por resultados que la mayoría de los entrevistados concuerdan al indicar que se han cumplido parcialmente con los objetivos propuestos indicando como motivo a la Covid-19 como limitación para el cumplimiento de las metas, por otro lado uno de los entrevistados no menciona que se haya cumplido o no siendo su respuesta ambigua. Por lo que concluye que, demuestra que los trámites administrativos de los permisos originales para el transporte internacional de mercancías por carretera aplicables a los países del Cono Sur - ATIT, realizados por el Servicio de Transporte Terrestre del MTC durante el período 2019-2023, son igualmente nulos.

Finalmente respecto al objetivo específico 3, se obtuvo por resultados que en su mayoría los entrevistados sostienen que se han cumplido con la meta correspondientes en el caso de las emisiones de los certificados de habilitación técnica de terminales terrestres con una cantidad de 75 certificados en el periodo 2019 al 2023, sin embargo no indican los datos por años. Con ello se puede sostener que son ineficaces los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.



## REFERENCIAS

- Basantes Garcés, P., Romero Larco, G., Chávez Puga, O., & Cadena Villegas, E. (2019). El Operador Económico Autorizado en los Países de la Comunidad Andina, como Norma de Seguridad en la Cadena Logística de Mercancías. *Economía y negocios*, X(2), 1-18. <https://doi.org/https://doi.org/10.29019/eyn.v10i2.623>
- CAN. (29 de abril de 2019). *Decisión 837: Sustituye la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera*. Comunidad Andina: <https://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/Gacetas/Gaceta%203601.pdf>
- Comunidad Andina. (2017). *Análisis comparativo de las normas sobre transporte internacional terrestre de carga y pasajeros y de tránsito aduanero*. Comunidad Andina. <https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/20171139150CAN-ALADI.pdf>
- De Guglielmo, Z., & Rodríguez, A. (2017). Socialización del conocimiento y tecnologías de la información. *Análisis de coyuntura*, XXIII(1), 193-204. <https://www.redalyc.org/journal/364/36452891010/html/>
- Díaz, O. R. (6 de junio de 2023). Análisis de “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de países miembros de CAN y Cono Sur - ATIT y otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terres. (C. G. León, & L. M. Morante, Entrevistadores) Lima, Perú.
- Flores Sánchez, L. (2013). *La internacionalización de marcas Guayaquileñas del sector industrial: Sector pasta de celulosa y derivados (partidas 4802-4803-4804-4805-*

4808-4810-4811-4817-4818-4819-4820-4821-4823), a partir del proceso de integración comercial en la CAN. Universidad Casa Grande, Guayaquil.  
<http://dspace.casagrande.edu.ec:8080/bitstream/ucasagrande/176/1/Tesis557FLOi.pdf>

Gobillard Pinell, E. (2010). *El servicio de transporte internacional de mercancías y su régimen complementario aduanero dentro de la comunidad andina de naciones*. Universidad Mayor de San Andrés, La Paz.  
<https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/16236/TD-1625.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Hernández-Sampieri, R., & Mendoza Torres, C. P. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México, México: Mcgraw-Hill Interamericana Editores, S.A. de C. V.  
<http://repositorio.uasb.edu.bo:8080/bitstream/54000/1292/1/Hern%C3%A1ndez-%20Metodolog%C3%ADa%20de%20la%20investigaci%C3%B3n.pdf>

Inocente Galvez, K. L. (2021). *Gestión de operaciones y distribución internacional. Operatividad aduanera, retiro de mercancía, logística del transporte internacional de carga y riesgos en el comercio internacional. Caso empresa privada*. [Tesis de Pregrado], Universidad Nacional de Educación, Lima.  
<http://repositorio.une.edu.pe/handle/20.500.14039/6941>

Jaque Mori, F. V. (2021). *Plan de implementación de certificación internacional "operador económico autorizado" para la mejora de los procesos en la cadena logística de la empresa Importadora Multi Top S.A.C., 2019-2020*. [Tesis de Pregrado], Universidad Ricardo Palma, Lima. <https://hdl.handle.net/20.500.14138/4192>

