



ACUERDO DE CONCEJO MUNICIPAL N.º 001-2022-MDY

Yura, 13 de enero del 2022.

VISTO:

En Sesión Ordinaria de Concejo, de fecha 13 de enero del presente, el Informe Legal N.º 009-2022-MDY-GM-GAJ, de fecha 6 de enero del presente, emitido la Oficina General de Asesoría Jurídica; el Informe N.º 00002-2022-GM-MDY, de fecha 7 de enero del presente, emitido por Gerencia Municipal y el Memorandum N.º 00006-2022-MDY, de fecha 7 de enero del presente, emitido por el despacho de alcaldía referente a la solicitud de remisión a la Municipalidad Provincial de Arequipa del proyecto de "ORDENANZA MUNICIPAL QUE REGULA LA RESTRICCIÓN DEL TRÁNSITO DE TRÁILERES, CAMIONES DE ALTO TONELAJE, CARGA ANCHA Y OTROS ANÁLOGOS EN LA CARRETERA DE AREQUIPA - YURA".

CONSIDERANDO:

Que, conforme a los artículos 194º y 195º de la Constitución Política del Perú, modificado por las Leyes N.º 27680 y 28607 de Reforma Constitucional, concordante con los artículos I y II del Título Preliminar de la Ley N.º 27972, las municipalidades son órganos de gobierno promotores de desarrollo local, con personería jurídica de derecho público y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines, gozan de autonomía política, económica y administrativa en los asuntos de su competencia, autonomía que radica en la facultad de ejercer actos de gobierno administrativos y de administración con sujeción al ordenamiento jurídico.

Que, el artículo 41º de la Ley N.º 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, (en adelante LOM) señala que los acuerdos son decisiones que toma el concejo referidas a asuntos específicos de interés público vecinal o institucional que expresan la voluntad del órgano de gobierno para practicar un determinado acto o sujetarse a una conducta o norma institucional.

Al respecto, la presente tiene por objeto presentar un proyecto de Ordenanza Municipal que regule el tránsito de los camiones de alto tonelaje, buses interprovinciales, en ese sentido, es menester precisar algunos puntos que son de suma importancia.

Que, en ese sentido, debemos señalar que, conforme al 79º de la LOM, señala en su numeral 2: "Funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales: 2.1. Ejecutar directamente o concesionar la ejecución de las obras de infraestructura urbana o rural de carácter multidistrital que sean indispensables para la producción, el comercio, el transporte y la comunicación de la provincia, tales como corredores viales, vías troncales, puentes, parques, parques industriales, embarcaderos, terminales terrestres, y otras similares, en coordinación con las municipalidades distritales o provinciales contiguas, según sea el caso; de conformidad con el Plan de Desarrollo Municipal y el Plan de Desarrollo Regional".

Asimismo, el artículo 81º de la precitada norma señala:

" 1. Funciones específicas exclusivas de las municipalidades provinciales: 1.1. Normar, regular y planificar el transporte terrestre, fluvial y lacustre a nivel provincial. 1.2. Normas y regular el servicio público de transporte terrestre urbano e interurbano de su jurisdicción, de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales sobre la materia. (...)





1.7. Otorgar autorizaciones y concesiones para la prestación del servicio público de transporte provincial de personas en su jurisdicción. (...)

2. Funciones específicas compartidas de las municipalidades provinciales: (...)

2.3. Ejercer la función de supervisión del servicio público de transporte provincial de su competencia, contando con el apoyo de la Policía Nacional asignada al control de tránsito."

Que, mediante Informe Legal N.°009-2022-MDY-GM-GAJ, el jefe de la Oficina General de Asesoría Jurídica señala lo siguiente:

"8. De ello se puede colegir que, la función de controlar y velar por un correcto transporte, y regular el mismo, es competencia de la Municipalidad Provincial de Arequipa; en ese sentido, el proyecto de ordenanza no puede ser aprobado por sesión de concejo de la Municipalidad Distrital de Yura; sin embargo, si se podrá acordar la remisión de dicho proyecto a la comuna provincial, por medio de un Acuerdo de Concejo.