- Mackliff Salazar, Á. D. (2021). *Plan de negocio para la creación de una empresa de asesoría y logística en despachos aduaneros y transporte local e internacional*. [Tesis para Pregrado], Universidad Laica Vicente Rocafuerte, Guayaquil, Ecuador.  
<http://repositorio.ulvr.edu.ec/handle/44000/4517>
- Maldonado, H., & Pérez, G. (2019). *Integración regional y facilitación de la logística en América del Sur*. Naciones Unidas, Santiago.  
[https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45062/1/S1900861\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45062/1/S1900861_es.pdf)
- Mincetur. (2015). *Guía de orientación al usuario del transporte terrestre*. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo, Lima. [https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio\\_exterior/facilitacion\\_comercio\\_exterior/Guia\\_Transporte\\_Terrestre\\_13072015.pdf](https://www.mincetur.gob.pe/wp-content/uploads/documentos/comercio_exterior/facilitacion_comercio_exterior/Guia_Transporte_Terrestre_13072015.pdf)
- Mincetur. (2020). *Guía de transporte Terrestre*. Ministerio de Comercio Exterior y Turismo. [https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5\\_uibd.nsf/781432E05BAC4407052582C50055CBD9/\\$FILE/Paginas\\_47\\_al\\_75\\_Guia\\_Transporte\\_Terrestre.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con5_uibd.nsf/781432E05BAC4407052582C50055CBD9/$FILE/Paginas_47_al_75_Guia_Transporte_Terrestre.pdf)
- Morales Purumcajas, M. I., Piedra Sanchez, A. M., & Pinto Lopez, L. E. (2020). *Modelo de planificación financiera para la compañía de transporte internacional Cotrainca S.A, ubicada en la ciudad de Quito D.M – provincia de Pichincha*. [Tesis de Pregrado], Universidad Central del Ecuador, Quito, Ecuador.  
<http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/20976>
- Morocho Llive, T. R. (2021). *Análisis de la normativa de origen en el marco de la firma del acuerdo de libre comercio entre la Comunidad Andina CAN y la Asociación Europea de Libre Comercio EFTA, caso Ecuador, durante el periodo 2015 – 2020*. Pichincha,

Ecuador: Universidad de las Fuerzas Armadas.

<http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/23812/1/T-ESPE-044329.pdf>

MTC. (1 de febrero de 2023). *Texto Único de Procedimientos Administrativos*. “Ministerio de Transportes y Comunicaciones”:

[https://portal.mtc.gob.pe/servicios\\_tramite/plataforma/documentos/2022/DSTT/DS TT-016.pdf](https://portal.mtc.gob.pe/servicios_tramite/plataforma/documentos/2022/DSTT/DS TT-016.pdf)

Mtmaue. (1 de febrero de 2023). *Licencias comunitarias*. Ministerio de transportes, Movilidad y Agenda Urbana: <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/transporte-internacional-de-mercancias/licencias-comunitarias>

Obregon, R. M. (5 de junio de 2023). Análisis de “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de países miembros de CAN y Cono Sur - ATIT y otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terres. (C. G. León, & L. M. Morante, Entrevistadores) Lima, Perú.

Pacheco, J. G. (03 de junio de 2023). Análisis de “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de países miembros de CAN y Cono Sur - ATIT y otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terres. (C. G. León, & L. M. Morante, Entrevistadores) Lima, Perú.