9. Ahora bien, a priori se podría señalar que el pretender restringir el tránsito vehicular de camiones de alto tonelaje, de carga ancha o incluso el de transporte provincial, podría ser inconstitucional, ya que, se da la apariencia de que estaría afectando derechos constitucionales como son el de libre tránsito vehicular, o el de trabajo; empero, para ello se debe considerar ciertos criterios a fin dilucidar tal hecho.

10. Que, el artículo 2°, numeral 2, de la Constitución Política del Perú, señala que toda persona tiene derecho a la igualdad ante la Ley; asimismo, dicho artículo regula todos los derechos fundamentales que tiene la persona, por lo que se puede colegir que todos los derechos fundamentales son iguales, y en el caso específico, tanto, el derecho a la vida, al trabajo, a transitar son iguales.

11. En esa línea de ideas, debemos traer a colación el aforismo latín "Primus Inter Pares", el cual significa: "El primero entre los iguales"; se refiere, en este caso en particular, a la norma de mayor rango entre un grupo de normas con el mismo nivel, rango o jerarquía, o la norma dominante en un grupo de normas que son nominalmente iguales, pero que se consideran a uno de sus normas como el más importante.

12. Asimismo, también es importante hacer mención al test de ponderación de normas que ha desarrollado el Tribunal Constitucional (en adelante, TC), en variada jurisprudencia. Pues, hay un elemento fundamental: la ley de la ponderación que ha desarrollado el TC es absolutamente relativa. Recordemos que se expresa así: "Cuanto mayor es el grado de afectación – intervención – al principio de igualdad, tanto mayor ha de ser el grado de optimización o realización de fin constitucional."

13. En la jurisprudencia constitucional peruana tenemos un caso que es ejemplo de la ponderación de normas. Se trata de la sentencia en el caso 0579-2008-PA-TC, en el cual el objeto de la demanda era que se declare la nulidad de unas resoluciones judiciales mediante las cuales los tribunales emplazados trabaron embargo en forma de secuestro conservativo hasta por la suma de S/ 1'021,311.00 soles, o su equivalente, en bolsas de azúcar de propiedad de la Empresa Agroindustrial Pomalca S.A.A. y, a la vez, resolvieron suspender la ejecución forzada de la misma, aduciendo que resultaba de aplicación el Régimen de Protección Patrimonial previsto en la Ley 28027 y sus posteriores modificatorias. El demandante alegó la violación de sus derechos a la tutela procesal efectiva al retardarse la ejecución de la sentencia de fecha 26 de julio del 2005, la cual tenía calidad de cosa juzgada, máxime si la





ley en aplicación no alcanzaba a medidas de ejecución de sentencia sino solo a medidas cautelares.

Ante esta pretensión, el examen de ponderación que hizo el Tribunal Constitucional dijo lo siguiente:

“32. La postergación en el tiempo de la ejecución de una sentencia firme, puede ser catalogada aquí como una intervención de intensidad leve, en la medida que se trata solo de una suspensión temporal de ejecución de una sentencia, que no elimina o desvanece el derecho que tienen los acreedores de las empresas agrarias azucareras, azucareras, que han recurrido a la vía judicial a fin de hacer efectivo su derecho de crédito y han obtenido pronunciamiento favorable por parte de los órganos judiciales, Sobre todo si se toma en cuenta que dicha suspensión se encuentra próxima a quedar sin efecto además de considerar que la referida ley tampoco ha dejado sin efecto la inscripción registral de las medidas cautelares que se habían dictado con antelación a la restricción, tal como dispone la ley en cuestión en su segundo párrafo, al disponer que dichas medidas continuarán inscritos aunque no podrán ser materia de ejecución.

33. Por otra parte tenemos el grado de realización o satisfacción del objetivo propuesto por el legislador que, en este caso, es lograr el desarrollo, reactivación y saneamiento económico y financiero de las empresas agrarias azucareras, así como la promoción del empleo y la disminución de la pobreza, disponiendo para ello la suspensión temporal de la ejecución de medidas cautelares, garantías reales o personales y ejecución de sentencias resulta ser elevado, en la medida que sin dicha medida el objetivo constitucional no sería posible de realizar, en la medida que una empresa cuyos bienes se encuentran próximos a ser ejecutados difícilmente podría conseguir las alianzas económicas necesarias para su reactivación. Esto muestra que, con una leve intervención en el ámbito del derecho a la ejecución de las sentencias, se logra por otro lado un grado de satisfacción elevado de protección legal de la industria azucarera en el norte del país.”

14. De ello se colige que, para un caso en concreto, el TC ha evaluado dos derechos de igual jerarquía y a determinar cuál debe primar. Del mismo modo, en la Sentencia del Exp. N° 3482-2005-PHC/TC, el TC hizo un test de ponderación de derechos; en dicho caso se cuestiona los alcances genéricos de la libertad de tránsito o derecho de locomoción y la existencia de límites a su ejercicio frente al bien jurídico – seguridad ciudadana:

“12. Las restricciones implícitas, a diferencia de las explícitas, resultan mucho más complejas en cuanto a su delimitación, aunque no, por ello, inexistentes o carentes de base constitucional. Se trata, en tales supuestos, de vincular el derecho reconocido (en este caso, la libertad de tránsito) con otros derechos o bienes constitucionalmente relevantes, a fin de poder determinar, dentro de una técnica de ponderación, cuál de todos ellos es el que, en determinadas circunstancias, debe prevalecer. Un caso específico de tales restricciones se da precisamente en los supuestos de preservación de la seguridad ciudadana, en los cuales se admite que, bajo determinados parámetros de razonabilidad y proporcionalidad, es posible limitar el derecho aquí comentado.

(...)

15. Cabe precisar que cuenta se trata de bienes jurídicos como los aquí descritos, no resulta extraño, sino perfectamente legítimo que, en determinadas circunstancias, y como se anticipó anteriormente, los derechos pueden verse restringidos en determinados ámbitos de su contenido, a fin de compatibilizar los objetivos sociales propios de todo bien constitucional con los intereses individuales correspondientes a todo atributo o libertad. Naturalmente, no





es que los derechos se encuentren posicionados por debajo de los bienes jurídicos y ni siquiera a un mismo nivel o jerarquía, pero es evidente que ante la existencia de ambas categorías al interior del ordenamiento se hace imperioso integrar roles en función de los grandes valores y principios proclamados desde la Constitución. En ese gran reto ponderativo el juez constitucional ocupa un papel gravitante. (...)

18. Siendo las vías de tránsito público en su alcance y utilidad, pueden, sin embargo, y en determinadas circunstancias, ser objeto de regulaciones y aun de restricciones. Cuando estas provienen directamente del Estado, se presumen acordes con las facultades que el propio ordenamiento jurídico reconoce en determinados ámbitos (como ocurre, por ejemplo, con las funciones de control de tránsito efectuadas por los gobiernos municipales); cuando proviene de particulares, existe la necesidad de determinar si existe alguna justificación sustentada en la presencia, o no, de determinados bienes jurídicos.

19. Justamente en la existencia o reconocimiento del bien jurídico seguridad ciudadana, se encuentra lo que, tal vez, constituya la más frecuente de las formas a través de la cual se ven restringidas las vías de tránsito público. Tras la consabida necesidad de garantizar que la colectividad no se vea perjudicada en sus derechos más elementales frente al entorno de inseguridad recurrente en los últimos tiempos, se han vuelto una práctica reiterada el que los vecinos o las organizaciones que los representan opten por colocar rejas o mecanismos de seguridad en las vías de tránsito público. Aunque queda claro que no se trata de todas las vías (no podría implementarse en avenidas de tránsito fluido, por ejemplo) y que sólo se limita a determinados perímetros (no puede tratarse de zonas en las que el comercio es frecuente), es un hecho incuestionable que la colocación de los citados mecanismos obliga a evaluar si el establecimiento de todos ellos responde a las mismas justificaciones y si puede asumir toda clase de características."

15. Ahora bien, con lo esgrimido párrafos arriba, se puede determinar que, según el caso en concreto, los derechos fundamentales pueden tener restricciones; y ante la presente situación que nos aqueja, no solo al distrito de Yura, sino zonas aledañas, hay una superposición de derechos fundamentales, como son el derecho de trabajo y de libertad de tránsito, frente al derecho de a la vida, a su integridad psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar.