Pérez Cajilema, A., & Beltrán Cáceres, A. (2022). *Decisiones de la Comunidad Andina (CAN) Números 398 y 837*. [https://campus.aladi-cvf.org/pluginfile.php/95718/mod\\_resource/content/3/M%C3%93DULO%20II\\_TE XTO%20EXPLICATIVO\\_CAN\\_Rev%201\\_2022.pdf](https://campus.aladi-cvf.org/pluginfile.php/95718/mod_resource/content/3/M%C3%93DULO%20II_TE XTO%20EXPLICATIVO_CAN_Rev%201_2022.pdf)

PeruTransportes. (2020). *Documentos de porte obligatorio para realizar transporte terrestre de carga internacional-Paises del Cono Sur*. PeruTransportes.  
<https://www.perustransportes.com/documentos-de-porte-obligatorio-transporte-terrestre-carga-internacional-cono-sur-atit.html>

Rojas Obando, K., Alvarado Santos, A., & García Reyes, K. (2022). La comunidad andina : efectos del comercio entre Ecuador y Colombia, Periodo 1990-2021. *Revista de la Facultad de Ciencias Economicas*, IV(4), 1-29.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.53591/fce.v4i4.1855>

Sánchez Carlessi, H., Reyes Romero, C., & Mejía Sáenz, K. (2018). *Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística*. Bussiness Support Aneth S.R.L.  
<https://www.urp.edu.pe/pdf/id/13350/n/libro-manual-de-terminos-en-investigacion.pdf>

Secretaría General de la Comunidad Andina . (2007). *TRÁNSITO ADUANERO*. Secretaría General de la Comunidad Andina .  
[https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/201164181721libro\\_atrc\\_transito.pdf](https://www.comunidadandina.org/StaticFiles/201164181721libro_atrc_transito.pdf)

Sutran. (1 de febrero de 2023). *Decisión 837, Sustituye la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera*. Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías:  
<https://www.google.com/search?q=sutran+que+significa&oq=sutran+que+&aqs=chrome.10i51212j69i57j0i51213j0i22i3012.3938j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>

Trigo Cuella, M. D. (2021). *Evaluación de la integración en la Comunidad Andina a partir de la decisión 582 sobre transporte aéreo entre los países miembros*. [Tesis de

Maestría], Academia Diplomática del Perú javier Pérez de Cuellar, Lima.

[http://200.60.147.49/bitstream/handle/ADP/178/2021%20Tesis%20Trigo%20Cu%  
c3%a9llar%2c%20Mar%2c%20Daniela.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://200.60.147.49/bitstream/handle/ADP/178/2021%20Tesis%20Trigo%20Cu%20c3%a9llar%2c%20Mar%2c%20Daniela.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Zurita Vásquez, V. M. (2020). *El proceso de integración y el desarrollo del comercio intracomunitario de la Comunidad Andina de Naciones, período 1969 – 2019*. [Tesis

de Pregrado], Universidad César Vallejo, Lima.

<https://hdl.handle.net/20.500.12692/66183>

## ANEXOS

### ANEXO N° 1: Matriz de consistencia

Título: ANÁLISIS DE “PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE PERMISO ORIGINARIO PARA TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA” EN APLICACIÓN DE PAÍSES MIEMBROS DE CAN Y CONO SUR - ATIT Y “OTORGAMIENTO DE CERTIFICADO DE HABILITACIÓN TÉCNICA DE TERMINALES TERRESTRES” EJECUTADOS POR LA “DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE” DEL MTC, LIMA PERIODO 2019-2023

Problemas	Objetivos	Hipotesis	Variables	Metodología
<b>Problema general</b>	<b>Objetivo general</b>	<b>Hipotesis general</b>	<b>X: Análisis de procedimiento y otorgamiento</b>	Enfoque: Cualitativo Tipo: Básico Diseño: Fenomenológico hermenéutico Población: 50 casos de “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR - ATIT y “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023?
¿Son eficaces los procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y en el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023?	Analizar la eficacia de los procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y en el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.	Son ineficaces los procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y en el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.	<b>Dimensiones e indicadores</b> X1. Procedimiento de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN X1.1. Requisitos X1.2. Formularios X1.3. Canales de atención X1.4. Pago por derecho de tramitación X1.5. Plazo de atención X1.6. Calificación del procedimiento X1.7. Unidad responsable de aprobar la solicitud X1.8. Instancias de resolución de recursos X2. Procedimiento de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros del “CONO SUR-ATIT” X2.1. Requisitos X2.2. Formularios	
<b>Problemas específicos</b>	<b>Objetivos específicos</b>	<b>Hipotesis específicos</b>		
PE1: ¿Son eficaces los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN ejecutados por la	OE1: Analizar la eficacia de los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN ejecutados por la “Dirección de Servicios de	HE1: Son ineficaces los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN ejecutados por la “Dirección de Servicios de		