16. Si bien, los camiones de alto tonelaje, carga ancha y buses interprovinciales (así como unidades móviles análogos) tiene el derecho de transitar por la carretera de Arequipa Yura, y viceversa, independientemente de donde provengan o vayan, no pueden afectar el derecho a la vida, a su integridad psíquica y física, de la ciudadanía que vive en alrededores de la carretera, así como la que cruza en el distrito de Cerro Colorado. Por lo que, haciendo una ponderación de estos derechos fundamentales, encontramos que los primeros mencionados tienen un limitante, pero este no puede ser una restricción indeterminada, sino que debe ser temporal, hasta que se encuentre una solución más viable a tales eventos.

17. Es importante no dejar de lado los imprevistos ocasionados por casos fortuitos o fuerza mayor; sin embargo, de las noticias que son fácilmente ubicables en los diarios, páginas webs y redes sociales sobre accidentes de tránsito ocasionados por tráiler, camiones de alto tonelaje y de buses interprovinciales, se puede colegir que hay un nivel muy alto de incidencia producidas entre las 7:00 a.m. a 3:00 p.m.

18. Que, los artículos 120° y 121° del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por el Decreto Supremo n.° 016-2009-MTC, autorizan para que de manera fundada se puedan establecer restricciones de la circulación de determinados vehículos en determinadas vías públicas dando preferencia al transporte público de pasajeros.





19. En ese sentido, se propone restringir el tránsito de tráilers, camiones de alto tonelaje, carga ancha, buses interprovinciales y otros análogos, dentro del horario de las 7:00 a.m. hasta las 3:00 p.m. a fin de reducir la tasa de accidentes que se han venido suscitando; empero, como dicho restricción no puede ser indeterminada, la misma deberá tener una temporalidad aproximada de 6 meses, tiempo en la que se debe buscar una solución más eficaz ante tales eventualidades; y al ser esta una competencia atribuida por Ley a las Municipalidades Provinciales, el concejo distrital solo podrá acordar remitir un proyecto de ordenanza a la Municipalidad Provincial de Arequipa, mas no su aprobación por carecer de competencia.

20. Por consiguiente, estando a lo esbozado en el presente informe, este despacho recomienda que el expediente se ponga a consideración del pleno del Concejo Municipal a efectos de que, previo debate y análisis, y de ser el caso, apruebe y/o autorice la remisión del proyecto de Ordenanza Municipal a la Municipalidad Provincial de Arequipa."

Que, mediante Informe N.° 00002-2022-GM-MDY, el Gerente Municipal remite el expediente a Alcaldía recomendando sea puesto en conocimiento del Concejo Municipal para su debate y aprobación correspondiente.

Que, mediante Memorándum N.° 00006-2022-MDY, remitido por el despacho de Alcaldía, remite el expediente a la Oficina General de Secretaria General para ser puesto en conocimiento al Pleno del Concejo para su análisis, debate y votación correspondiente.

Que, de conformidad a las consideraciones jurídicas y fácticas expuestas precedentemente en sujeción a lo dispuesto por los artículos 13° y 41° de la Ley N.° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades y previo debate y deliberación, con la dispensa de la lectura y aprobación del acta respectiva, el Concejo Municipal de la Municipalidad Distrital de Yura, y con el voto aprobatorio por **UNANIMIDAD** del Concejo Municipal;

SE ACUERDA:

ARTÍCULO 1°: REMITASE a la Municipalidad Provincial de Arequipa el proyecto de "ORDENANZA MUNICIPAL QUE REGULA LA RESTRICCIÓN DEL TRÁNSITO DE TRÁILERS, CAMIONES DE ALTO TONELAJE, CARGA ANCHA Y OTROS ANÁLOGOS EN LA CARRETERA DE AREQUIPA - YURA", para que conforme a sus atribuciones se ponga en conocimiento del concejo provincial para su debate y aprobación correspondiente.

ARTÍCULO 2°: ENCÁRGUESE a la Oficina General de Asesoría Jurídica el seguimiento y coordinación con la Municipalidad Provincial de Arequipa del presente proyecto de ordenanza municipal.

REGÍSTRESE, COMUNÍQUESE, CÚMPLASE Y ARCHÍVESE



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE YURA

Abg. Richard N.O. Talavera Rodríguez
Jefe de la Oficina General
de Secretaria General



Nestor Rómulo Chicaña Nina
ALCALDE
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE YURA