<p>“Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023?  PE2: ¿Son eficaces los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del CONO SUR – ATIT ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023?  PE3: ¿Son eficaces los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023?</p>	<p>Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.  OE2: Analizar la eficacia de los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del CONO SUR – ATIT ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.  OE3: Analizar la eficacia de los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.</p>	<p>Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.  HE2: Son ineficaces los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del CONO SUR – ATIT ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.  HE3: Son ineficaces los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.</p>	<p>X2.3. Canales de atención  X2.4. Pago por derecho de tramitación  X2.5. Plazo de atención  X2.6. Calificación del procedimiento  X2.7. Unidad responsable de aprobar la solicitud  X2.8. Instancias de resolución de recursos  X3. Otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres  X3.1. Requisitos  X3.2. Formularios  X3.3. Canales de atención  X3.4. Pago por derecho de tramitación  X3.5. Plazo de atención  X3.6. Calificación del procedimiento  X3.7. Unidad responsable de aprobar la solicitud  X3.8. Instancias de resolución de recursos</p>	<p>administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR - ATIT y “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC, Lima periodo 2019-2023 y 3 especialistas en la materia.  Técnica: Análisis documental y entrevista  Instrumento: Ficha de análisis documental y guía de entrevista</p>
--	---	---	--	--

Nota: Elaboración propia



## **ANEXO 02: Instrumentos de recolección de datos**

### **GULA DE ENTREVISTA A EPERTOS**

**Título: ANÁLISIS DE LOS “PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS DE PERMISO ORIGINARIO PARA TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS POR CARRETERA” EN APLICACIÓN DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA CAN Y CONO SUR - ATIT Y “OTORGAMIENTO DE CERTIFICADO DE HABILITACIÓN TÉCNICA DE TERMINALES TERRESTRES” EJECUTADOS POR LA “DIRECCIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE” DEL MTC, LIMA PERIODO 2019-2023.**

**Entrevistado:**

**Profesión:**

**Institución:**

#### **OBJETIVO GENERAL**

Analizar la eficacia de los procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT y en el otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres ejecutados por la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

**Preguntas:**

1. Según Ud., ¿Fueron eficaces los procedimientos administrativos de “permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN y CONO SUR – ATIT” y en el “otorgamiento

de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023? Sustente.

.....

.....

.....

### **OBJETIVO ESPECIFICO 1**

Analizar la eficacia de los procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera en aplicación de los países miembros de la CAN ejecutados por la Dirección de Servicios de Transporte Terrestre del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

2. Considera Ud., ¿Qué, los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros de la CAN ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023 fueron eficaces? Sustente.
- .....
- .....
- .....

### **OBJETIVO ESPECIFICO 2**

Analizar la eficacia de los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del CONO SUR – ATIT ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

3. Considera Ud., ¿Qué, los “procedimientos administrativos de permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera” en aplicación de los países miembros del CONO SUR – ATIT ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023 fueron eficaces? Sustente.

.....

.....

.....

### OBJETIVO ESPECIFICO 3

Analizar la eficacia de los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023.

4. Considera Ud., ¿Qué, los procedimientos administrativos para el “otorgamiento de certificado de habilitación técnica de terminales terrestres” ejecutados por la “Dirección de Servicios de Transporte Terrestre” del MTC durante el periodo 2019 al 2023 fueron eficaces? Sustente.

